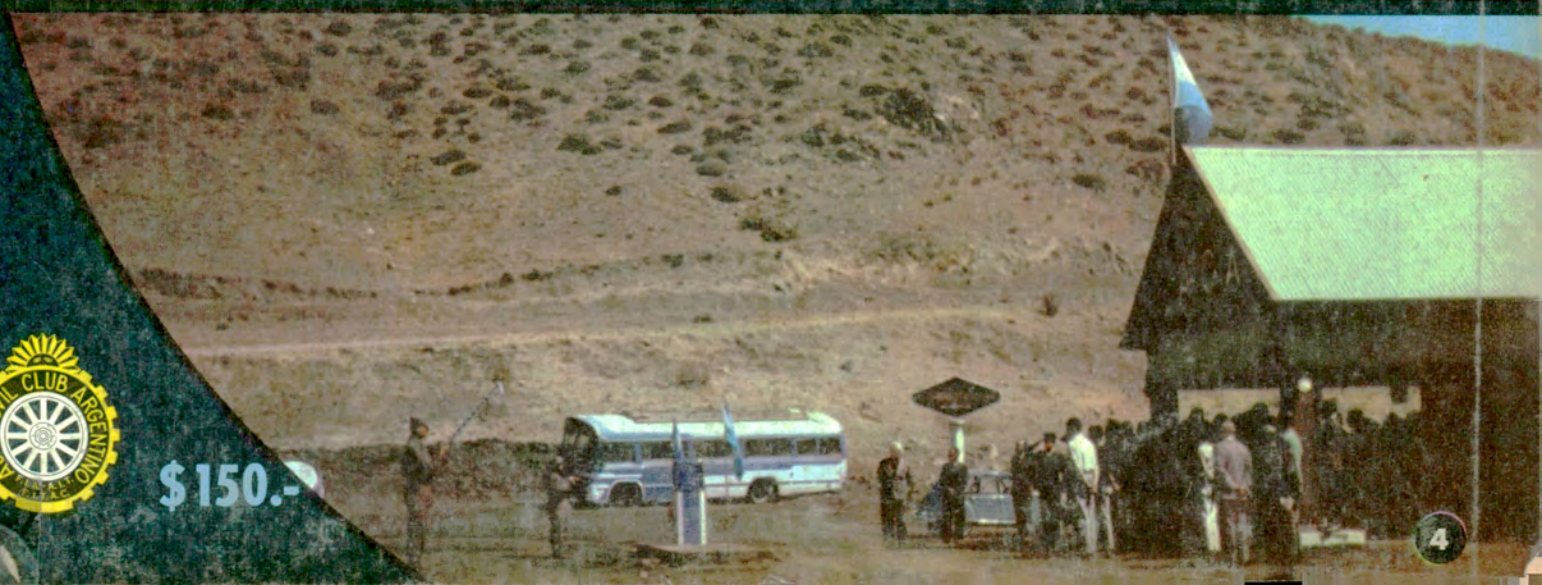
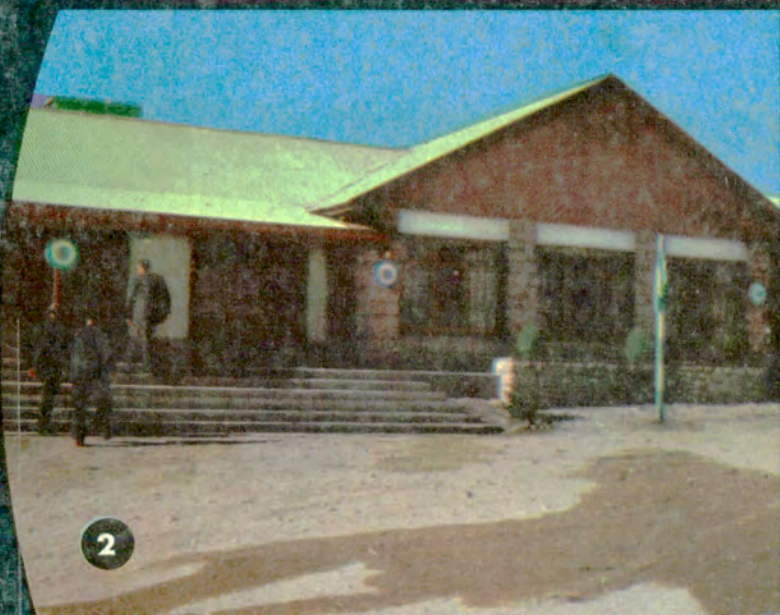


AVTO CLVB

MOTELES: obras del A.C.A.
1. BARRANCAS - 2. CHORRIACA
3. AGUADA FLORENCIO - 4. LA RINCONADA

AÑO VII - Nº 34 - BUENOS AIRES - ABRIL - MAYO DE 1967

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

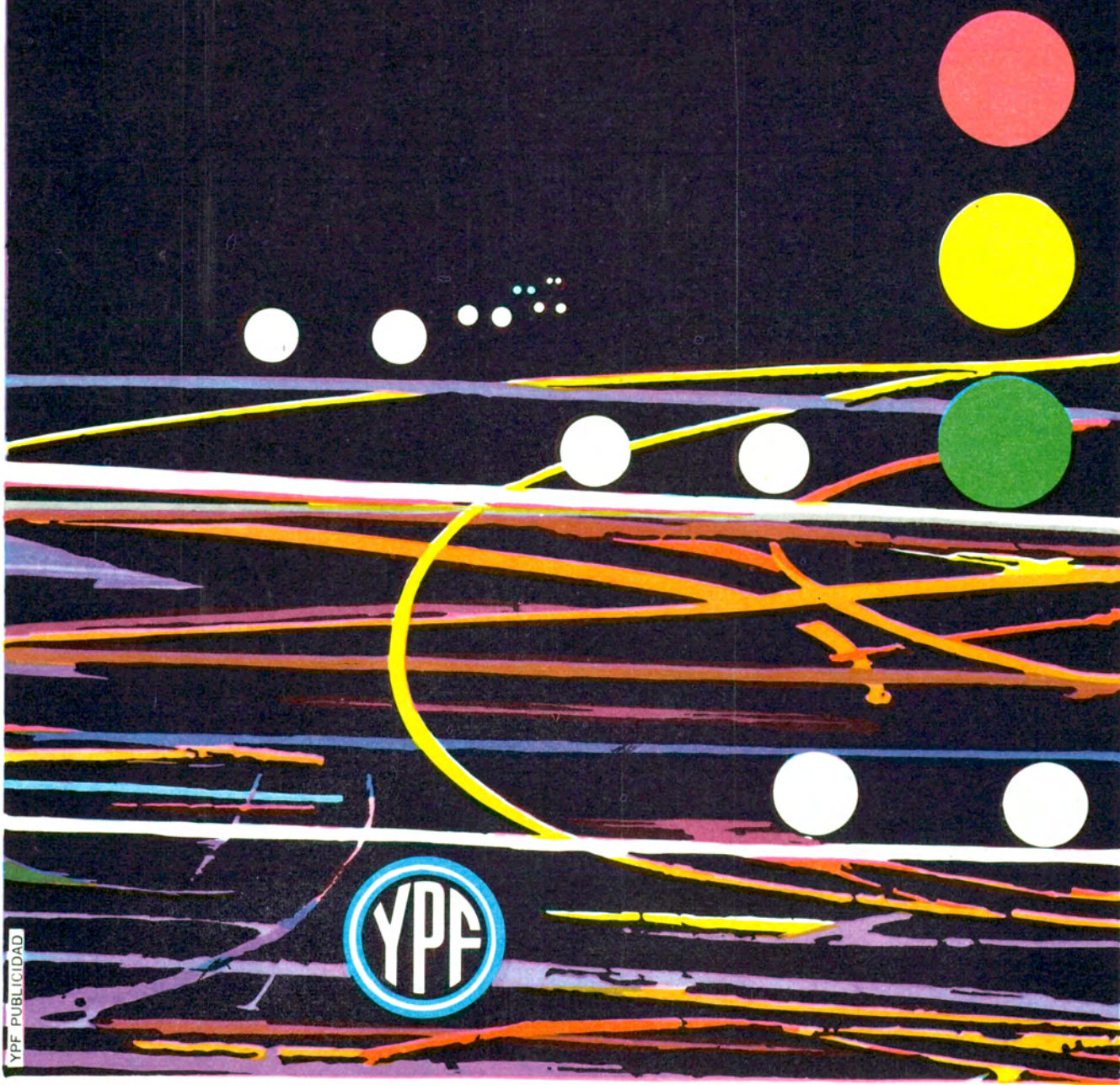


\$150.-

cómprele al país!

CARGUE

NAFTA YPF





DISCOS CBS
le ofrece:

LOS 120 EXITOS 
MUSICALES DE LOS ULTIMOS 10 AÑOS

Los AÑOS ALEGRES

Reunidos en una fabulosa y sensacional colección —LOS AÑOS ALEGRES— que le permitirá disfrutar de más de 6 horas de ininterrumpido ensueño y alegría, evocando los temas que más hicieron vibrar nuestro corazón...



CHARADA... LAS HOJAS MUERTAS...
ALGO PARA RECORDAR... TRES
MONEDAS EN LA FUENTE... DOMINIQUE...
MARIA (de Amor sin barreras)... MORITAT...
son algunos de los títulos que integran este
desfile maravilloso de melodías inolvidables.

PERMISO N° 29
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

Al
Departamento Productos Especiales de
DISCOS CBS S.A.I.C.F.

EL FRANQUEO
SERÁ PAGADO
POR EL DESTINATARIO



Apartado Especial N° 196
BUENOS AIRES

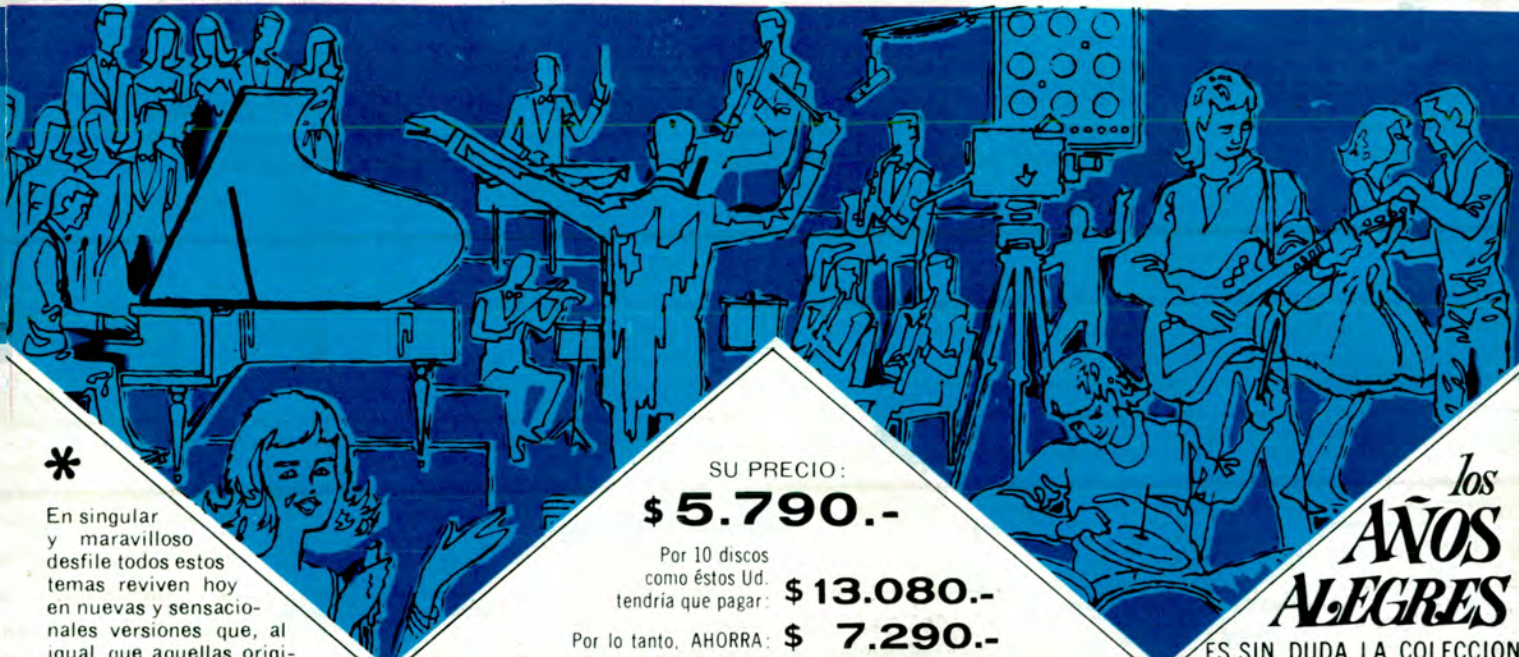
ENTERESE
LEYENDO EN LAS
PAGINAS
SIGUIENTES
LOS DETALLES
DE ESTA SENSACIONAL
OFERTA

**Y ENVIE
ESTE CUPON
HOY MISMO!**

**momentos
para recordar...**

DISFRUTE, COMO SIEMPRE LO SOÑO, CON TODOS ESTOS GRANDES EXITOS MUSICALES. OFRECIDOS EN ESTA SENSACIONAL COLECCION MUSICAL A UN PRECIO COMO UD. NUNCA SOÑO!

• FASCINACION • ANGUSTIA DE UN QUERER • NUNCA EN DOMINGO • AMOR PERDONAME • DOWNTOWN • ASI SURGEN LOS RECUERDOS • CHIM CHIM CHEERE • HI-LILI HI-LO • CALCUTA • TERCIOPELO AZUL • MELODIA DESEN-CADENADA • LA CHICA DE IPANEMA • UN GUSTO A MIEL • CORCOVADO • MAREA BAJA • SOPLANDO EN EL VIENTO • JAVA • CAMPOS VERDES • RIO DE LUNA • DEDOS DE ORO • MELODIA DE AMOR •



*

En singular y maravilloso desfile todos estos temas reviven hoy en nuevas y sensacionales versiones que, al igual que aquellas originales, volverán a conmovernos y harán las delicias y alegría de su reunión familiar, de sus bulliciosas fiestas o de la intimidad cálida y suave de la tertulia hogareña.



SU PRECIO:
\$ 5.790.-

Por 10 discos como éstos Ud. tendría que pagar: **\$ 13.080.-**

Por lo tanto, AHORRA: **\$ 7.290.-**

Es decir, UD. PAGA EXACTAMENTE EL 40% DE SU VALOR REAL

Pero LOS AÑOS ALEGRES puede ser suya por

SOLO **\$ 1.085** POR MES

Entérese leyendo las condiciones especiales en el cupón adjunto y DECÍDASE HOY MISMO

DISCOS CBS

SARMIENTO 767 - PLANTA BAJA - BS. AS.

Los
AÑOS ALEGRES

ES SIN DUDA LA COLECCION QUE USTED HUBIERA FORMADO DE HABER PODIDO ELEGIR LOS TEMAS QUE MAS LO ENTUSIASMARON O MAS HONDO LLEGARON A SU CO-RAZON!

ENVIE ESTE VALIDO CERTIFICADO
HOY MISMO

LOS AÑOS ALEGRES*

Este Certificado Especial de Descuento le permite a Ud. adquirir la extraordinaria colección Los Años Alegres que contiene 120 maravillosos temas que de alguna manera perduran en su corazón. Por 10 discos LP Alta Fidelidad similares, Ud. tendría que pagar \$ 13.080.-, pero serán suyos por sólo \$ 5.790.-. Si Ud. es poseedor de un aparato estereofónico y desea las grabaciones en sonido estereofónico, solamente tendrá un recargo de \$ 500.- más. Estas son condiciones de Contado.

Pero si Ud. prefiere, puede pagar en COMODAS CUOTAS MENSUALES de la siguiente manera: Para la colección monoaural un primer pago de \$ 1.085.- (más un pequeño cargo por gastos de envío) y cinco (5) cuotas mensuales de \$ 1.085.- cada una. Para la colección estereofónica: un primer pago de \$ 1.180.- (más un pequeño cargo por gastos de envío) y cinco (5) cuotas mensuales de \$ 1.180.- 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 - Capital Federal.

ALBUM INFANTIL**

Si Ud. lo desea, puede adquirir también o indistintamente el Album Infantil. El valor real de los 4 discos, sin los demás elementos que lo integran, sería de \$ 5.220.-, pero serán suyos por sólo \$ 2.890.-, con lo que Ud. se ahorra: \$ 2.330.-. Este es el precio de Contado, pero si lo prefiere puede abonarlo en 3 cuotas de \$ 995.- c/una, la primera de las cuales al recibir los discos en su domicilio.

**ECHÉ EL CERTIFICADO AL BUZÓN
NO NECESITA NI SOBRE
NI FRANQUEO.**



CERTIFICADO ESPECIAL DE DESCUENTO

RUEGO A UDS. ME ENVIEN

LOS AÑOS ALEGRES*

- La colección monoaural de 10 discos de Los Años Alegres. En el momento de recibirla me comprometo a pagar \$ 1.085.- más un pequeño cargo por gastos de envío*. El saldo lo abonaré en 5 cuotas mensuales de \$ 1.085.- c/una.
- Mi tocadisco estereofónico. Envíeme los discos en grabación estereofónica. En el momento de recibirlos me comprometo a pagar \$ 1.180.- más un pequeño cargo por gastos de envío*. El saldo lo abonaré en 5 cuotas mensuales de \$ 1.180.- cada una.
- DESEO PAGAR AL CONTADO, envíeme la colección monoaural. Al recibirla me comprometo a pagar \$ 5.790.- más un pequeño cargo por gastos de envío*.
- DESEO PAGAR AL CONTADO, envíeme la colección estereofónica. Al recibirla me comprometo a pagar \$ 6.290.- más un pequeño cargo por gastos de envío*.

ALBUM INFANTIL**

DESEO ME ENVIEN "EL ALBUM ESPECIAL PARA NIÑOS" COMPUESTO POR LOS DISCOS Nos.

INDIQUE LOS Nos. DE LOS DISCOS ELEGIDOS

- Deseo pagar al contado. En el momento de recibir el Album me comprometo a pagar la suma de \$ 2.890.- más el recargo por gastos de envío.
- Deseo pagar en cuotas. Al recibir al Album me comprometo a pagar \$ 995.- más el recargo por gastos de envío. El saldo lo abonaré en 2 cuotas de \$ 995.- c/una.

*GASTOS DE ENVIO: Capital: \$ 115.-, Gran Bs. As.: \$ 135.-, Interior: \$ 160.-.

Reservado para uso de oficina.

ACA 7/4

Nombre y apellido

Calle

Localidad

Firma Aclaración de firma Si es menor de edad: firma del padre o tutor.



LOS 120 EXITOS
MUSICALES DE
LOS ULTIMOS
10 AÑOS

Los AÑOS ALEGRES



ESTA ES LA COLECCION QUE USTED SIEMPRE DESEO Y LO DECIMOS PORQUE SU ANHELO HA SIDO EL NUESTRO: FORMAR UNA SELECCION DE DISCOS QUE CONTUVIERA LAS MELODIAS QUE MAS HONDO LLEGARON A NUESTRO CORAZON. LOS TEMAS MAS HERMOSOS Y QUE PERDURARAN POR SIEMPRE EN NUESTRO RECUERDO, YA QUE EVOCAN MOMENTOS INOLVIDABLES Y FELICES!



Para lograrlo, DISCOS CBS, luego que un grupo de expertos seleccionó los mejores temas en cada género o los de más resonante éxito universal, reunió especialmente a los más grandes artistas, los más afamados directores, los más brillantes conjuntos orquestales y poniendo en la empresa su enorme potencial técnico, humano y económico, pudo concretar esta obra sensacional y única.

De ahí su título: **LOS AÑOS ALEGRES.**

Es la evocación de los mejores momentos musicales del mundo entero.

LAS MELODIAS QUE UD. CONOCE,

con letras llenas de inspiración y ternura, en modernos y delicados arreglos;

LAS CANCIONES ROMANTICAS

favoritas de usted. Melodías suaves, dulces, fascinantes, plenas de sugestión y encanto;

LA MUSICA DE PELICULAS

que constituyeron los más esplendorosos sucesos y que todos recordamos porque en su momento nos conmovieron con profunda emoción por su ternura o su épica y majestuosa grandeza;

LA BOSSA NOVA

en su mejor expresión, portadora de un ritmo nuevo, ideal para hablar, escuchar... y soñar!;

LA ALEGRIA DESBORDANTE DEL DIXIELAND

y su acento bullicioso, vivaz, espectacular y, por fin,

EL NUEVO SONIDO FOLK,

que se impone ya en el mundo entero con la fuerza incontenible y arrolladora de los más grandes sucesos musicales de todos los tiempos!

INDICE COMPLETO

<p>1 CUERDAS DE ENSUEÑO</p> <p>SHANGRI-LA - MIENTRAS EL ME NECESITE - CALCUTA - DOMINIQUE - SI TE DEJARA - ESOS LOCOS DIAS DE VERANO - CHARADA - LA CALLE DONDE TU VIVES - LA GRAN TENTACION - PISO DE SOLTERO - NO ES PARA QUE YO DIGA - LAS HOJAS MUERTAS.</p>	<p>2 EL NUEVO SONIDO FOLK</p> <p>CAMINA DERECHITO - SI TUVIERA UN MARTILLO - TOM DOOLEY - SOPLANDO EN EL VIENTO - SHENANDOAH - PASEANDO - CANTAREMOS BAJO LA LUZ DEL SOL - VERDE VERDE - ESTA TIERRA ES TU TIERRA - MIGUEL CAMINO SOBRE LA LINEA - LA MONTAÑA WOLVERTON.</p>	<p>3 PIANO ROMANTICO... VIOLINES ROMANTICOS</p> <p>MARIA ELENA - NO PUEDO DEJAR DE QUERERTE - LA SEGUNDA VUELTA MELODIA DE AMOR - GATO CALLEJERO - CANCION DE BODAS HAWAIANA - UN EXTRAÑO EN LA COSTA - UN GUSTO A MIEL - MI UNICO Y SOLO AMOR - VIAJE SENTIMENTAL - JOVEN DE CORAZON - PURPURA VIVO.</p>	<p>4 BRILLANTE Y BULLICIOSO</p> <p>JAVA - PLAZA WASHINGTON - ALGODON DE AZUCAR - MUSICA SOBRE EL TEJADO - SEÑOR ARENERO - MORITAT - UN RIO DE LAGRIMAS - CAMPOS VERDES - FASCINACION - TERCIOPELO AZUL - MELODIA DESENCADENADA - MAREA BAJA.</p>	<p>5 VOCES MAGICAS... SUAVES Y SENTIMENTALES</p> <p>DIAS DE VINO Y ROSAS - TODOS AMAN A ALGUIEN - RIO DE LUNA - VETE PEQUEÑA - LA GENTE - TRES MONEDAS EN LA FUENTE - LLAMAME IRRESPONSABLE - CUANDO CALIENTA EL SOL - CORAZON QUERIDO - QUE CLASE DE TONTO SOY? - SUAVEMENTE MIENTRAS TE DEJO - HOLA MUÑEQUITA.</p>
<p>6 EL SONIDO BAILABLE</p> <p>¿QUIEN ESTA TRISTE AHORA? - WONDERLAND DE NOCHE - DO RE MI - EL HOMBRE QUE FUGO - QUIERO TENER TU MANO - ESPOSAS Y AMANTES - MUCHAS GRACIAS - ESO ES AMOR - LA PANTERA ROSA - LA BUENA VIDA - HAY MUCHO QUE VIVIR - HOLA, DAME UNA MIRADA.</p>	<p>7 BALADAS AL ESTILO VAGUERO</p> <p>ROSA VAGABUNDA - ADIOS ADIOS AMOR - TU FIEL CORAZON - ANILLO DE FUEGO - BOUQUET DE ROSAS - ESTAS SOLA ESTA NOCHE - CUALQUIER MOMENTO - UNA PEQUEÑA LAGRIMITA - MANOS DESCUIDADAS - TU ERES MI RAYO DE SOL - EL HOTEL DE LOS CORAZONES DESTROZADOS - YO, EL SOLITARIO.</p>	<p>8 MUSICA DE PELICULAS</p> <p>TEMA DE LAWRENCE DE ARABIA - MARIA ESTA NOCHE - EXODO - HASTA QUE LLEGASTE TU - CACION DE AMOR DE TOM JONES - ANGSTIA DE UN QUERER - CHIM CHIMENEA - DEDOS DE ORO - HI-LILI HI-LO - NUNCA EN DOMINGO - AMOR DE ABRIL.</p>	<p>9 CANCIONES DE AMOR</p> <p>MI CUADERNO DE COLORES - DEJE MI CORAZON EN SAN FRANCISCO - AMOR PERDONAME - PODRIA YO BAILAR - MOMENTO PARA RECORDAR - EN LA CIUDAD - ENSEÑAME ESTA NOCHE - ASI SURGEN LOS RECUERDOS - LA PUERTA ESTA AUN ABIERTA A MI CORAZON - QUE QUEDA DE NUESTROS AMORES - LAS ROSAS SON ROJAS - LINDA NENA.</p>	<p>10 EL TOQUE LATINO</p> <p>LA CHICA DE IPANEMA - CORCOVADO - TE GUARDARE EN EL CORAZON - LLEVAME VOLANDO A LA LUNA - SE MI AMOR - DESAFINADO - MELODIA DE AMOR - LAGRIMAS INVISIBLES - TIERNAMENTE - PICNIC - Y YO LA AMO - EL FIN DEL MUNDO.</p>

DECIDASE DE INMEDIATO... Y HAGA SUYA ESTA SELECCION INOLVIDABLE! ENVIE EL CUPON ADJUNTO

HOY MISMO





DISCOS CBS
le ofrece:

**la solución ideal
para un problema difícil!**
**UN ALBUM ESPECIAL
PARA SUS NIÑOS**



**UN REGALO
MARAVILLOSO
AL EXCEPCIONAL E INCREIBLE
PRECIO DE**
SOLO **\$2.890.**

EL VALOR DE LOS DISCOS
SOLAMENTE SERIA DE \$ 5220.-

UD. AHORRA \$ 2330.-

IMPORTANTE
UD. PUEDE ADQUIRIRLO
EN 3 CUOTAS
DE \$ 995.- c/u.

UN REGALO PARA SIEMPRE, AMENO E INSTRUCTIVO. Por poco más de lo que cuestan dos discos podrá regalar Ud. a su hijos esta verdadera caja de la alegría infantil. Un conjunto de canciones, cuentos, fábulas, láminas, pinturas y juego que harán las delicias de los niños y los transportarán al dorado mundo de las ilusiones.

- 4 DISCOS**, elegidos por Ud. de manera de poder formar un álbum de acuerdo a la edad y temperamento de sus hijos. Mas de 2 1/2 horas de alegría, rondas, hadas, ilusiones y ensueño.
- 1 ALBUM MARAVILLOSO**, con magníficas láminas para colorearse.
- 1 JUEGO DE 6 COLORES DE TEMPERA APELES** presentados en novísimo y práctico envase plástico.
- 1 PINCEL PELO DE MARTA.**
- 1 HERMOSO E INGENIOSO ROMPECABEZAS**, a todo color.

**EDICION LIMITADA.
DECIDASE YA Y RESERVE
HOY MISMO SU ALBUM**

NO DEMORE, llene hoy mismo el cupón que aparece al dorso de esta página y deposítelo en un buzón. NO NECESITA FRANQUEO. Si lo prefiere puede traerlo personalmente a nuestras oficinas Sarmiento 767, Capital Federal.



SELECCIONE SUS 4 DISCOS DE ESTE CATALOGO

1 - EL MUNDO FANTASTICO DEL PADRE ALEJANDRO

La Creación - Shorty Malone - La feria de Mastro André - O trompeteiro - La canción de la abuela - Los indios pirulines - El Trencito del oeste - Aleluya - Luna de miel en Arizona - Johnny Cartucho, el vaquero estereofónico - Trampolín a la vida - El vaquero Cuatrocky.

2 - CANCIONES PARA MIRAR (María Elena Walsh)

El reino al revés - La familia Polilal - Canción del pescador - La pajarita - La vaca estufo - Canción para vestirse - Canción del jardinero - Canción de Titina - La mona Jacinta - Milonga del hornero - Canción de la vacuna - Canción del estornudo.

3 - EL ZORRO ZORRITO PARA MAYORES Y CHIQUITOS (Pepe Iglesias "El Zorro")

La llamada - El toque-toque - Te lo diré con sinceridad - La gota - Sólo guapa - Vaya picoteo - Yo me hice un plan - La canción del violín - Era una vaca - Simplemente - Canción marinera.

4 - CUENTOS INFANTILES (Milissa Sierra)

El Patito feo - La Cienicienta - Blanca Nieves y los Siete Enanitos.

5 - DON QUIJOTE DE LA MANCHA (Giovanna Mauri)

Introducción - Los caballeros andantes y Don Quijote, caballero andante - Defensores débiles - Los molinos de viento - La princesa prisionera.

6 - EL SHOW DE LAS ARDILLITAS

Do re mi - La calle del gato que pesca - Canción del jacarandá - Yunga - No ves que es mía - Trinidad - Chim chimenea - Twist del mono liso - La papa y el tomate - Había una vez un burrito - Boleto para pasear - Santander de Batunga.

7 - QUIEN QUIERE ENTRAR CONMIGO EN EL RIO (Nelly Pearson)

Tres hojitas - El Carbonero - La villa de beodez - Caballito blanco - Saltar y brincar - Quién quiere entrar conmigo en el río.

8 - CUENTOS INFANTILES (Vol. III - Milissa Sierra)

Pinocho - El gato con botas - El soldadito de plomo.

9 - JUGUEMOS A LA RUEDA CON LAS ARDILLITAS

Mambrú se fue a la guerra - Una linda mañana - La farolera - Una tarde fresquita de mayo - Santa Teresa - Muy buen día Su Señoría - Tengo una muñeca - En coche va una niña - La blanca paloma - Juguemos en el bosque - Arroz con leche - Se me ha perdido una niña - Yo la quiero ver bailar - Se va la barca - Sobre el puente de Avignon - La torre en guardia - Entre San Juan y San Pedro - Antón Pirulero - Cucú cantaba la rana - Aserrín aserrán.

10 - FABLAS PARA NIÑOS (Milissa Sierra)

El pastorcillo mentiroso - El cuervo y el zorro - El burro y el zorro - Las gallinas gordas y las flacas - Los dos asnos - Quién le pone el cascabel al gato - Pulgarcito.

11 - CON UNA SONRISA Y UNA CANCION (Doris Day)

Dame un silvidito - La marcha de los niños - Llegando a conocerte - Zip a dee dah - El árbol lila - Grandes ilusiones - Bailando sobre una estrella - Do re mi - Qué será será - Una pequeña lombriz - Bebé somnoliento - Con una sonrisa y una canción.

12 - CANCIONES PARA MI (María Elena Walsh)

Canción de bañar la luna - Canción de tomar el té - Don dolón dolón - La calle del gato que pesca - Manuelita la tortuga - Canción del último tranvía - Twist del mono liso - Los castillos - Canción de lavandera - Charcarera de los gatos - Calle de París - Canción de los títeres.

COMPRE POR MENOR A PRECIO DE MAYOR...

**EL MAYOR BAZAR
AL POR MAYOR**

Unica dirección
CORRIENTES 2699

T. E. 89-9321 88-2882



COMPRE POR JUEGO
A PRECIO DE MAYORISTA

CREDITOS

UNICAMENTE A SOCIOS
DE
CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES



**PORCELANA
VERBANO**

Modelo
LAVINIA

JUEGO PARA MESA
COMPLETO 12 PERSONAS

\$ 27.800

**PORCELANA
TSUJI**

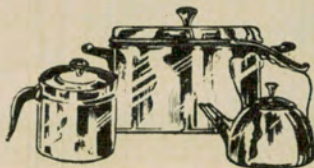


JUEGO PARA MESA COMPLETO
12 PERSONAS

\$ 26.000

**BATERIA COCINA
ACERO INOXIDABLE**

IMPORTADO



12 Piezas

7.900

**BATERIA COCINA
ALUMINIO EXTRA**

IMPORTADO



15 Piezas

3.800

JUEGO DE COPAS SONORO



Modelo
FUNCIONAL

74 Piezas **\$ 16.900**

JUEGO DE COPAS SONORO

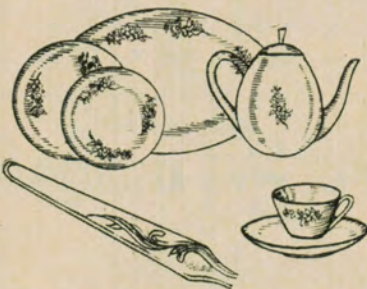
TALLADO A MANO

74 Piezas

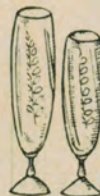


\$ 12.500

7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS



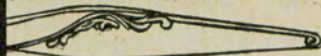
- 1 Jgo. Platos FUJI CHINA
- 1 Jgo. Lunch FUJI CHINA
- 1 Jgo. Té FUJI CHINA
- 1 Jgo. Café FUJI CHINA
- 1 Jgo. Copas talladas FUNCIONAL
- 1 Jgo. Copas de Whisky talladas
- 1 Jgo. Cubiertos Inox. CAROL



TOTAL 174 Piezas \$ 13.900

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR
50% PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

GAMUZA Modelo SCALA



Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

\$ 17.900

JOHNSON INOXIDABLE



Juego 101 Piezas

\$ 12.900

PRODUCTO DE PLATA LAPPAS



Blanco LANTEL

Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

\$ 21.500

GUADIX Modelo PARISIEN



Jgo. 101 Piezas INOXIDABLE
INCLUIDO PESCADO

\$ 10.800

PRODUCTO DE CHRISTOFLE



Modelo CHRISTOFINOX

Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

\$ 20.500

CAROL INOXIDABLE



Juego 101 Piezas

\$ 10.500

PRODUCTO DE PLATA LAPPAS



Blanco LANTEL

Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

\$ 18.900

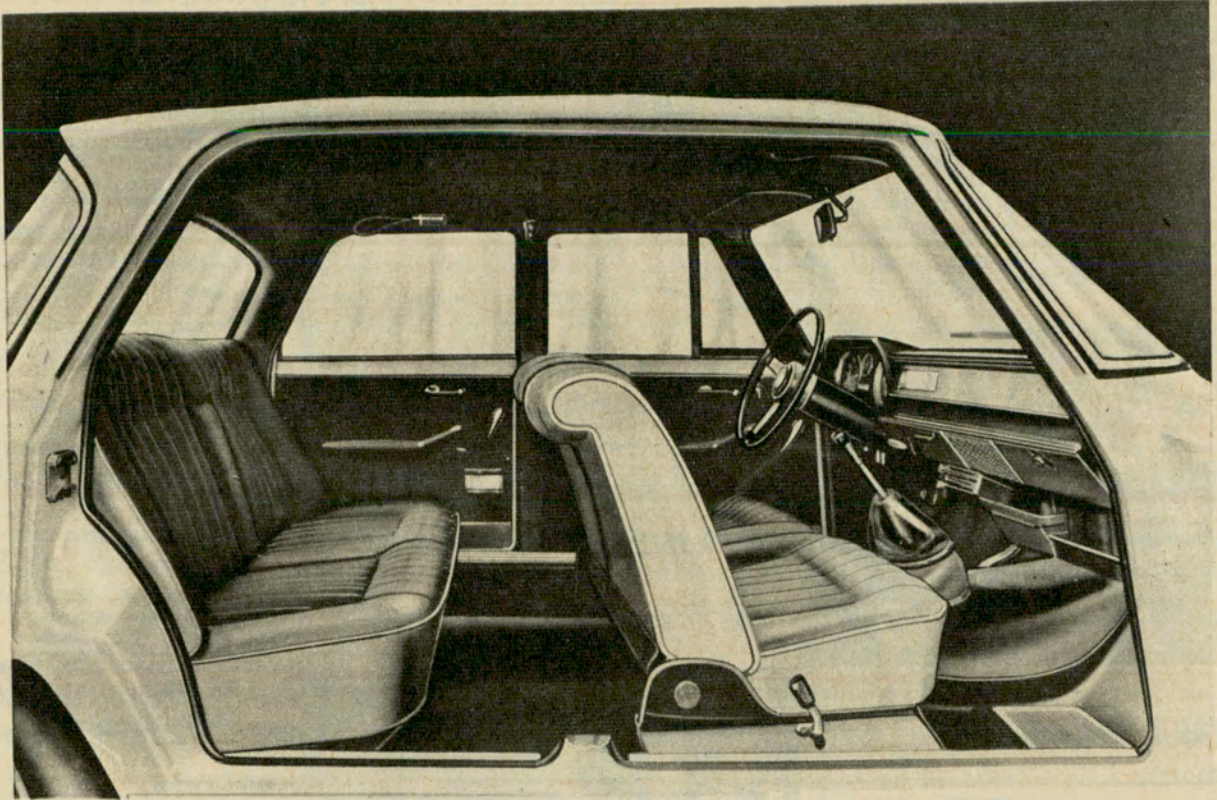
GAMUZA INOXIDABLE



Modelo EMBAJADOR

Jgo. 101 Piezas INCLUIDO PESCADO

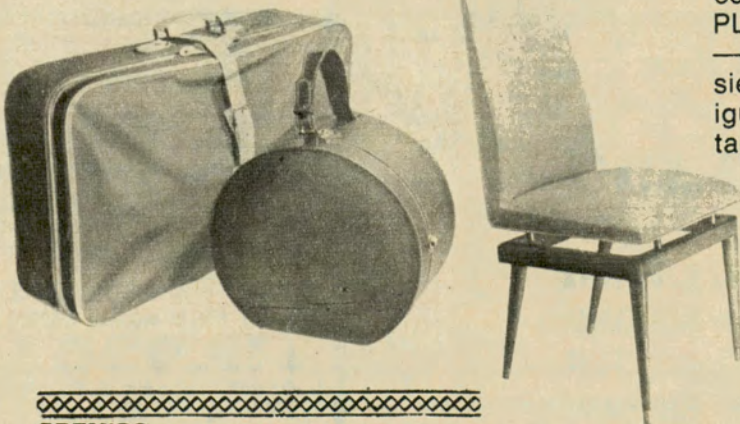
\$ 26.500




auto mejorado con **PLAVINTEX** tapizado!!

... es decir, auto MAS VALORIZADO, con asientos y paneles tapizados con PLAVINTEX. Lucirán siempre limpios —basta pasarles un trapo húmedo— y siempre nuevos! ¿Y los muebles? son igualmente renovados con PLAVINTEX tapizados. Consulte a su tapicero amigo.

**El hogar también es mejorado
con PLAVINTEX tapizado**



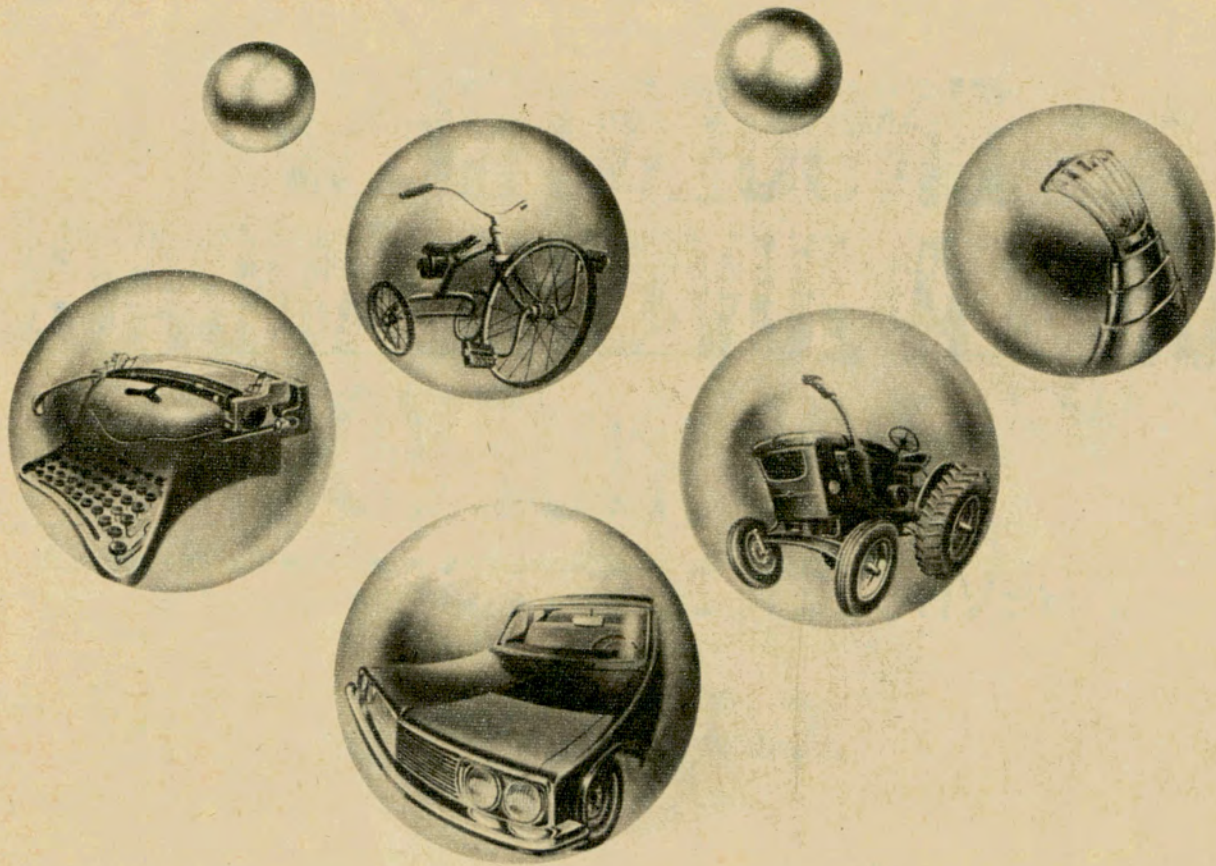
ES UN PRODUCTO DE

PLAVINIL  **ARGENTINA**
S.A.I.C.

**PREMIOS
PLAVINTEX**
PARA LOS GANADORES
DEL CAMPEONATO
ARGENTINO T. C. 1967

▶ 1º \$ 800.000
2º \$ 400.000
3º \$ 200.000

AV. BELGRANO 367 TEL. 33-8361/65 - BUENOS AIRES

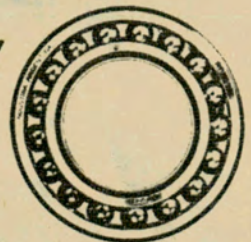


un juego mundialmente conocido...

...ahora se fabrica en la Argentina

Sí, "un juego mundialmente conocido" que, como elemento básico de un rodamiento, se convierte en algo que está siempre presente para satisfacer, en infinidad de formas, las exigencias del hombre de hoy: RODAMIENTOS RIV. Su automóvil, su máquina de escribir, el triciclo de su niño, la licuadora, su tractor y muchos otros elementos que contribuyen diariamente a una vida mejor, llevan RODAMIENTOS RIV, que ahora se fabrican en la Argentina y han sido adoptados por las principales industrias del país.

RIVO



RODAMIENTOS RIV argentinos, producidos con los mismos medios y bajo las mismas normas de control de calidad que dieron a la marca RIV, el prestigio que goza desde hace más de 60 años.

Produce: COMPAÑIA SUDAMERICANA BTB S. A.

Distribuye:

COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS



PERU 699 esq. CHILE - BUENOS AIRES - TEL.: 34 - 8155/6/7

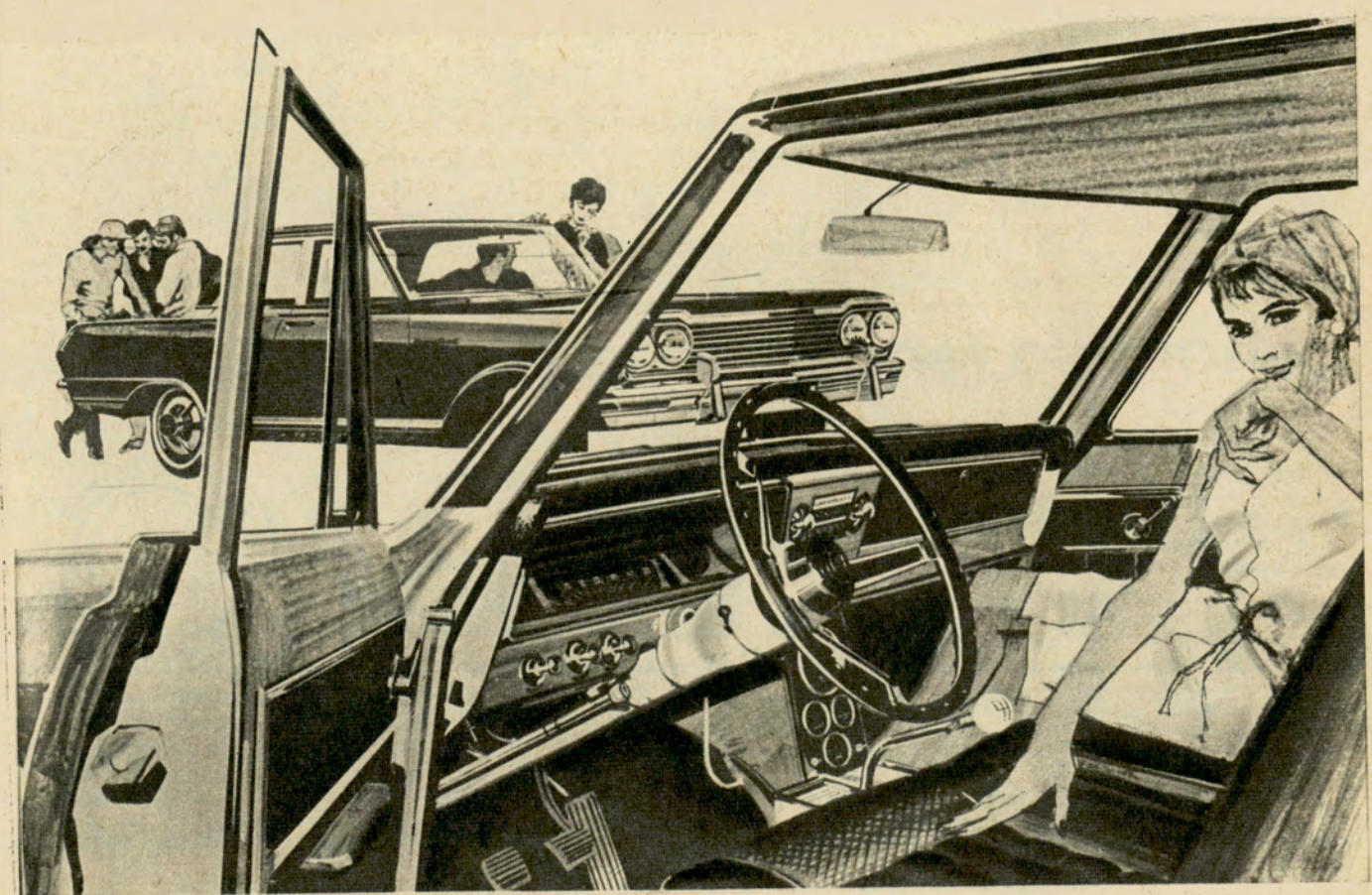
ROSARIO: VILASPASA, CROUS Y CIA., TUCUMAN 1490/98
 CORDOBA: MAGRIS S. A. C. I., HUMBERTO 1º 69
 TUCUMAN: SOTEC S. R. L. MURECAS 390

OLMERO

1 283

ENCUENTRESE CON LA JUVENIL AUDACIA DEL NUEVO

CHEVROLET SUPER SPORT '67



PUBLICACION
ADHERIDA
AL



AVTO CLUB

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES
EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

sumario

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
Sr. Mario R. Lavera
Sr. José Peluso

Editorial	6	La Dirección
Nos escriben los lectores	8	Ana Emilia Lahitte
Alma y misterio de Samay Huasi	10	Bernardo González Arrili
El camino y el caminante	14	Néstor Ortiz Oderigo
El "duende" de los museos	18	Gustavo García Saraví
Calles de Buenos Aires	22	Juan Goyanarte
La isla del naturismo integral	26	Carlos Villafuerte
Catamarca: Caminos y leyendas	30	Julio Paineira
La eterna Rosalía y sus vegas del Sar	34	Federico Oberti
Hombres y embarcaciones en el Río de la Plata	38	G.A.G.
Un foco de progreso en Santa Fe	42	Jimena Sáenz Quesada
Cuzco, la ciudad incomprendida	46	Elvira Laitano
El río enamorado de sí mismo	50	Noemí Vergara de Bietti
Las ramblas de una gran ciudad	52	Octavio Rivas Rooney
Los animales y nosotros	56	Víctor Arena
Portofino quiere "Restar Li"	58	Pedro Gambandé
Candidatos a turistas	61	Gustavo A. Guerrero
Haga Turismo con Autoclub-Santa Cruz	65	Manuel Goldstraj
Un nido para la paz	76	Augusto E. Osorio
Ya tenemos nuestro planetario	78	Marta Albano
Una ciudad de niños y hadas	86	Alicia B. de Bravo
El desafío	88	Disc Driver
Música grabada	91	Antonio Salgado
Portugal, tierra de poesía y leyenda	92	Ulyses
Letra viva	96	Vernon Gibbs
Actividades del A.C.A.	97	Juan Averiguador
Tiburones asesinos	112	Olga F. Autenchlus
De aquí, de allá y de más allá	118	J. G. F.
Aún viven en el Ecuador tribus salvajes	120	A. Berenguer Carisomo
La temporada internacional de 1967	124	Mauricio Steinberg
La gloria en juego sobre cuatro ruedas	126	Alba Picasso
El bife criollo en Manhattan	128	
Autoclub informa	131	
Repáre usted mismo su automóvil	133	
Memoria y Balance del A.C.A.	137	
Estambul, la misteriosa	150	

Fotografías de J. Giralt Font, Gustavo A. Guerrero, Julio Paineira, Alba Picasso, F. A. Roberts y Violeta Valls. Ilustraciones de Domingo Villafañe.

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 261; Secretaría de Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-9558. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.641. Distribuidores: Cap. Fed.: NICOLAS PELLOZA, Valle 273. Interior: SADYE, S. A., México 825, Buenos Aires.

AÑO VII
Nº 34
Abril - Mayo 1967
BUENOS AIRES

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

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

EDITORIAL

EL A.C.A. Y

nuestra
portada



En uno de los tramos más solitarios de la Ruta Nacional N° 40, la más extensa y una de las más importantes del país, verdadera arteria nutricia de la vasta zona cordillerana, el Automóvil Club Argentino ha inaugurado cuatro estaciones de servicio y moteles anexos que marcan un nuevo jalón en la permanente y positiva tarea de la entidad destinada a asegurar la tranquilidad de los viajeros y turistas que transitan por nuestros caminos. La provincia de Neuquén se ha visto beneficiada con la habilitación de estas nuevas dependencias, cuyas fotografías publicamos en la portada, y que corresponden a los lugares conocidos con los nombres de Barrancas, Chorríaca, Aguada Florencio y La Rinconada.

EN otro lugar de esta edición de AUTOCLUB publicamos in extenso la resolución adoptada por la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, en su sesión del 8 de marzo último, mediante la cual el alto organismo define con la necesaria precisión las líneas normativas generales que orientarán en lo sucesivo la política de promoción deportiva que seguirá la institución, y también señala los objetivos concretos que perseguirá el club con su actividad en ese campo.

En el estatuto social, art. 3º, se establece que el Automóvil Club Argentino deberá "promover, fomentar, desarrollar y facilitar la práctica del automovilismo y del turismo" (inc. a), y "promover, fomentar, organizar y fiscalizar pruebas automovilísticas de carácter deportivo o técnico", (inc. b). Se advierte en seguida, que el primer inciso citado es de carácter genérico. Atañe al automovilismo, tomándolo en sentido lato; además, es también evidente que ese texto vincula de modo consecuente al automovilismo con el turismo, de lo que debe inferirse que esta disposición se refiere a la necesidad y la conveniencia de estimular la vocación de los asociados en el sentido de utilizar su automóvil para recorrer y conocer nuestro país, en primer término.

Pero nos importa destacar aquí especialmente la relación que existe entre la prescripción estatutaria contenida en el inc. b) del art. 3º y la resolución a que más arriba nos hemos referido, y para ubicarnos mejor en el tema conviene aclarar antes los puntos de vista y las bases experimentales previas que dan sustento a dicha resolución, a cuyo efecto es necesario fijar con exactitud el alcance de algunos hechos y antecedentes acumulados en ocasión y con motivo de las competencias automovilísticas realizadas y que se realizan en nuestro país; esto permitirá comprender cabalmente las razones de fondo que explican la clara posición adoptada por el Automóvil Club Argentino, según la define el instrumento aprobado por su Comisión Directiva.

Las pruebas automovilísticas, es decir las competencias por antonomasia en carreras, en todos los casos, pero particularmente cuando aquéllas se llevan a cabo con máquinas especiales, de complejo y refinado mecanismo, permiten apreciar la importancia propia que tiene cada uno de los factores que habitualmente —la suerte o la casualidad puestas aparte— determinan el signo del resultado. Esos factores son: la condición humana, es decir la calidad de los conductores como tales; la mayor o menor perfección de las máquinas y, en fin, el terreno sobre el cual va a desarrollarse la prueba. Todo esto es obvio y simple; pero cada uno de esos factores tiene diferente valor y desigual gravitación según el tipo y la clase de esas competencias. En este punto es necesario examinar las condiciones especiales dentro de las cuales es posible realizar las

EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

carreras de automóviles en la Argentina, considerando los factores anotados.

En nuestro país, dentro del deporte mecánico que nos interesa, contamos con hombres de excelente calidad, de gran capacidad técnica y conductiva. No es el caso de establecer términos o escalas de comparación con los corredores extranjeros, los que, desde luego, por razones que son de conocimiento general, disponen de mucho más numerosas y mejores posibilidades para su entrenamiento constante, particularmente con máquinas de fórmulas especiales; pero, sea como fuere, puede afirmarse que los volantes argentinos, puestos seriamente en la tarea, reúnen todas las condiciones necesarias para enfrentarse con los que mayor reputación han ganado en el exterior. Es una cuestión de disciplina profesional, digamos así, de ejercitación y práctica y de rigurosa aplicación para llevar al nivel óptimo de eficiencia. Por supuesto, estamos hablando de los conductores de actividad regular y constante y no de los simples aficionados entusiastas que, por una razón cualquiera, participen de tanto en tanto en las bregas del automovilismo.

El problema se presenta con otros matices cuando queremos referirlo a las máquinas. En la Argentina todavía no se producen motores especiales para las grandes pruebas de velocidad en circuito o autódromo. Nuestros volantes o técnicos, tan competentes en el terreno de la mecánica, ciertamente han encontrado, con grandes sacrificios pecuniarios, la manera de perfeccionar los motores corrientes hasta hacerles rendir velocidades a menudo asombrosas, inclusive sobre nuestras carreteras comunes, que, como se sabe, no siempre son de pavimento duro y firme. Este resultado tan halagüeño y promisorio, que puede ser comprobado domingo a domingo sobre las más diversas rutas de todo el país, y tanto con vehículos standard o del llamado "turismo mejorado", como con los que entre nosotros conocemos como de "turismo de carretera" —en los que la inventiva y los conocimientos de los técnicos y mecánicos tienen más amplio campo para su iniciativa—, se pone claramente en evidencia durante las dos grandes carreras clásicas que anualmente organiza el Automóvil Club Argentino. Pero todo esto no basta para suplir la ausente fabricación de máquinas de las fórmulas especiales —3, 2 ó 1— que requieren la presencia de condiciones que todavía no existen en nuestro mercado productor. Ahora bien, es obvio que, sin contar con estos elementos, se hace particularmente azarosa la posibilidad de formar un equipo estable de conductores —una "escudería", como suele decirse ahora—, de actividad permanente, con el que se pueda enfrentar con razonables posibilidades de éxito a los volantes extranjeros, en Europa o en los EE.UU., en las grandes competencias internacionales. Esta situación sugiere, por sí misma, las únicas soluciones prácticas posibles, y a éstas vamos a referirnos un poco más abajo, precisamente por-

que están en el espíritu y en la letra de la resolución adoptada por la C. D. del A.C.A.

Finalmente, sólo un breve comentario nos va a exigir el tercer factor antes mencionado: el terreno, es decir, las pistas que deben soportar las exigentes pruebas de velocidad. ¿Tenemos en la Argentina pistas, circuitos carreteros o de autódromo, que permitan un desarrollo regular, normal, habitual, rutinario digamos, de tales competencias? Planteado el interrogante, la respuesta se da por sí misma. Se puede organizar y llevar a cabo, con carácter excepcional, como se ha hecho ya algunas veces, carreras de las fórmulas privilegiadas y complejas; pero hoy, entre nosotros, no se puede realizarlas de modo sistemático, dentro de las condiciones exigibles de seguridad y rendimiento en todo sentido. El hecho de que se haya intentado vencer las dificultades básicas y que se haya conseguido alguna vez realizarlas con éxito y sin demasiados contratiempos, no altera el fondo del problema ni autoriza a emprender aventuras en cuyo transcurso la mejor organización y las más prudentes y rigurosas previsiones pueden estrellarse contra el azar, que tiene todas las posibilidades de convertirse en norma desgraciada, atendiendo a las circunstancias bajo las cuales esas pruebas pueden cumplirse en la actualidad.

Todos estos aspectos del automovilismo deportivo y especializado han sido contemplados en la resolución de la C. D. del A.C.A. que motiva esta nota editorial. Con la orientación fijada, se trata de encontrar una base firme para soluciones hacederas y útiles para los fines que se persigue y que interesan al deporte mecánico argentino, los que pueden ser resumidos así: crear las condiciones fundamentales indispensables para que ese deporte pueda desarrollarse, estimulando la producción posible de máquinas especiales en nuestro país (sin perjuicio de procurar su adquisición en el mercado exterior, hasta donde sea viable, mientras aquí no se produzcan) y la construcción de autódromos y/o pistas o circuitos especiales adecuados, y promoviendo el debido entrenamiento y la metódica preparación de un equipo humano —mecánicos y corredores— que pueda afrontar con éxito las pruebas en las grandes carreras internacionales en el exterior, y en la Argentina, por supuesto.

Con estas finalidades y objetivos, de valor actual y de largo alcance al mismo tiempo, las autoridades del Automóvil Club Argentino, seriamente preocupadas con el desarrollo del automovilismo deportivo y especializado en nuestro país, pondrán en práctica las medidas que estuvieren en su órbita de acción, para satisfacer las previsiones de la resolución de la comisión directiva.

LA DIRECCION



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

de ella nos preocupamos mucho con palabras y no con hechos. ¡Cuándo comprendemos que la PATAGONIA es también TERRITORIO ARGENTINO!

CARLOS HORACIO CASAMIQUELA
Luis Beltrán, Río Negro.

"AGUAS QUE DAN VIDA"

Señor Director:

Leyendo el artículo "Aguas argentinas que dan vida", en el N° 28, que firma el señor José Julio Castro, he notado un error, que quiero dejar aclarado, respecto a las termas de Río Hondo, donde dice que el agua sale a 31°. Cada propiedad tiene su pozo; según la profundidad, puede ser surgente o bien se extrae el agua por medio de equipos de bombeo, y la temperatura oscila desde natural hasta los 62° (el promedio está entre 45° y 50°). Para mas datos, hay un pozo, hecho por orden de O. S. N., de una profundidad de 800 metros, hoy clausurado, ya que el agua salió con una salinidad el doble que la del mar y con una temperatura superior a los 100°.

Para conocimiento de todo automovilista que viaje al Norte por la ruta 9 debo informarles que el tramo entre la ciudad de Córdoba y la de Santiago del Estero, según está explicado en el N° 30, en el artículo "Haga turismo con AUTOLUB", itinerario N° 1, inaugurado el día 4 de julio último, a los cuatro días comenzó a deteriorarse, y en la actualidad —6 de octubre— prácticamente ha desaparecido la capa asfáltica desde el Km. 1003 al Km. 1073, y se encuentra en las mismas condiciones que antes del cierre de la ruta, en febrero, para su construcción, con un costo de 350.000.000 de pesos. Sería interesante que la Dirección de Vialidad de la Nación explicara el por qué de dicho estado, fácil de comprobar.

ELECTRA ELISA CLARENS DE FOGLIA
Calle España 252 - Mar del Plata

NOMENCLATURA ARBorea

Señor Director:

En el artículo del señor Alejandro von der Heyde Garrigós, titulado "El árbol puede ser amigo..." y publicado en el número 32 de AUTOCLUB, sería conveniente corregir los siguientes nombres de algunos de los árboles mencionados en tan interesante artículo, a los efectos de conferirle mayor exactitud taxonómica:

Alamo blanco o bolleana: es *Populus alba* L. f. *pyramidalis*.

Eucalipto rostrato: *Eucalyptus rostrata* Schlecht, sinónimo de *E. camaldulensis* Dehn. Por una convención botánica, los nombres específicos de árboles se refieren siempre al sexo femenino.

Aguaribay es: *Schinus* y no *Shinus*.

Eucalipto robusto: es *Eucalyptus robusta* Smith.

Alamo chileno: es un nombre vulgar poco aconsejable, pues hace suponer un origen sudamericano que no posee. Todos los álamos son del hemisferio norte; el mal llamado "A. chileno" es una forma de follaje semipersistente de *Populus nigra* L. variedad italiana: álamo piramidal o italiano.

Fresno americano: es *Fraxinus americana*, F. *peninsularis*, etc., de América del Norte. *Fraxinus* (y no *Frascinus*) *excelsior* es el fresno europeo. El plátano común, en la Argentina, no es el *Platanus orientalis*, sino el *Platanus acerifolia*, considerado híbrido entre *P. orientalis* y *P. occidentalis*. *P. orientalis* es muy raramente cultivado en nuestro país.

Olmo pumila es el denominado más correctamente "Olmo del Turquestán" y su nombre científico es *Ulmus pumila* L. (*Ulmus sibirica* Hort.).

Con respecto a *Eucalyptus*, o se escribe la forma castellanizada eucalipto o se adopta el nombre griego *Eucalyptus*, con *y* (nombre que significa "bien cubierto", referente a las características del opérculo floral y no a la abundancia de su follaje, como se podría suponer), pero no se escribe "eucalip-tus".

Estos pocos errores no afectan esencialmente la calidad del trabajo del autor, pero siempre es mejor corregirlos...

JOSE SANTOS BILONI - Socio N° 229.249
Morón 3942 (7) - Buenos Aires

DESDE ALEMANIA

Señor Director:

Acabo de recibir, con lamentable atraso, el N° 30 de AUTOCLUB (este atraso no depende esta vez del correo argentino). En dicho ejemplar aparece la fotografía de un Opel Kadett que lleva el distintivo internacional alemán, el óvalo con la D, además de poseer patente de la ciudad de Munich o de su distrito. Por este hecho, por la nieve acumulada en las aceras y por el sombrero de la señora que se ve en segundo plano, da la impresión de que dicha fotografía fue tomada en el país de origen y matriculación del automotor.

Como la misma sirve para mostrar "lo que no debe hacer un buen conductor", pienso que no es justamente una muestra de cortesía tomar como ejemplo un conductor alemán. Es bien sabido que la mayoría de los conductores alemanes son sumamente desconsiderados, pero ¿no hay conductores argentinos que se comporten como el de la foto? Si no los hay, está de más el ejemplo; si los hay, habría que publicar entonces la foto de un "limpiacharcos" autóctono.

Con referencia a un tema más serio, cual es el tratado en la página 72 y subsiguientes: "El turismo...", debo confesar, como espectador del denominado "fenómeno del siglo", el turismo en masa, que las cifras mencionadas en el párrafo "Volviendo al tema" me consternaron.

Según esos datos estadísticos, en el año 1964 llegaron a la Argentina tantos turistas como los que llegan durante la temporada, en una semana, a Mallorca.

Es de esperar que convenios como el firmado entre el gobierno de Tierra del Fuego y el Automóvil Club Argentino se multipliquen, para bien del turista argentino y del extranjero.

La flamante Cámara Argentina de Turismo (página 172) tiene, pues, por delante una enorme, responsable y trascendental tarea; esperemos que pueda cumplirla.

Otro ejemplo que deseo citar por su valor práctico es la iniciativa de Aerolíneas Argentinas por medio de la cual muchos argentinos residentes en Alemania y alemanes que tienen familiares o amigos en la Argentina podrán visitar el país, quizá anualmente, en vuelos especiales.

Instituciones privadas, como el club 'Schwabens' Internacional de Stuttgart, por ejemplo, colaboran eficazmente en ese sentido, por tener ya experiencia en la organización de vuelos especiales a otros continentes.

Quisiera terminar estas líneas con un elogio que ustedes, conscientes de la patriótica labor que con AUTOCLUB realizan, habrán leído y escuchado en múltiples ocasiones. Por ello sólo deseo agregar que a los 335.000 hogares argentinos que leen AUTOCLUB habría que sumar 7 más de mi conocimiento, que aquí, en esta segunda patria, también la leen o, por lo menos, la "hojean".

Sin más, me es grato saludarlos muy cordialmente.

Doctor OSCAR SERGIO MILLOT
7525 Bad Mingolsheim
Sanatorium St. Rochus
Alemania Occidental

(N. de la R.) Agradecemos sinceramente al doctor Millot sus valiosas reflexiones y, desde luego, la atención que presta a AUTOCLUB y el juicio que la revista le merece. En cuanto a la foto, que también es motivo de su comentario, debemos señalar, primero, que tenemos el mayor respeto por los "buenos" conductores de cualquier parte del mundo, inclusive Alemania, por supuesto, y censuramos a los "malos" donde existan, y, segundo, que la foto publicada es la reproducción de una que nos ha hecho llegar precisamente el A. D. A. C., el Automóvil Club de Alemania —gentileza que le agradecemos—, lo que explica las características señaladas por el lector.

PATAGONIA ES ARGENTINA

Señor Director:

En el número 31 de su interesante y prestigiosa revista se ha publicado un trabajo que ha obtenido un segundo premio en el "Concurso Periodístico AUTOCLUB", firmado por el señor Renato Ciruzzi, al cual me dirijo, por intermedio de la sección "Nos escriben los lectores", con el objeto de formularle algunas críticas que espero sirvan de provecho para todos los lectores.

1º) La Patagonia comienza, al norte, a partir del río Colorado, y no del paralelo 42 (límite entre Chubut y Río Negro), o sea, que está integrada por las siguientes provincias: Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y territorio fueguino (parte continental).

2º) Lo que hace una superficie aproximada de 786.632 Km², y

3º) Con una población que, según el censo nacional de 1960, es de 508.969 habitantes (bien poco, por cierto).

Otra cosa que conviene aclarar es lo de "transformación de la estepa en vergeles..."

¿Cree usted que convendría transformar la meseta, cuando tenemos valles inmensos y riquísimos, con obras de riego funcionando, que no son explotados en su totalidad por falta de material humano? En el futuro tal vez sea necesario, por ahora no creo, pues para ello hace falta mucha gente: profesionales, técnicos, productores, profesores, créditos, etc. Y esta afirmación la puedo sostener con los siguientes datos, que son realidades:

1º) El Valle de Río Negro y Neuquén, con cantidades enormes de tierra sin trabajar, tiene este año una producción de frutas que alcanza 25 millones de cajones.

2º) El Valle del Río Chubut se está perdiendo, poco a poco, por la salinización de sus tierras. ¿Por qué no nos preocupamos de recuperarlo?

3º) En la zona donde resido, Isla Choelae Choel, hay una obra de riego fabulosa, terminada y en funcionamiento, con un alcance de 24.000 Has. Sólo se trabajan 7.649 Has. Con esto quiero indicar que en los valles de esta región "lejana" hay trabajo para muchos y por largo tiempo. ¿Para qué preocuparnos de trabajar la meseta?

Como éstos hay muchísimos ejemplos, pero creo que ya está todo dicho, y no por ello quiero polemizar, sino, como buen patagónico, aclarar ciertos puntos que se presentaban dudosos.

Sólo me resta agregar que los argentinos tenemos en esta zona una riqueza incalculable, que no hemos sabido aprovechar y que

fuerte por su clase tradicionalmente sano



■ ZANGARI / 9 - 66

Tómelo puro, con café, americano, vermouth,
bebidas gaseosas.
Es aperitivo y refrescante.

FERNET - BRANCA

▪ único en el mundo



DESDE
1845

G 753

DORMIR la siesta es absurdo cuando sólo se dispone de una semana para conocer un lugar. Miles de kilómetros recorridos justifican el sacrificio del reposo, por más provinciano que sea, pero no todos opinan lo mismo y la finca queda virtualmente desierta después del almuerzo. Es el momento justo para huir.

Felizmente, unos perrazos dóciles deciden acompañarme, porque resulta difícil elegir un sendero el primer día. Opto por el más próximo y, partiendo de la casona colonial para una de las muchas vías

techadas por viñas en sazón, me escolta el redoble de las castañas que caen muellemente a mi paso, vestidas por el otoño con una felpa verde y espinuda. Ha llegado el viento riojano, montonero y agreste, junto con un refrescante chaparrón aislado.

La cumbre nevada del Velasco apenas se distingue a través del aguafuerte movedizo de las copas de los árboles, y los perros retozan a mi alrededor, haciendo gala de óptima hospitalidad lugareña. Aún insegura, busco los límites de la morada gonzaliana y siento que re-

Inmediata a la tribuna de Demóstenes se levanta la estatua de Joaquín V. González, en el fondo de la vieja casona de Chilcito.



ALMA Y MISTERIO DE SAMAY HUASI

*Esperamos que
espectros familiares
nos cuenten leyendas
misteriosas
o historias reales*

Por ANA EMILIA LAHITTE

Para Autoclub

Fotos de G. A. Guerrero

itero antiguas caminatas del dueño de la finca; hasta llego a imaginarme que él mismo me guía, advirtiendo la devoción con que he entrado en su predio, cómo tomo en cuenta las plantas bien cuidadas, la distribución excelente de los canales de riego, la prodigiosa variedad de las cepas, el encanto de los bosquecillos de citrus o el monte de nogales.

Con prolijidad desusada en mí para estos menesteres, anoto el nombre típico de la fronda —a veces lujuriosa, otras civilizadamente escogida— tomando apuntes de la

disposición original de la quinta, que en parte ha sido respetada, y sobre todo asociando a su ámbito la presencia indescriptible del cielo chilicense. Aún cuando se haya realizado ya la recopilación exhaustiva de cuanto atañe a Samay Huasi, estoy decidida a hacerlo mío, como si fuera inédito.

El saludo de la montaña

Un vaho denso acentúa el olor a resinas que, para los que llegamos de Buenos Aires, tiene, de por sí, sugestión de paisaje, magia de filtro indígena. Me gusta sentir cru-

Entrada de Samay Huasi, en los suburbios de la ciudad riojana de Chilecito, donde vivió largos años el escritor y hombre público argentino.



Desde las habitaciones principales un largo y sombreado patio conduce a la famosa Avenida de las Rosas, de Samay Huasi.



jir la tierra mojada bajo mis pies y tengo plena conciencia de estar en suelo amigo, largamente añorado.

Al cabo de una breve caminata, bordeada la pequeña piscina de Menfis, llego a los fondos. Y la montaña —su montaña— sale a recibirme más pronto de lo que esperaba. Al arribo, me pareció lejana y no recostada allí como un cerco ciclópeo, pero manso. ¡Vaya un lujo, éste de tener por patio de atrás la falda de un cerro!... Recién entonces, ante su imponente depuesta, casi humanizada, cordial, con algo de león que se tiende a custodiar la casa del amo, intuyo hasta qué punto pudo haber amado González aquel pedazo del mundo que lo apoyaba con su ejército de cardones fieles, ofreciéndole un horizonte elemental, opuesto a la fascinante competencia de las ciudades que se lo disputaban en nombre de la cultura, pero que, ni siquiera por eso, deponían la agobiante exigencia de luchas internas, de pasiones ajenas a la diafanidad recoleta del autor de "Mis montañas".

Doblando hacia la derecha dejo atrás el cultivado ardor de los parrales y paso por lugares hirsutos, al pie del cerro, que conserva el esplendor escarpado y la gran fuerza primitiva, polícroma, de los estratos desnudos. Es la hora brava del bochorno y me llaman la atención unos graciosos bichos saltari-

nes que parecen jugar mordiendo el silencio. Si alguien me dijera su nombre científico, para suplir el chusco apodo de coyuyo, estropearía en buena parte mi juego de escucharlos mientras liman los aires con una especie de serruchitos roncós. Me abstraigo en el pasatiempo menor de sonreírles y busco sombra en uno de los tantos aleros naturales que dan al forastero frescor y bienvenida. Demoro así, instintivamente, la gran preocupación que crea la montaña, ambientando mi físico y, de a poco, mi espíritu, para el encuentro cabal con Samay Huasi: el que sólo habrá de producirse cuando él ya me conozca y yo no me pierda, como ahora, en el laberinto de su secreto.

La avenida de las rosas

Mientras, miro las laderas suavemente abruptas, moderadamente esquivas pensando en que mi próximo viaje lo haré acompañada por mi hijo, mi muchacho de ocho años, que se hallará en su elemento trepando por las rocas, asomándose a las cuevas naturales, preguntando los orígenes de cuanto mata encuentre a su alcance, compitiendo con los perros en la sagaz tarea de perseguir alimañas. Es entonces cuando me llama a la realidad un semicírculo trabajado, con algo de actitud de expectación, que interrumpe en la montaña la eva-

sión de lo civilizado: es el anfiteatro griego, del que tanto he oído hablar.

Al enfrentarlo, sobre todo a la cruda luz del día, se hace indispensable superar lo meramente escenográfico e imaginar, de inmediato, lo que ese anfiteatro está esperando oír a partir del instante en que calló el señor de las confidencias magistrales. El solía recitar allí a los clásicos, a la luz de la luna nor-teña: hay que haberla visto —y eso lo comprobé después— hay que haberla sentido sobre la piel, como un extraño sol de nácar, hay que haber habitado su transparente medianoche de vidalás, para atreverse a recordarla. Aún sin ella, las noches de La Rioja son tan claras, tan maravillosamente claras... (Estoy segura de que, en este pequeño recinto —rumoroso de álamos, milenario de sarmientos correctamente alineados—, no la voz sino los silencios de González permanecen intactos).

Miro hacia arriba y veo cómo me miran, a su vez, los claveles del aire que ornamentan la altura. Aunque la autenticidad de los murales rocosos se quiebre, fugazmente, en un lateral que muestra artificiosas figuras, subiendo por las graderías puedo contemplar a gusto la pista desierta, que vuelve a ofrecérsese esta vez alfombrada por yuyos rojizos, ocres, amarillos, cuya riqueza cromática contrasta con zonas de



El Museo Regional "Mis Montañas" muestra el refinamiento espiritual de quien hizo de las ideas una fuente de ilustración, y de la naturaleza una asistencia formativa, permanente y fecunda.

pajas humildísimas, achaparradas, que sin embargo suavizan la composición general y prestan encanto a la transición inmediata: el lujo de las copas de los pinos reales que me llevan de vuelta al hogar por otra avenida, una cinta gamuzada, color terracota, que parece escapada de un cuadro finisecular. Es la "avenida de las rosas".

Delineada por prolijísimos mojonos de piedra blanca y pulida, con plantas de adorno y pequeñas glorietas, esta calle está diseñada con una simetría preciosista que tal vez disiente con los caminos anteriores o las innumerables sendas pensativas que se bifurcan y entrelazan. Pero era una de las preferidas de González y el acicalamiento romántico que actualmente conserva es digno de mirarse con simpatía, por cuanto evidencia —por sobre la belleza principesca de los rosales— el caudal afectivo que se vuelca en el cuidado de esta casa de descanso de nuestra Universidad Nacional de La Plata (hasta los lugares alejados, que pocos visitantes recorren parecen siempre recién barridos, impecables, con algo de exagerada minuciosidad casera que no conspira, sin embargo, contra la pátina venerable del lugar).

En cambio, en la parte formal, desde la entrada, en lo que hace al museo gonzaliano, al de artes plásticas "Antonio Alice" o a los am-

bientes habilitados, con toda comodidad, para albergar a los huéspedes, se nota la mano firme de Raúl Bongiorno que —como pintor, como universitario, como artista— ha impreso el testimonio de su acertado criterio para velar, con seriedad e inteligencia y, sobre todo, con amor, por este retiro que exige ser interpretado como si fuera un ser viviente.

La montaña alucinante

Pero el claustro valedero empieza a espaldas de la monumental estatua de González que firma Sforza, y es lo primero que distinguen los turistas, cuando pasan en busca de la cuesta de San Miguel, o las delegaciones que llegan a rendir homenajes. El basamento está cubierto por placas alusivas, de los más diversos estilos y discutibles gustos, y en el Trono del Inca o la Tribuna de Demóstenes o la Avenida de los Siete Sabios, uno se siente como perdido. (Al menos esto es lo que me ocurre a mí). Aquellas son índices, huellas, puntos de partida para interpretar la fisonomía de una cultura, de una época, de un destino; pero sin González presente para hacerse cargo de la trascendencia invocada, el simbolismo griego suele ocurrírse nos decorativo. Felizmente, muy cerca, prima la simple oración de las vidés, el murmullo de los árboles,

la sombra alucinante de la montaña.

Allí están el alma y el misterio. Un gran atamisqui señala fronteras y exime al Samay Huasi interior de honras y monumentos. González se mide ya hacia adentro. Y, para confirmar lo que buscábamos, basta La Rioja, de pie, oficiando de pucará.

Cuando cae la noche, la casa parece una imagen inasible, y lo notable es que esa idealidad es perfectamente habitable. Bajo la copa, de treinta y cinco metros de diámetro del aguaribay que techa el patio principal, uno espera, suspenso, ver deslizarse por entre las tinajas gigantes y las arcadas coloniales de las galerías, a espectros familiares, que emerjan de la lumbre de los grillos para contarnos, sin palabras, leyendas misteriosas o auténticas historias del solar natal, hasta que el pulso de las acequias amanezca con el día.

Más allá de Samay Huasi queda lo demás, lo ajeno a la voluntad creadora de Joaquín V. González que siempre lindó, en esencia, con la del Creador. Samay Huasi es la medida de lo posible, en cuanto a posesión terrenal se refiere, extendiéndose, paradójicamente, a dimensiones que dejan de ser de tierra, en proporción directa con el refinamiento espiritual de quien hizo de las ideas una fuente de ilustración y de la naturaleza una asistencia formativa, permanente y fecunda. •

APOSTILLAS DE VIAJE

LIBRETA

CONVIENE, en cualquier momento ocioso, decidirse a viajar. Se repite que Cervantes estimaba más el camino que la posada. En efecto, el viaje vale lo que valga el camino. Cuando el camino se acaba, se extingue el placer viajero. En la posada se pone punto y aparte a la frase, o se vuelve al camino o el tedio invade el alma, dejándonos aquella convicción que parece broma lexicográfica del poeta Acuña de Figueroa: si al alma le quitamos la eme, vuela.

RECETA

VIAJANDO hay que acostumbrarse a ver con alguna exactitud y luego aprovechar los colores y las líneas para el traslado, pero cuidando de no dibujar ni pintar lo que se vio. No debe birlarse al fotógrafo.

EL PASAJERO

VIAJAR sin hacer uso, pequeño o grande, de la fantasía, es perder parte inmensa de la realidad. Viaja mejor el niño sin salir de su cuarto, caballero de una briosa silla de comedor o un indomado palo de escoba, que el pasajero sin fantasía, que el pasajero que no hace nada más que pasar.

El viajero no debe pasar, sino quedarse. El pasajero cruza el paisaje sin posesionarse de él. El viajero —si acierta— lo toma para sí, y el paisaje, a su vez, se adueña de él: se queda.

Pasajero es cualquiera. No hay más que ir y dejarse llevar. Viajeros son pocos. En los aviones todos son pasajeros, hasta el piloto. La que supone que viaja, sin ver, es la azafata, la que ofrece la bandeja al sultán.

La azafata va y viene —supongamos de Buenos Aires a New York—

El Camino y el Caminante

Por BERNARDO GONZALEZ ARRILI

Para Autoclub

y si sale originariamente de nuestra capital, no ve de la ciudad del Norte más que aquello que pueda verse desde el aeródromo. No obstante, ella está segura de que viaja. De igual manera que estará segura de conocer a mucha gente. Y la gente es lo que menos importa en las travesías si no se la estima como mera parte del paisaje.

DONDE NO PUEDAS AMAR

EN los lugares donde no puedas amar, no te detengas. Aforismo, recomendación o consejo de no sé quién, pero que usó durante buena parte de su vida la melancólica y admirable Eleonora Duse. Acaso pudiera aplicarse a viajeros indecisos, de esos que apenas tienen una vaga idea del camino que tomarán en cuanto les sea permitido abando-

nar la estación o el puerto, y que se sienten capaces de dormir en toda fonda o paradero sin el mínimo temor al insomnio.

Porque el insomnio puede —y acaso debe— ser parte importante del viaje. Viajero con buen dormir desperdicia los enojosos terrores de las habitaciones desconocidas, sobre camas colectivas, en las que debió nacer alguien, en las que debió morir alguno.

DE MONTEVIDEO A PAYSANDU

SEGUN anotación hecha al pasar, por el uruguayo Dámaso Larrañaga, en su marcha de Montevideo a Paysandú, en requerimiento de Artigas, a medida que se alejaba el viajero de la ciudad se perdía el uso de los cuartos de mesa. A los tres días de

camino, sólo aparecían cucharas, a los cinco, ni ellas. Cada viajero debía valerse por sí, desenvainar su cuchillo, usar los dedos y los dientes, tironear la carne asada a lo perro.

Se viajaba comprobando las desolaciones de la guerra y la ausencia del trabajo. Porque una de las calamidades de la guerra es esa, aparentemente inocente de desacomodar al hombre a trabajar. El que sale a pelear y mata, no vuelve con mucho gusto a su tarea de ganarse la vida, precisamente, porque ha aprendido a perderla.

Marchaba el citado Larrañaga con sus acompañantes y sirvientes y una carretilla o pequeño carro, en el que iban el equipaje y los *avíos de dormir*. Se le quebró el eje a la carretilla antes de llegar a Cerrillos. El carrito estaba a cargo de dos hermanos, indios tapes. Lo tiraban unas mulas. Esperando al herrero que compusiera el eje, los tapes comenzaron a beber y *pillaron una de las gordas*. Después pelearon, y en el *Diario* se lee: *uno de ellos cosió al otro a puñaladas, y ciego, olvidado hasta de los más íntimos sentimientos de sangre, lo degolló...* Enterrado el tape y arreglado el eje, siguieron los viajeros hasta San José, donde el anotador descubre que hay un solo cura que antes tenía *renta*, con la obligación de decir misa a los pobladores, y que estos pobladores habían gozado en días de la colonia la *asignación de un real diario por cabeza, y atendidos a esto no cuidaban de trabajar sino multiplicarse*, para cobrar más reales. La Revolución los dejó sin aquella *gratificación*. Y desde el cese todos los pobladores eran godos...

EL MATE

EL mate es como el coñac: hay que tomarlo conversando.

❖ Para matear hay que hacer alto. De camino, el mate sabe a cualquier cosa menos a mate.

❖ Matear requiere su aprendizaje. Se puede beber café o té sin enseñanzas previas; cualquiera lo hace cumplidamente. El té y el café son infusiones para beberlas de prisa en cualquier estación del camino. Pero el mate, ¿de dónde?

Noticia desconcertante en casa de criollos:

❖ Nosotros no tomamos mate...

CONSEJO

CONSEJO para veraneantes: en los días vulgares, mirar lejos, como en la playa, para no ver el oleaje.

Las olas no tienen fin, ni número, ni nombre. Vienen a morir de cualquier manera, furiosas o mansas, en la orilla. Pero mueren, y eso es todo. La muchedumbre de las olas...

LA FAMA ERA, Y ES

LA fama, según la veían griegos y romanos, era una diosa mensajera y monstruosa. Salía rápida y locuaz a desparramar noticias buenas y malas, y se ensanchaba y crecía a medida que recorría los caminos, se asentaba en las plazas y destechaba las casas donde habitara el merecedor de sus soplidos enormes. Cien bocas no le alcanzaban a decir cuanto quisiera y cien orejas apenas le servían para meter en sus oídos los chismes, los nombres y las hazñas de sus predilectos. Con frecuencia se le vio agujereada de ojos como un fantástico colador de figuras. Alguna ocasión hizo sonar la trompeta con que la vanidad resopla sus alegorías. Era, en sus buenos tiempos, la viajera más ligera de piernas, de intenciones y picardías. No se la conoció cansada o aburrida. Hasta que se agotó en cualquier cruce de senderos y reapareció luego en los más inesperados rincones del mundo. Válese ahora de aparatos diversos y la ciencia la enoja con prodigalidad. No necesita viajar. La transmiten las noticias y ella lanza su voz a distancias jamás sospechadas, recurriendo a sorprendentes argucias. Aunque es siempre la misma marrullera, embarulladora y fantasiosa.

CON UNAS BOLSAS VACIAS

NO se pasa a pie enjuerto el lodo de un cangrejal sin arriesgar la vida. No se rozan ciertos temas sin la riesgosa aventura de despertar un avispero. Al cangrejal se entra pisando unas bolsas vacías; se mete mano en el avispero haciendo humo espeso. El cangrejo sirve de carnada y las avispas dan miel.

EL MISMO AMOR EN CADA PUERTO

HACE cosa de medio siglo por el lado de la Marsella antigua, barrio del Fuerte San Juan, frente al muelle, una cantidad de barcos de vela daban

idea de estar enojados con los hombres. Fío Baroja anotó que los *bunpreses atrevidos* de esas naves quietas parecía que iban a chocar con los cristales de las casas, *pequeñas, amarillas, llenas de cervecerías, de tabernas, de cafés, de bares, de restaurantes, de academias de billar y sus terrazas, con mesas de mármol y sillas que se sacuden en las aceñas, en filas interminables, debajo de los toldos*. Las callejas que rodean la parte de San Juan contrastan con la limpieza y esbeltez de los barcos. Estrechas, negras, malolientes. Figuras de los puertos: Génova, Nápoles, Marsella. Lo peor lo tienen ellos, y es, para el pasajero o el viajero, lo primero que se ve, al llegar. *Las mismas tabernuchas, los mismos burdeles...* Seguramente las mismas gentes. Un marino de los barcos de vela tenía, como en las coplas, un amor en cada puerto. Pero no era estrictamente así; tenían el mismo amor en cada puerto. Nunca pudieron diferenciarlos por eso. Marsella, Génova, Nápoles, Cádiz, Dakar, en cuyas callejas oscuras aguardaba una mujer a un marino. Al lado de la casa ahumada, un almacén de artículos marineros, de esos que, antes, olían a alquitrán desde lejos, y en los escaparates estaban faroles de bronce y vidrio grueso, junto a una muestra de cables de diversos grosores.

RECUERDOS DE VIAJE

SI el dueño de un bazar cercano a una estación ferroviaria o un puerto, descubre que los viajeros quieren llevarse un recuerdo, inventa recuerdos. Cada puerto o estación tiene en sus proximidades una calle, o dos, llena de pequeños negocios o tiendas que ofrecen artículos *típicos o regionales*. Se conoce un muñequito de tela leve, cartón pintado, alambre y cola de carpintero, que con algo de buena voluntad pudiera ser un napolitano, o un escocés, o un coya o un gaucho. Cuando se adquiere uno de esos muñecos, no sabe nadie en qué valija ponerlo, para que llegue a destino sin aplastarse, porque la pollerita a cuadros del escocés, como el poncho gaucho y el puyo coya, llegan siempre impresentables.

AHORA SE LIMPIAN LOS ESPACIOS

AHORA, en los aeropuertos, los grandes espacios han limpiado todo o no han dejado que se amontone nada.

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 V. Vitale
Vocales Suplentes:
Sr. Alfonso Castellanos Esquíu
Ing. Emilio E. J. Ferro
Sr. Alejandro C. 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. Araújo
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

MARINO QUE NO VE EL MAR...

UN marino que se adapta fácilmente a la vida de ciudad, si puede estar los días sin ver el mar, si no experimenta dentro de sí el balanceo de la nave, ha dejado de ser marino, y debe dársele de baja en las listas marineras.

ALMACEN DE MARINANTES

EN la calle 25 de Mayo, no recuerdo a qué altura, pero sería al 200 o al 300 —de esta mi ciudad de Buenos Aires—, existió un gran almacén de artículos para navegantes. Los muchachos no pasábamos por sus puertas sin detenernos a mirar los enormes rollos de sogas muy gruesa, unos remos clavados a la altura del techo y unos baldes para agua, de bronce, que debían ser pesadísimos. Tenía un perro de yeso, sentado en mitad de una vidriera, al que le habían dejado caer sobre la cabeza una go-

rra de contramaestre. El día que desapareció el perro, quedó la gorra con el forro para arriba y la visera doblada, junto a una lata de aceite. Unos días después cambiaron todo el muestrario y quedaron en serie, por tamaños, muchos tarros de pintura blanca y barnices, con una fotografía grande de un barco de vela que tenía escritas unas palabras en inglés. A los años, el almacén se achicó, o no nos pareció ya tan grande e importante. Suponemos que terminó modestamente vendiendo cañas y anzuelos para ir de pesca.

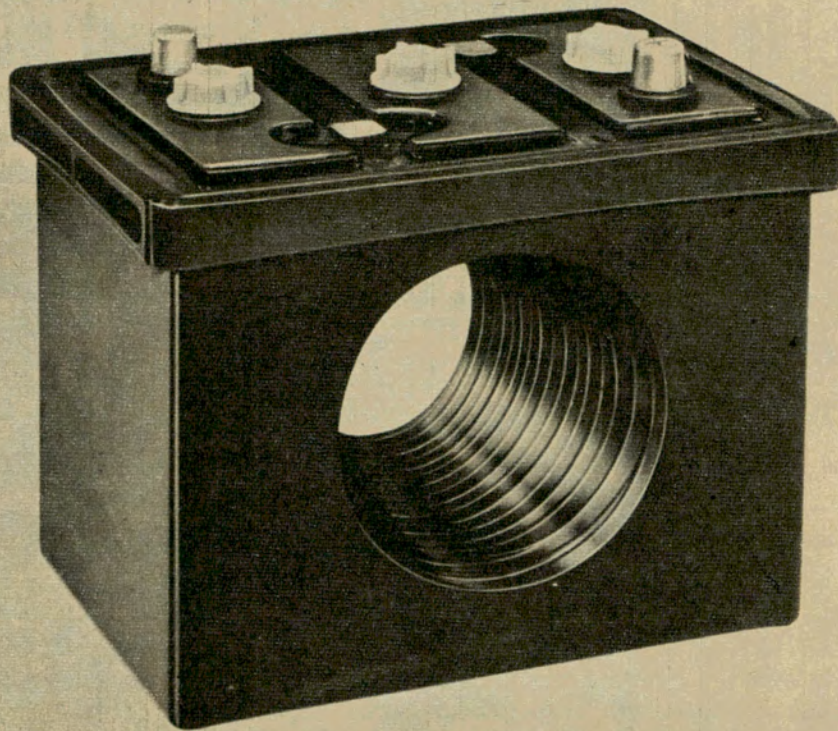
TODOS LOS PUERTOS IGUALES

SI los puertos se parecen entre sí debe ser porque los recorren los mismos marinos y llegan a ellos los mismísimos barcos. El piróscafo visto en Génova es el transatlántico que se encuentra uno en Cádiz. Puede que tenga algo que ver con el progreso. Porque lo tremendo del progreso no es ni más ni menos que eso: iguala, aunque cambia de nombres. •

ALPI DISTINGUE A IKA



La Asociación de Lucha contra la Parálisis Infantil (ALPI) resolvió en su última asamblea, por unanimidad, designar a Industrias Kaiser Argentina, S. A., como Socio Honorario de esta institución. Con ese motivo y en el curso de un sencillo acto realizado en la sede de IKA, la señora Arminda D. R. de Senet, presidenta de ALPI, y miembros de su comisión directiva, hicieron entrega al ingeniero James McCloud del diploma respectivo, "en mérito a los relevantes servicios que ha prestado a la institución". Como se recordará, en fecha reciente los alumnos de la Escuela Técnica de Instituto IKA realizaron las matrices y construyeron 22 mil piezas para armar dos mil aparatos ortopédicos que se entregaron a ALPI en auxilio de su benemérita labor.



Batería "tuerca"

Se dice de ATMA que es la batería de los "tuercas".

Pero eso no quiere decir que ATMA sea una batería muy exclusiva o cara.

Por el contrario, ATMA es una batería cuya óptima calidad y excelentes resultados, la hacen favorita de la gente "tuerca" (que es muy exigente).

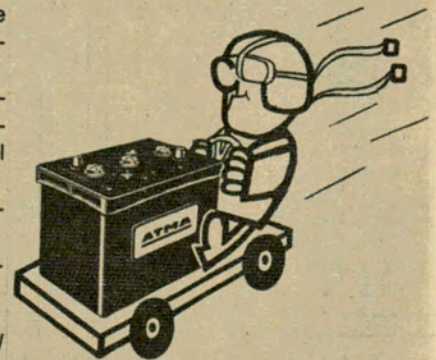
Y es lógico que así sea, porque ATMA es la única batería que tiene

el respaldo técnico de The Chloride Electrical Storage Co., de Gran Bretaña.

Además, es la única con separadores microporosos, de proceso exclusivo, inmunes a la acción del ácido.

Ventajas que aseguran mayor duración y mejor desempeño.

Viajando en T.C. o en "microcoupé".



SIEMPRE EN MARCHA CON

ATMA

BATERIAS QUE DURAN!

EL DUENDE DE LOS MUSEOS

En Buenos Aires
hay un lugar
mágico donde
reviven las
culturas
del pasado

Por
NESTOR ORTIZ
ODERIGO

Para Autoclub

TRASPONER las puertas de un museo etnográfico es penetrar verticalmente en un mundo mágico, casi alucinante, en el que se mueven los espíritus de etnias y culturas que alcanzaron su más agudo vértice y luego, inexorablemente, se han hundido, o se hunden con lentitud, en el denso polvo del pasado. Es llevar las saetillas del reloj hacia días pretéritos que nos sumergen en hontanares culturales que han perdido su rastro en la nebulosa del tiempo. Se transitan sus vericuetos con una especie de temor reverente, poco menos que religioso. Porque no cabe duda alguna de que, en los visitantes, este tipo de museo crea una impresión sobrecogedora. Es que en ellos se agitan los manes de un mundo que, visto al través del prisma de una moderna ciudad como la nuestra, parece irreal, fantasmagórico.

El Museo Etnográfico (Moreno 350), dependiente de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, surgió a la vida en 1904, merced a la infatigable y lúcida actividad de uno de los hombres de ciencia más esclarecidos de nuestro país. Hablamos del profesor Juan B. Ambrosetti. Nacido en Gualeguay, provincia de Entre Ríos, el 22 de agosto de 1865, desde niño se consagró este científico a la investigación



Plástica y mitología de la India antigua. Escultura de piedra que representa una de las encarnaciones o Avatares de Vishnú, propia del culto brahmanico, en la ciudad de Benarés. Tiene una altura de quince centímetros.



El museo cuenta con diversas e importantes secciones, como esta sala de arqueología de nuestro país, que muestra una importante colección.

etnográfica. Y dentro de las fronteras de esta disciplina, conquistó incontestable relieve. En Paraná, con el profesor Pedro Scalabrini, colaboró en la organización del Museo de Ciencias Naturales. Posteriormente efectuó diversos viajes a Misiones, a la Pampa Central, al Chaco, a los Valles Calchaquíes, a la Puna de Atacama... Falleció en Buenos Aires el 28 de mayo de 1917.

Vitrinas interesantes

A lo largo de cuatro sectores científicos se centraliza la organización del museo de que hablamos: la Arqueología, la Etnografía, el Folklore y las Artesanías, y la Antropología Física. Todas las disciplinas enunciadas se hallan representadas, con sistemática organización, en la institución científica cuyo perfil trazamos.

Concretase la exhibición en torno del eje cronológico y tipológico de los restos recuperados por las labores efectuadas en el terreno arqueológico. Singular interés despiertan las vitrinas que exhiben elementos provenientes de las culturas agroalfareras más trascendentes y las que ilustran materiales de culturas precerámicas de los habitantes de lo que hoy es la República Argentina. Pertenecen estas piezas a períodos no sólo prehistóricos, sino también del orden de los 9.000 a 10.000 años a. de J.C., tales como los procedentes de Atampitín (Córdoba) de la Patagonia (Terra de Río Gallegos).

Atraen también la atención del visitante las vitrinas —cuya distribución está en estos instantes prácticamente en su fase final de instalación, pues el museo ha sufrido una amplia y necesaria reorganización— que contienen materiales vinculados con las altas culturas americanas. Entre ellos asoman su sugestivo perfil las alfarerías peruanas, así como los ricos tejidos de idéntica procedencia. Dentro de este sector figuran, asimismo, alfarerías y reproducciones de relieves mexicanos y centroamericanos: piezas de oro de

Colombia, reproducciones de códices mayas y aztecas y otros materiales que acusan el mismo grado de interés.

Utensilios de caza

A los grupos de cazadores superiores que poblaron la Patagonia pertenecen diversos utensilios que también acoge el Museo Etnográfico de Buenos Aires, contruidos utilizando como materia prima los guijarros que les ofrecían a los nativos las costas patagónicas. Sobre la base de estos precarios materiales los indígenas tallaban raspadores y raedoras, que empleaban para descarnar las pieles de los animales que cazaban, así como para trabajar sus huesos.

Sabido es que una de las zonas arqueológicas de la Argentina en las que los estilos cerámicos conquistaron su curva más elevada es la que abarca los Valles Calchaquíes, en las provincias de Catamarca, La Rioja y Tucumán. Por lo general, el profundo sentido estético de los artesanos alfareros del área del noroeste argentino se tradujo en la utilización de motivos captados de la naturaleza. Es así como las piezas que guarda el Museo exhiben en su decoración pumas, ofidios y otros animales, que en una amplia, delicada e infinita gama de estilización exornan las superficies de las vasijas, cuya primorosa terminación es de todo punto ponderable y sugestiva.

Verdadera perfección conquistó la alfarería Mochica, del Perú. Algunas de las piezas que se exhiben en la institución científica que origina estas líneas son auténticos y singulares exponentes de las curiosas concepciones estéticas de los ceramistas de esa procedencia. Cabe destacar entre ellas las representaciones de ofrendas de cabezas-trofeos, destinadas a personalidades de elevada jerarquía dentro de la comunidad; de animales míticos, y de algunas piezas como los vasos-retratos, que constituyen la encarnación de la fisonomía

de siluetas de elevado linaje y que alcanzaron una absoluta perfección en su identidad con el personaje representado. Por otra parte, necesario es señalar que un elemento muy característico de esta alfarería es el *asa estribo*, que aparece en casi todas las vasijas y que, además de servir para asirlos, cumple la función de pico para verter el líquido.

El museo y su duende

De las colecciones relacionadas con la etnografía y la arqueología americanas mencionadas —y de muchas otras a las que no nos es dado referirnos en este enfoque periodístico, realizado a vuela máquina—, podemos pasar, sin solución de continuidad, a las de otros continentes. Pues el organismo científico a que nos estamos refiriendo posee una sala en la que es dable tomar contacto con objetos de culto de varias religiones llamadas *exóticas*. En este sentido, merece particular mención de muestra de arte y arqueología asiáticos, en especial de la India y del Tibet.

Complementa y armoniza a perfección con estos materiales un espécimen realmente excepcional. Nos referimos a un soberbio y majestuoso altar budista, con ornamentos y parafernalia ritual completa. Es una importante y típica expresión de la secta Shin-Shu, del Japón. El óptimo estado de las lacas y de los broncees que revisten la parte exterior de este altar, las maderas ricamente doradas de su interior, la profusión de objetos litúrgicos, la generosa opulencia de estatuas pintadas o revestidas de doraduras y la singular vistosidad del conjunto —que produce una impresión de imponente majestuosidad—, convierten a esta pieza en un raro y exótico ejemplar del más elevado interés etnográfico y estético.

En fin, la riqueza de las colecciones que atesora el Museo Etnográfico de la ciudad de Buenos Aires —algunas de ellas hoy, lamentablemente, guardadas en sus depósitos a la



Aspecto del vestíbulo del Museo Etnográfico de Buenos Aires, con el busto de su fundador, J. B. Ambrosetti.

espera de una modernización del edificio y de sus lugares y elementos de exhibición— es más que suficiente para saciar la curiosidad del turista, para ilustrar al estudiante y brindar material de estudio y de observación a los *scholars* e investigadores que se acerquen a la caliente pulpa de esta importante y sugestiva entidad científica, que es, al mismo tiempo, un sitio del que se

puede extraer profundo y dilatado goce estético. Ante los ojos del visitante, ávido de adentrarse en los vericuetos de culturas y de civilizaciones hoy desvanecidas, o a punto de fenecer, se descorre el telón que muestra un mundo insólito, insólito y exótico. Porque los museos poseen, también, su *duende*, como dice García Lorca. •

Se realizó en México el VII Congreso Mundial del Petróleo

ADQUIRIO extraordinarias proyecciones el VII Congreso Mundial del Petróleo, que se desarrolló del 2 al 8 de abril en la ciudad de México, con asistencia de alrededor de 6.000 personas, entre científicos prominentes, técnicos, académicos, ejecutivos y hombres de negocios relacionados con la industria mundial del petróleo. Efectuáronse numerosas discusiones y se trataron los últimos acontecimientos relacionados con los hidrocarburos. Fueron presentados un total de 319 trabajos científicos y técnicos, y en 16 ensayos se mostraron los nuevos avances tecnológicos registrados en la industria del petróleo.

Los trabajos presentados cubrieron 42 temas de variada importancia e interesaron no solamente a las personas relacionadas con la industria, sino al público en general. Entre los más importantes, se encontraron aquellos que consideraron el origen del petróleo y gas, nuevas zonas de producción petrolera en el mundo, exploración de petróleo y gas en la plataforma continental, nuevas técnicas de perforación y el impacto de la industria del petróleo sobre la agricultura, la ingeniería civil, la construcción y la química.

Los ensayos presentados cubrieron temas de relevancia, tales como el estado de las reservas actuales de petróleo en el mundo, la aplicación de la hidrodinámica en la exploración, el progreso técnico alcanzado en la perforación, la mutua relación petróleo-energía atómica en los campos de la ciencia y de la tecnología, la exploración y producción de petróleo en México, etcétera.

La Argentina figuró entre los países que presentaron trabajos especializados, como así también Estados Unidos, la Unión Soviética, Austria, Holanda, India, Japón, Brasil, Venezuela, etcétera. También estuvieron representados los nuevos países productores de petróleo como: Australia y los antiguos como Irán. Todos contribuyeron con su aporte al tema central de este congreso: "Petróleo para el bienestar de la humanidad".

DISPOSITIVO QUE "LEE" LA MENTE DEL AUTOMOVILISTA

A falta de telepatía, este dispositivo es el medio más apropiado para leer la mente del conductor que marcha delante de uno": en estos términos puede ser descrito un nuevo sistema británico que advierte por adelantado las intenciones de un automovilista de frenar o desacelerar sustancialmente. Se trata de un sistema que incluye dos luces amarillas triangulares instaladas en la parte posterior del vehículo. Las luces se encienden no bien el conductor saca su pie del acelerador y antes de que toque el pedal del freno. Esto proporciona al auto-

movilista que le sigue un tiempo adicional que puede ser vital para que frene.

Se ha calculado que los conductores emplean un tiempo medio de 0,6 segundos para pasar su pie del acelerador al freno en caso de emergencia. Este lapso es suficiente —marchando a 95 km/h— para dar al conductor que sigue a un coche dotado del nuevo sistema 16 metros adicionales de distancia para frenar.

Único en el mundo, este dispositivo es accionado por un microinterruptor especial, que reemplaza al tornillo de marcha en ralentí del car-

burador. Si uno alivia la presión sobre el acelerador para desacelerar, las luces no se encienden, pues el sistema sólo entra en acción cuando el conductor saca totalmente el pie del pedal. Cuando el acelerador es liberado durante los cambios de velocidades, otro microinterruptor instalado en el embrague impide el funcionamiento de las luces.

Además, las luces pueden ser ajustadas de modo tal que destellen continuamente, como advertencia a otros automovilistas cuando el coche se detiene por razones de emergencia a un costado de la ruta. •

CROGA

pieles

estudio RIERA

A LA VANGUARDIA
DE LA INDUSTRIA
PELETERA MUNDIAL

¡AHORA Y SIEMPRE!

**CALIDAD
DISTINCION Y
DEPURADA
ARTESANIA**

A PRECIOS SIN
COMPETENCIA

**NUTRIA - ASTRAKAN -
VISON - OCELOTE -
GATO MONTES -
POTRILLO, etc.**

CREDITO DIRECTO

VISITE EL MONUMENTAL EDIFICIO
INTEGRAL DE LAS PIELES



CANGALLO 3866 - T. E. 87 - 0408 - 1136

LAS CALLES DE BUENOS AIRES

Por
GUSTAVO
GARCIA
SARAVI

Para Autoclub
Fotos de Jaime Giralt Font



No todos saben dónde está ubicada la calle República de la India. Informemos, entonces, que corre paralela a la parte posterior del Jardín Zoológico.

República de la India

DESDE 1961, una de las calles que limitan las 18 hectáreas del Jardín Zoológico (últimas de pampa y ombú en este corazón ya casi sin verdes de Buenos Aires, y que se siguen llamando *hectáreas*, como consta en la vitrina de una de las entradas) se denomina República de la India. Con anterioridad, su nombre oficial era Acevedo (¿quién sería, qué le dio a la Nación o qué *no* le dio, para que cayera en desgracia?), otro de los multiplicados *ex post* (que a veces se transforman en *post*) que forman una buena parte de nuestra nomenclatura callejera.

Voluntariamente buscamos un día templado y celeste para recorrerla desde Las Heras hasta la Avenida del Libertador. Y, por supuesto, la caminamos por la acera que hubiese escogido Sarmiento. La vereda de enfrente (casas, departamentos, negocios, personas bastante parecidas a todas las

personas) carece de la siempre infantil y repentina hechicería de aquella selva lateral higiénica y civilizada fundada por el anti-Facundo (tenía que ser él, y no otro), permanentemente poblada de Salgaris, asombros y enjauladas aventuras.

Con lápiz y papel en mano anotamos los nombres de los animales —algunos sueltos— que se ven desde afuera: palomas, liebres sin sustos ni ataques de nervios, chuñas de patas negras, ciervos, dama y con otras designaciones, rinocerontes prehistóricos, aves zancudas y lentas como procuradores, llamas, guanacos, lobos marinos, ñandúes, camellos en espera del 6 de enero, osos blancos y negadores como Almafuerte, y ya en la esquina de El Libertador, patos vulgares y gritones. Patos simples y conocidos, iguales a los de las chacras.

Debemos consignar, sin embargo, que haciendo un

esfuerzo visual (o pagando directamente la entrada) se puede advertir la inteligencia de una alegoría, seguramente involuntaria. A pocos metros de la calle hay un cebú (*Bos Indicus*) con esta aclaratoria: *toro sagrado de la India*, y un poco antes dos *Elephas Maximus* o sea elefantes indios, como también los designa el cartelito amarillo, equivalente zoológico del número o el prontuario de los presos.

Pensamos que el bello símbolo podría completarse acercando a la verja de la ex calle Acevedo una vitrina con conejitos blancos (de la India, se comprende), otra con una cobra inesperada y soplona, y una opulenta jaula con el tigre de Bengala. Y entonces sí que la calzada se parecerá a los cuentos que aprendimos de niños, o a ese sueño interior y milenario de viajar alguna vez a un país que nunca conoceremos.



Avenida Belgrano

Medida hacia el Sur, Buenos Aires comienza en las orillas sin orillas ya del Riachuelo. Su límite podría ser un barquito arenoso o una lancha con nombre italiano. O de mujer opulenta, numeral y sucesiva: *Catalina II, Teresa I*. Quinquela Martín y Filiberto le cuidan, desde hace años, esta franjerilla del agua.

Para los que vienen desde aquel rumbo, sin embargo, la Capital Federal empieza habitualmente en Constitución, ese inmenso portal con 14 andenes, repleto de provincianos y vendedores. A la urbe entonces hay que computarla a partir de la calle Brasil, subirla hacia el Norte, descubrirla entre ruidos y avenidas, micros y velocidades. O no descubrirla nunca, como dice Florencio Escardó en su *Geografía de Buenos Aires*: "...los núcleos alrededor de las estaciones, el Once, Constitución, con churrasquerías y casas de talabarte y de chafalonía, y hoteles con patio grande, para tomar mate en la puerta del cuarto y nombres tra-

Yendo hacia la Avenida del Libertador, la calle República de la India muestra, a su izquierda, la variada fauna de los "pensionistas" del zoo.



Belgrano constituye el extremo sur del bullicio y la ceguera, el portón asfaltado que nos separa de los ayeres y la pampa.



dicionales, "El Ombú del Once", "El Antiguo Cepo", "El Tren Mixto", donde se ven gentes de bombacha y rastra y botas altas, que no viaja con valijas, sino con canastos y con paquetes. Que vienen una vez al año a ver al médico y hacer compras, que no se animan a salir del barrio y se quedan cerquita del tren que los une al pago..."

Alguna vez escribimos que las avenidas que cortan a la ciudad casi perpendicularmente al Río, crecen en dignidad e importancia a medida que el transeúnte deja atrás las barrancas y las vejeces edilicias, el Riachuelo y las chimenes, las casas con frutos del país y aquellas talabarterías que prolongan en el asfalto la verde y olorosa nostalgia de la llanura. San Juan es todavía, sobre todo de Entre Ríos para abajo, una calle que no alcanza a ser Avenida, con frentes y negocios que avanzan o retroceden sin regularidad sobre la línea imaginaria y comunal que alguna vez le conferirá la magnificencia que le espera. O que no se la conferirá nunca, porque el Sur de Buenos Aires bien podría ser para siempre una fotografía en movimiento del pasado, un daguerrotipo en el que, en cualquier momento, descubrimos el rostro de Amalia, la heroína de José Mármol que paseó muchas veces por lo que hoy es Montes de Oca.

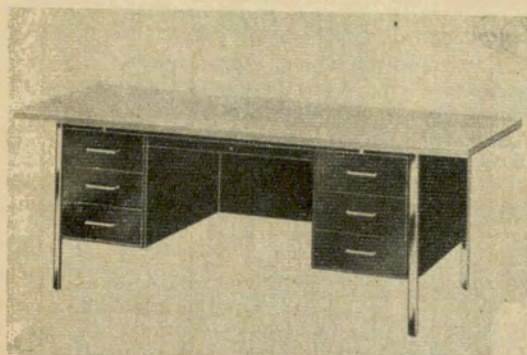
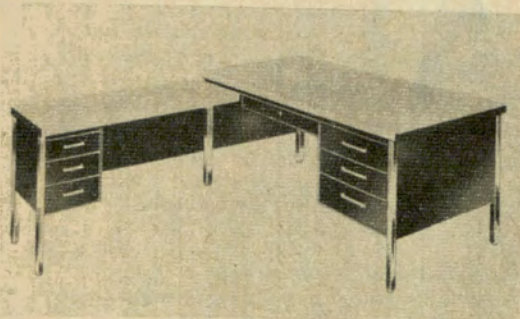
Belgrano, en cambio, ya es otra cosa. En cierta manera, en esta arteria comienza la metrópoli, es decir, el tránsito, el mal humor de los conductores de vehículos, el habitante desconocido y apresurado, la posibilidad —permanentemente esperada— de descubrir la punta del Obelisco. Belgrano constituye, estrictamente, el límite Sur del bullicio y la ceguera, el portón asfaltado que nos separa de los ayeres y la pampa.

El provinciano que resuelve franquearla, se queda para siempre en Buenos Aires.



La avenida Belgrano, en su cruce con "la más ancha del mundo", inicia la posibilidad de descubrir la punta del Obelisco.



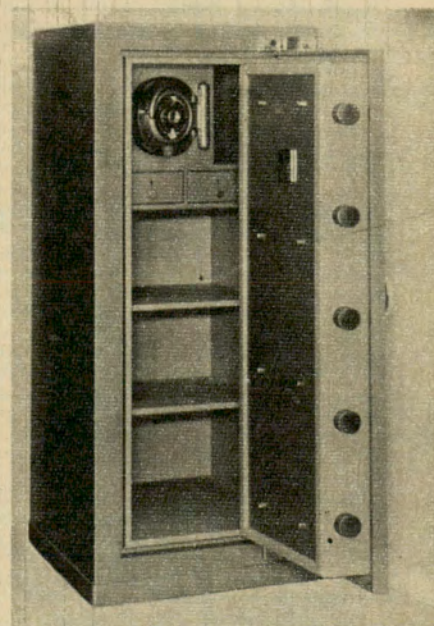
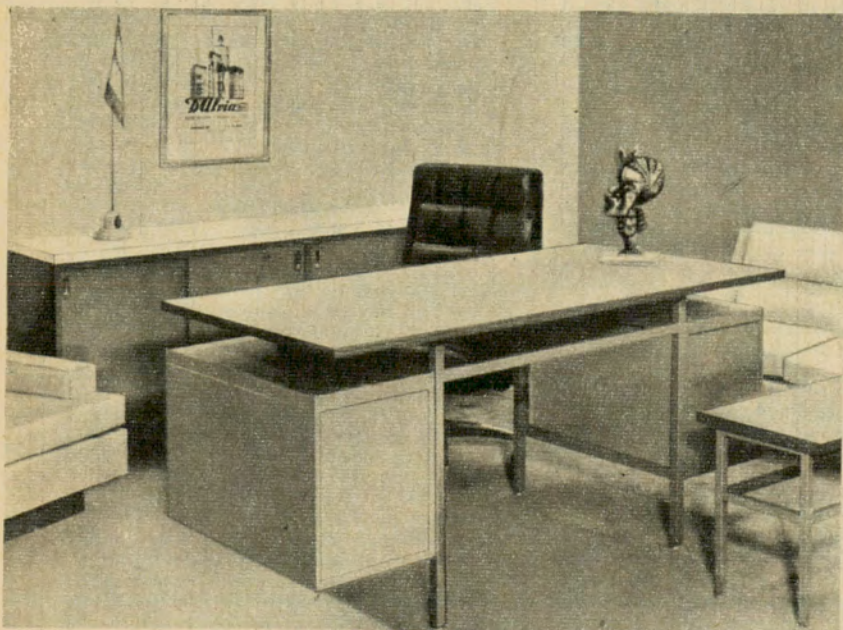


D'Alvia **Hijos**

**CAJAS
FUERTES
MUEBLES
DE ACERO**

Fabricantes

**COMPRANDO
CALIDAD
NO HAY
EQUIVOCACION**



CANGALLO 462 T. E. 33 - 9649

La ISLA del NATURISMO INTEGRAL

Por JUAN GOYANARTE

Para Autoclub

CON la publicación de este trabajo de Juan Goyanarte, recientemente fallecido en su establecimiento de campo de Goyena, provincia de Buenos Aires, la revista *AUTOCLUB* se asocia de la manera más expresiva posible al homenaje merecido que dedicaron al eminente hombre de letras desaparecido, la prensa del país en todos sus sectores y los círculos literarios e intelectuales de toda la República.

Con Goyanarte se ha ido no sólo un inteligente colaborador y un impulsor tenaz del proceso de nuestra evolución espiritual, sino también, nos atrevemos a decirlo, un símbolo vivo de la austera tarea que exige el desarro-

llo de la cultura nacional, que él, como escritor y editor, encaró con talento y con el profundo sentido de lo argentino que da tono de fondo a la mayor parte de su producción literaria.

"La isla del naturismo integral", páginas de limpia y deliciosa prosa que publicamos a continuación y que fueron destinados por su autor especialmente a esta revista, quizás sea el último artículo escrito por Goyanarte, porque llegó a nuestra mesa muy pocos días antes de su fallecimiento. Ahora nos honramos dándolo a conocer a los lectores de *AUTOCLUB*. (M. G.).

EL domingo 4 de setiembre pasado fue suspendida la excursión en ómnibus de lujo, con guía pluri-lingüe, que se anuncia una vez por semana, entre Niza y Le Levandou. El ofrecimiento de los brillantes folletos publicitarios era tentador: levantarse al alba, recorrer la Costa Azul en su casi total extensión en esa sucesión de paisajes de ensueño, para regresar por el interior y salvar, en la última etapa, ya al anochecer, la autopista de peaje Saint Raphaël-Cannes. Le Levandou es una bonita playa de arena muy fina, no lejos de Tolón y Marsella. Muchas casillas, sombrillas, bikinis... De mono-quinis, sólo los muy graciosos de las niñas menores de once años. La pequeña ciudad está extendida a los pies de un telón de fondo de lomas y cerros recubiertos de pinos *parasol*, aromos, algarrobos, alcornoques... Todo ese ondulante mar de verdor está tachonado de mansiones y casitas para fin de semana, en su gran mayoría construidas en el más puro estilo provenzal. Algunas de ellas ostentan en su exterior toda la acumulación de opulencia que se puede esperar de un gran señor de la industria, de la banca o del comercio de la vecina Marsella.

De los muelles de piedra de Le Levandou parten los barquitos que hacen el servicio regular a la isla de Levante, a media hora de navegación, en donde sienta sus reales la colonia nudista más conocida de Europa.

Por supuesto, el guía o la guía pluri-lingüe del autobús abandonan a su grey en el puerto de Le Levandou,

para que cada cual, sea norteamericano, sueco o japonés, se las arregle como pueda, tan seguros están de que todos los pensamientos de sus clientes continuarán puestos en la tan mentada isla, aunque no se atrevan a pedir demasiados detalles; y seguros también de que no les faltará allí nada. Podrán encontrar por lo menos dos restaurantes del tipo tres estrellas, francamente aceptables, y tiendas con venta de artículos diversos. Los nombres de estos establecimientos están inspirados en reminiscencias paradisíacas: *Hotel Restaurante, A la Manzana de Adán, Bazar Adán y Eva*... La población central, Heliópolis, no tiene las proporciones que hace esperar su pomposa designación; pero están, además, bastante habitados los caminos de tierra que la unen al puerto, a una distancia de un kilómetro o dos, según cual de los caminos se tome. Tienen estos acá y allá baches traicioneros, curvas encantadoras, subidas abruptas y descensos de espanto, y están flanqueados de modestas, aunque muy bonitas, atractivas casitas rodeadas de árboles o semihundidas en las barrancas. Esta red de caminos en rústica está servida por dos camionetas-ómnibus, formada cada una de ellas por una destartada pequeña carrocería encaramada sobre el chasis de un jeep proveniente —seguro— de los primeros desembarcos aliados de la segunda guerra mundial.

Náyades y tritones

Si el turista norteamericano, sueco o japonés entra en los terrenos de la

Colonia, podrá recorrer los senderos de caprichoso trazado que culebrean a orillas del mar, que trepan por los acantilados y descienden hasta el nivel del agua; podrá internarse en la espesura y pispar, alborozado, por entre las ramas hojosas o contemplar de pronto, desde lo alto de un peñasco, al grupo de náyades y tritones tostándose al sol, extendidos, inmóviles, ahí abajo, sobre las rocas. Podrá, también, charlar lisa y llanamente con miembros de la población veraniega, aunque él continúe vestido, siempre que no sea en el santuario de la colonia, la pequeña playa escondida entre los peñascos. No les está tampoco vedado al señor o a la señora turista incorporarse íntegramente a la existencia naturista del conjunto, por las pocas horas de su permanencia en la isla. Para ello, sólo necesita despojarse del total de su vestimenta, hacer con ella un atado, y ponerse a deambular con su atado al hombro por todas las sinuosidades de las reservas campestres y marítimas, sin exceptuar el santuario. No solamente no les está vedado, sino que serán invitados, muy gentilmente, a ensayar el estilo de vida adoptado por los moradores del lugar. Para ello existen entre los árboles, en bien visibles lugares, carteles escritos en los términos más solícitos y a la vez perentorios, para evitar la repetición de los gritos desaforados, absolutamente desprovistos de fineza, y hasta en cierto modo groseros, con que hasta hace pocos años los ocupantes de la colonia acogían a los forasteros que persistían en conservar toda su vestimenta: "*A poil, a poil, a*



Otro de los paisajes maravillosos que se registran a lo largo de la Costa Azul francesa es el paso por la villa fortificada de Entrevaux, del siglo XVI.



La bahía de Villefranche es uno de los paisajes de ensueño que concentra la costa sur de Francia.

poil! Las personas que se deciden por el retorno a natura serán acogidas con simpatía, y se descubrirá al instante su condición de recién llegados merced a las zonas blancuzcas dejadas en el cuerpo por la interferencia de las bikinis y mallas usadas en las playas de hábitos recatados. Para borrar esas lívidas manchas delatoras de una condición humana particular, se necesitan en general tres semanas de la nueva vida de aire y sol sin retaceos, lapso que puede variar según la pigmentación original de la piel del sujeto, y de la resistencia de la misma a la tostadura. A veces, en el recuento que el guía y el chofer practican antes de arrancar el ómnibus del muelle de Le Levandou para emprender el viaje de retorno, sale faltando alguien, o una pareja: son los seducidos por el embrujo de la isla. Como quien diría, atrapados por Circe.

Si algunos de los viajeros del *sight-seeing* dominical no se atreven a pasar esas horas en la isla del Levante, pueden continuar con el mismo barco hacia la isla Port-Cros.

Excursión suspendida

Pero, ¿por qué se habría suspendido la excursión de aquel domingo 4?... ¿Qué ocurría?... ¿Alguna intromisión intempestiva de las autoridades...? ¿Algún desper-

fecto en el autobús?... ¿El chofer, el guía?... No, las tres compañías que se reparten el servicio de transportes turística de la "côte" contaban con una superabundancia de elementos. Y las autoridades administraban la isla de Levante en tal forma, que sin exhibiciones de fuerzas policiales se respetaban las disposiciones preestablecidas con sólo muy contados casos de abusos de confianza, intentos de seducción, o soborno, y blandos conatos de desacato. El régimen de un omnipotente nudismo se deslizaba al calor de aquel sol mediterráneo, bajo la mirada complaciente de un espíritu directivo imbuido en una dosis de ancho republicanismo que se preocupa fervientemente de la estética, en detrimento un poco de la ética, y empeñado a la vez en favorecer al sector mercantil de la población, propulsando el desarrollo efectivo de la zona de su jurisdicción, los ojos puestos en el bienestar físico de todos los sujetos bajo su férula.

En la agencia Cook, de Cannes, el señor y la señora que se ocupan de los *sight-seeing* contestaban desde sus mostradores respectivos:

—La excursión a la isla del Levante

(Naturista), ha sido cancelada por falta de gente. Para que el viaje sea "rentable" necesitamos colocar por lo menos la mitad de los asientos del autobús.

—¡Gente, gente!... ¿No han alcanzado a juntar veinte o veinticinco personas entre todos los veraneantes que se alojan en Niza, en Cannes, en Antibes, en Juan, en Cannes?... ¡Y eso entre los tres colosos del transporte!

Pues todos sabían que cuando los viajeros eran escasos, las tres grandes compañías agrupaban a los obtenidos por cada una de ellas para enviarlos en un solo vehículo. Podía haber comenzado a cundir un relajamiento en el prurito turístico de lanzarse a la búsqueda de espectáculos de color subido; o, como decían los periódicos, una merma en el porcentaje de gente adinerada entre las olas de veraneantes que continuaban afluyendo... ¡Bueno, bueno, que fuese lo que fuera! ¿Para qué pensar? Lo principal era ir de una forma u otra a la isla. Ver, escudriñar, comprobar, palpar... No conformarse con estos informes deshilachados recogidos acá y allá, apenas condimentados con un poquito de imaginación...



No era fácil. Los horarios de los autobuses de la línea tenían con los de los barquitos un desencuentro tan absoluto que era necesario perder dos días para sólo quedarse unas horas en la isla. ¡Y a dormir quién sabe dónde! No, era mejor poner a prueba la bondad de un amigo y la de su automóvil.

Desde lo alto de un asiento de autobuses de turismo, tenga o no techo panorámico, se disfruta mejor de un paisaje que yendo de simple acompañante, o manejando una 404. Además, en aquellas curvas de la Cornisa de Oro y en las empinadas subidas, detrás de las cuales, en la lomada, los topes de la capota de autos y camiones se asoman de pronto para tomar en una exhalación proporciones fantasmagóricas, a una velocidad de ochenta o noventa por hora nos parece una locura. Un suicidio en la 404 y sólo un asesinato en el autocar.

—¡No... no tenemos apuro, che!...
¿Pa... para qué correr?

El amigo vuelve ligeramente la cara. Sonríe. Hay un poco de sorna en los pliegues que se dibujan alrededor de su nariz. Hace ya muchísimos años que no ha vuelto a ver las rutas hasta perderse de vista allá en la inmensidad pampeana, en el edén pampeano. Ha olvidado ya que se pueden dejar transcurrir las horas repantigado frente al volante en plácida quietud, los hombros casi inmóviles, sin crispaciones, sin sobresaltos, sin movimientos bruscos, a 100, a 120, a 140...

Pero el amigo es condescendiente. Deja de acelerar después de pasar la curva.
—Bueno —asintió—, iremos despacio. Así te regodearás con el paisaje.

Rumbo a "El Corsario"

La Cornisa de Oro (*Oh, bon Dieu, cette merveilleuse Corniche d'Or!*...). Allí lejos El Esterel... Saint Raphaël, todo el golfo de Saint Tropez... Y la selva del Dom, con sus umbrosos caminos vecinales: era la Provenza, la agresiva, la verdadera, la buena, la vieja Provenza. Así debía estar aquello hace mil, dos, tres, veinte mil años: todas las variedades de árboles de las lomas y cerros que protegen las espaldas de Le Levandou, y además estas esbeltas palmeras que se yerguen acá y allá hasta sobrepasar la copa de los robles más añosos. Los alcornoques se ven de cerca; en la noche de los milenios, algunos de ellos fueron también, sin duda, despojados de su corteza por el hombre de los bosques para techar su choza, por el cavernario para construir la puerta de su cueva... Y por todos ellos para cortarse un escudo y un carcaj en la esponjosa superficie, o una ancha, espesa, mullida suela del calzado que los defendería de las espinas del camino y de la ponzoña de arañas, víboras y escorpiones. Ahora, los troncos de todos los alcornoques están desnudos. Ofrecen un aspecto lamentable. Los viejos árboles recién descortezados, con su color de sangre fresca muy aguada. Han perdido su venerable grandeza, toda su serena majestad. Su color irá cambiando al correr de los siete años que le dan para recobrar su revestimiento; pasarán del pálido coral al arrayán, y luego al habano algo borroso, pero antes de darles tiempo a recuperar del todo su rugosa superficie de árbol normal, los despojarán de nuevo sin piedad. Son, en verdad, lastimosos, con los primeros tramos de sus ramas principales también descortezados, muñones desollados que elevan hacia el cielo sus pobres remanentes de hojas verdes.

¡Suerte, las 10 y 15! Justo a tiempo para tomar *El Corsario*. La 404 se quedó a descansar a pocos pasos del embar-

cadero. Ya cerca de la isla, comenzaron a verse, entre otras embarcaciones de menor jerarquía artística, algunos cuters con su gran vela blanca hinchada, coquetamente inclinada a un costado. Avanzaban resbalando apenas sobre las suaves arrugas azules de un mar tranquilo. Era una atmósfera diáfana, una brisa templada, un sol de rayos discretos que tuestan despacio la piel sin quemar los párpados. La cubierta del barco iba llena de pasajeros, desde las sillas de la proa, hasta las filas de largos bancos fijos de la popa. Comenzaban a levantarse sin prisa. Ya apoyados en la borda, miraban sin demostrar gran interés. Sólo alguno que otro se animaba un poco para esbozar un saludo hacia un *cuter*, y volvía luego la cabeza para explicar: *Son fulano y Zutano*.

La mayoría de los pasajeros del barquito eran, sin duda, habitantes permanentes de la isla, comerciantes, empleados, funcionarios, pescadores y, por supuesto, también algunos veraneantes de la colonia naturista. Pocos turistas, aunque podía haber más de los que se veían a primera vista, puesto que estaba prohibido allí el instrumental delator de todo turista que se respeta: el o las cámaras, la filmadora, el teleobjetivo y los grandes, descolorados, insolentes prismáticos. Ya la proa enfilada hacia el muelle, comenzaban a verse a ambos lados a cincuenta o cien metros de distancia, sobre las rocas, grupos de bañistas extendidos al sol, inmóviles. Alguno que otro, uno acá, una más allá, bien erguidos en el borde de un peñasco, los brazos en alto, ofrecían su cuerpo al sol, como en holocausto. Daban en general la espalda, indiferentes al interés que podría despertar entre los ocupantes de los barcos que pasaban. A la distancia era difícil distinguir si alguno de ellos llevaba slip o bikini, o si la diferente pigmentación de ciertas zonas de sus cuerpos era debida a los claros dejados por la frecuentación de otras playas. Más tarde, después de algunos paseos a orillas del mar, era fácil comprobar que todos, sin excepción, estaban tan desarropados como la primera pareja del paraíso terrenal.

Trapitos de calle

Entre el muelle y el embarcadero cabrían de cincuenta a sesenta personas. Había ya mucha gente a la llegada del barco, y cuando se inició el desembarco aquello se transformó en un herviriente hormiguero. Además, estaba atracado al muelle el gran camión que hacía en la isla el servicio de cargas, y los tres marineros de *El Corsario* bajaron también por la popa para comenzar su ir y venir llevando al hombre bolsas y cajones... Y ahí llegaba el microómnibus con pasajeros de Heliópolis. Todo ese barullero conjunto formaba un batiborrillo que quitaba una gran parte de su lucimiento a una escena hinchada de color local, que se estaba desarrollando sobre la plataforma del muelle: un grupo de diez o doce naturistas de ambos sexos venían a despedir cariñosa y alegremente a dos matrimonios que habían terminado su período de vacaciones. Estos últimos iban vestidos con la ropa de calle de uso en el continente. Todos los que quedaban llevaban su *trapito de calle*, es decir la breve vestimenta de rigor para cuando abandonaban, sin salir de la isla, los espacios limitados por los altos cercos de alambre tejido que rodean la colonia en todos sus deslindes terrestres. Algunos traían ramos de flores, y en aquella tierra desprovista de agua, el solo hecho de tener éxito en el cultivo de una rústica planta era ya una hazaña.

Los atuendos de salir no se diferenciaban mucho del desarropamiento integral. Para la mujer y las niñas, bastaba un mokini diseñado para abarcar la más exigua porción de superficie cubierta: una angosta cinta-cinturón apoyada lánguidamente en las caderas y el coxis, de un género vaporoso que se adheriera a la piel y que terminara adelante en un pequeño triángulo del mismo género. Desde la cabeza a la cintura, sólo alguna joya de valor que pudiera poseer; no convenía dejarla en el hotel, ni en los cabañones o casitas: roban. En los hombres, todo se reducía a una bolsita que, ya colocada, representaba el tamaño de un puño más bien pequeño. Estaba precariamente sostenida sobre la pelvis por un cinturón hecho de un delgado plioín apenas visible. El material preferido en la confección de las bolsitas era la piel de leopardo o una imitación, que daba siempre al portador una prestancia tarzaniana. Las había también de pana gruesa de cálido colorido, de terciopelo o de astracán de nylon; en general, los hombres elegían géneros espesos, mórbidos y de fuertes colores; las mujeres preferían la seda, el jersey o los flecos y trataban que su color se confundiera con el de su piel.

Loas a la naturaleza

Los hombres y mujeres, tan someramente vestidos, que venían a despedir a los dos matrimonios estaban entonando canciones que eran sin duda loas al sol y a la naturaleza circundante. Sin dejar de cantar, levantaban de vez en cuando, todos juntos, los ojos hacia el astro rey, que estaba aproximándose a la mitad de su carrera. Lanzaban también miradas expresivas al mar y a las rocas de la orilla, a los árboles, a los cuters, o se miraban entre sí, enfrentándose para palmearse un hombro y seguir cantando o lanzando gritos de júbilo. Los cuatro viajeros vestidos participaban activamente, se sumaban a los coros, o cuando los otros se callaban, contestaban con cabos de frases cantados que debían ser preciosísimos. Lástima que sólo se entendía algo cuando repetían en coro la misma palabra o alguna frase muy corta. Las restantes palabras quedaban cubiertas por aquel maremágnum de gente, y ellos mismos, envueltos en el torbellino de las ochenta o noventa personas apretujadas en una plataforma con capacidad para sólo cincuenta. Ahí estaba formándose la ancha fila para subir al barco. Muchos habitantes de Heliópolis y sus alrededores venían a buscar las encomiendas y encargos de Le Levandou. Los tres marineros continuaban su ir y venir cargando el gran camión en la parte delantera, y descargándolo de la culata. Mezclados a los normalmente vestidos, y a más de los de la despedida, había algunos otros naturistas con su trapito de salir.

Los componentes del alegre grupo quedaban a cada momento separados los unos de los otros, y sólo alcanzaban a reunirse a duras penas para quedar desintegrados de nuevo. Una de las señoras desarropadas era excesivamente gruesa, lo que no la inhibía para ser una de las más alegres y bullangueras de la banda. Su busto era por demás desarrollado para ser bello, pero había en todo él una expresión de fuerza, de vitalidad desbordante, tan desbordante como la superabundancia de aquellas carnes tostadas hasta el máximo de la resistencia de la piel. La delgada cintura de su mokini se había quedado sumergida entre los rollos espesos que le sobresalían horizontalmente a la altura de la cadera, y eso parecía dejar el total de su cuerpo en un grado de casi absoluta



Cannes es una de las opulentas ciudades veraniegas de la Costa Azul, unida a la autopista de peaje con Saint Raphaël, que forma parte de la excursión a Le Levandou.

desnudez. Curioso. Al verla, se descubría que la contemplación del busto desnudo de una mujer, y hasta de algunos hombres, pueden develar más peculiaridades sobre la personalidad del sujeto y sobre sus estados de ánimo que el examen de su propia cara.

La gorda señora con su gran sombrero de sol, continuaba cantando con los demás, actuando por momentos de directora coral, mientras esquivaba con sorprendente agilidad los empujones de la gente o los bruscos remolinos que se formaban a su alrededor. Todo su ser reflejaba la alegría de vivir. Por un momento quedó inmóvil, eufórica, mirando hacia el mar, con todo el pecho vuelto hacia el mar, deseosa de captar las bocanadas de brisa que podrían abrirse camino por entre la multitud. De pronto uno de los marineros, que iba avanzando a fuerza de empujones mezclados con sus *Pardon monsieur, pardon madame...* la golpeó con uno de los cajones que llevaba en cada brazo; le dio en el hombro o en el globo de la axila, quizás en un pecho... El porrazo no fue sin duda muy severo: la señora ni siquiera se llevó las manos al lugar golpeado. Pero se vio que el choque moral sufrido había sido para ella de una demoleadora brutalidad. Palideció intensamente. Sus carnes temblaron. Detrás de aquellas extensas zonas de piel bronceada, sus vísceras debían de crujirse con sorpresa o furor. No dijo nada. No se desahogó con el rosario de improperios a que suele, a veces, recurrir hasta la mejor nacida de las señoras, para desahogar su indignación. La vocinglera alegría y toda aquella fuerza desbordante que se veía latente en ella, la abandonaron de pronto. Hasta su furor, si lo hubo, se disipó. Todo su cuerpo, desde la ancha papada a las piernas, pareció perder su vitalidad, el tenso control de sus músculos. Parecía que aquellas carnes olvidaban su alegría de vivir para dejarse caer en una inercia sin salida. El desaliento, la laxitud, la desilusión, el implacable aplastamiento de la derrota estaban pintados allá como en el rostro más expresivo. Sus compañeros hicieron caso omiso de su persona para seguir cantando, vociferando riendo...

Una regla ineludible

Al hombre del pueblo en general, le es muy difícil reprimir su inclinación a la risa, a las espesas carcajadas, a los comentarios jocosos, cuando se encuentra frente a un espectáculo que considera excesivamente original o grotesco, o un comportamiento alejado de la órbita de su facultad de comprensión o adaptación. Al mismo tiempo, suele tener un alma caritativa. En casos especiales, al encontrar a la gente de mucha edad, a los casi ancianos o ancianas que existían, aunque es muy pequeña proporción entre aquella población flotante, los habitantes permanentes de la isla los consideraban, sin duda alguna, tan dignos de lástima como los viejos alcornoques

(Continúa en la pág. 160)



La capilla de Santa Ana, en Saint Tropez, en la Costa Azul, desde cuyas cercanías se puede llegar a la isla de Levante en barquitos que hacen el recorrido en media hora.

A pocos minutos de salir de la ciudad de Catamarca por la ruta 38 que conduce a Tucumán, nos encontramos con una cantidad de pueblecitos joyantes de verdor. La Chacarita, con la capilla frente a la pequeña plaza, donde se venera a San Roque. Antigua población de casas antañosas, bajas, terrígenas, que se suceden a la orilla del camino de asfalto. En el interior de estas casonas, todavía se

los familiares después de las siestas, en los meses de estío. Y los fondos —las quintas, como le llaman por su extensión— son huertos de frutales, en apretada plantación; parrones sostenidos por gruesos horcones, donde zumban las abejas en tiempos de frutos maduros; higueras blanquecinas de savia, que se alzan y se encurvan en gajos blandos, que en invierno parecen bosques de árboles cen-

CATAMARCA:



La cuesta de Ancasti, de duro ripio, donde los cardones elevan sus brazos como gigantes centinelas de la montaña.

ven algunos pozos de balde, donde se recogía en otras épocas agua de lluvia, y que hoy sólo son adornos en los patios perfumados, que dan cierto encanto de tiempo pretérito. Galerías anchas, de gruesos pilares, cubren la entrada de las piezas; allí descansan apaciblemente

cientos, quemados, y que en verano abren sus pámpanos y dejan caer su sombra, donde se esconde el duende de la siesta; membrillares palillosos, que amarillean en la maduración de su fruto; naranjales frondosos, que en invierno se cubren de rojo por sus pomos gene-



La Cuesta del Portezuelo es uno de los más interesantes atractivos de turismo en Catamarca. Puerta de entrada a la ciudad capital, ofrece al viajero su tradicional paisaje, intensamente colorido.

CAMINOS Y

rosos. Más al fondo, hacia el sur, potreros alambrados, verdosos de alfalfares, que en tiempo de floración se tornan azulencos. Y luego, las arenas finas del río del Valle, de uno de los ríos que dan vida a la ciudad de Catamarca y que es retenido en el dique de Las Pirquitas, allá arriba, en los murallo- nes del Gracián; un lago enorme se abre entre cerros y tiembla manso en sus aguas verdes. Agua y agua entre dos colinas que se levantan sequeras. Aguas y aguas que se espejan azulosas en un cielo purísimo, y que remontan las es- tribaciones de la montaña en suaves curvas.

Pero volvamos nosotros a La Chacarita, al simpático barrio de la capital, que en otras épocas pa- recía una aldea aislada y humilde. Hacia el noroeste se extienden las tierras labradoras y suben las la- deras de las lomadas que, a lo le- jos, se ondulan en nítido contraste con el azul del cielo. Un algarrobo copudo se ve en el centro de un

cuyas fiestas patronales viene gen- te de toda la provincia. Y nosotros seguimos camino por la ruta 38, con la visión, al frente, de la im- ponente cuesta del Portezuelo, que,

sol, ondula en dos o tres curvas amplias; cruza dos puentes de hie- rro que se tienden sobre el río del Valle, y entra de lleno a Los Tres Puentes. ¿Por qué lo llaman Tres Puentes, cuando sólo se pasan dos? En otras épocas había aquí una amplia acequia que rebalsaba agua hacia las fincas labradoras, y un puente rústico cubría su lecho, pa- ra el paso de carros, carretas y coches.

Tres Puentes es nudo de cami- nos: uno se abre hacia la derecha y va a San Isidro, la añeja aldea que fuera capital de paso de Ca- tamarca. Aquí, en Motimogasta, co- mo se le llamaba en los años de la Conquista, se iba a instalar la capital catamarqueña en su funda- ción; pero Fernando Mendoza Ma- te de Luna, al hacer una elección o encuesta entre los pobladores para saber dónde plantar el árbol de justicia, y viendo que aquéllos no se ponían de acuerdo, exploró otras zonas y decidió fundar Cata- marca a la margen derecha del río

Realidad y fantasía de San Isidro y Villa Dolores

Por

CARLOS VILLAFUERTE

Para Autoclub

LEYENDAS

potrero de alfalfa, y a su sombra, en descanso, un grupo de animales con la cabeza gacha, en paz idílica de cuadro antiguo.

Queda La Chacarita recostada en el camino y en el tiempo, con su parroquia vistosa y enverjada, don- de se venera a San Roque, para

como *pelecha* de víbora, cruza zig- zagueando el rostro azul de An- casti, y a los costados casas y tie- rras oscuras barbechadas y sem- bradas.

San Isidro y Villa Dolores

El camino brillante de lumbre de

del Valle, en los faldeos del Am- bato, donde actualmente se halla. El fausto acontecimiento se realizó entre el 21 y 22 de junio de 1683, con el nombre de San Fernando del Valle de Catamarca.

San Isidro conserva su vejez. Cuida sus cientos de años amonto-

CATAMARCA: CAMINOS Y

nados en casonas y huertos, en su iglesia de cúpula azulina y de paredes gualdas, en su vivir apacible y callado. Las calles asfaltadas le han lavado un tanto la cara, pero su ropaje antiguo está en el decir de la gente y en los días sin apremio y sin apuro. Todavía, como en los viejos tiempos, los vecinos se sientan en la vereda al atardecer y platican de la lluvia, del viento y de todo lo que acontece en el pueblo, hasta que la noche se acuesta en estrellas.

Otro camino se abre hacia la izquierda y lleva a una antigua población: Villa Dolores. Casas viejas, rosadas, amarillas, que conservan el tiempo ido bajo sus tejados rojos y ocre, se estiran al lado de sus calles asfaltadas y limpias; se abren en zaguanes abovedados, anchos y frescos, donde los chicos se reúnen a la hora de la siesta, en los días calurosos. Y luego patios con plantas florecidas, y quintas de verduras; plantaciones de vid, simétricamente extendidas; cañizos amarillos, de higos negros, puestos al sol para convertirlos en pasas. Un olor bueno de fruta sazónada se expande en los meses estivales y hace más dulce el vivir en este valle de verdor.

Un poco más allá se abre otro camino hacia la izquierda y lleva a una cantidad de pueblecitos recoletos en las lomadas, las cuales declinan verdosas hacia la cuenca del río del Valle: San Antonio, San José de Piedra Blanca del departamento de Fray Mamerto Esquiú, La Carrera, Pomancillo, Los Ocho

Vados, otra vez el dique de Las Pirquitas, La Puerta... Y sube hasta el Aconquija.

Y el cuarto camino, ruta 38, sigue derecho. Una cinta oscura se alonga hacia el Ancasti. Allá en el fondo se hace hilo y horizonte y enfrenta el telón azul del cerro. Al principio se cruzan tierras labradas; viñedos que se ensortijan en encatrados de madera y de alambre, con uvas de varias clases: blanca, negra, la de barco, y la chinche, que a veces la vemos trepar en los álamos cercanos; sembraduras de hortalizas y largos naranjales; todo es verde en torno. Pero más allá la naturaleza se hace pobre. El camino va entre lomadas calvas, cubiertas de jarillas y de cactus. Cardones enormes elevan sus brazos como gigantes centinelas del Ancasti. Y entre curvas bordeadas de murallas rojas de piedras cortadas, se llega al Portezuelo, a la entrada del Cañón de Paclín. La cuestecilla de El Portezuelo es un tajo en la montaña de Gracián que da acceso a todo el valle que riega el río Paclín, que se halla entre el Gracián y el Ancasti. Al cruzar esta estrecha garganta se abre la llanura, detrás del cerro, como mano abierta, y los pueblos se suceden, camino a Tucumán, de distancia en distancia, a la orilla del río que les da vida. Nosotros, por ahora, nos quedamos en esta quiebra de la montaña, donde en tiempo de la conquista se produjo un hecho de armas que dio motivo para que la leyenda se encarnara en un pájaro, que aquí

lo llamamos *atajacaminos*, y que no es otro que el *chotacabras* o la *yanarca*. En Tucumán lo llaman *tarqui*; en Salta, *chumuluco*; en algunas regiones de Córdoba, *dormilón* o *duerme duerme*; en Buenos Aires, *dormilón* o *tuco tuco*; en Corrientes, *pájaro atái*. Es del tamaño del zorzal, de plumaje marrón y pecho ocre, de cola larga ahorquillada, de pico corto y ganchudo, con una hilera de plumas en la parte superior, de ojos grandes y salientes y de boca ancha. Tiene la particularidad de salir a la oración. Cuando siente pasos o el andar de la cabalgadura, levanta vuelo desde el suelo, muy cerca del viandante y se posa unos metros más adelante, para luego hacer idéntica maniobra. Este querer retener al caminante ha hecho que muchos teman seguir viaje por creer que estos revoloteos del pájaro son presagios de futuros males.

La leyenda

Se cuenta que en El Portezuelo, en tiempo de la conquista, se llevó a cabo un encuentro entre los indios y las tropas españolas. Los nativos, derrotados por los arcabuceros hispánicos, atravesaron la ceñida cintura del cerro y se refugiaron en los valles del Cañón de Paclín, pero dejando como centinela a un indio que, en caso de

El invierno suele proporcionar al turista la oportunidad de ver intensas nevadas. Aquí, en plena cumbre del Portezuelo, se observa un artístico árbol de cristal.



LEYENDAS



La capital de la provincia exhibe su bien cuidado centro, con su frondosa Plaza 25 de Mayo y la comercial calle de la República.

peligro, advirtiera a las tropas en fuga. El indio, hombre enamorado, era rechazado desde hacía tiempo por la mujer que le quitaba el sueño. Muchas fueron sus propuestas para conquistarla, pero ella, coqueta, se empeñaba en mortificarlo con amores falsos. Ahora estaba allí, sentado en la piedra y con una misión para cumplir: delatar cualquier movimiento que viera en las tropas enemigas. Silencio en torno y luminosidad de la luna que se cernía como harina sobre el paisaje montesino. La fauna nocturna grillaba. Las ranas croaban a lo lejos, y un zorro gritó a la soledad. El indio miraba correr la luna y pensaba en la mujer amada. Olvidó los dolores de la guerra y acunó sueños en la cara blanca, alunada. Silencio y silencio, y de pronto llegó la sorpresa del susurro de un guerrero español que quebró el embeleso. Ofrecía pedrería en cambio de dejar pasar las tropas españolas sin ser advertidas. El indio pensó en el halago a la mujer y olvidó a sus compañeros de guerra. Llenó sus manos de estrellas blancas, de collares

rojos y de metales brillantes, y las tropas españolas pasaron por la garganta del cerro.

Al otro día, cuando un sol grande asomó por sobre el Ancasti y doró el valle, todo había terminado. Los fugitivos habían sido sorprendidos mientras dormían; muy pocos se habían salvado, sólo aquellos que oyeron los primeros ayes y pudieron escurrirse por entre los garabatos y cardones. El sol alumbró un campo de dolor y de sangre, y recién el indio comprendió la magnitud de su acción. Vagaba enloquecido por el jarillal, arrojando las falsas piedras; hundía sus pies en la arena enrojecida y clamaba un castigo para calmar su alma atormentada. Así cayó en un sendero por donde las tropas habían pasado. Cuando el atardecer recogía los últimos cantos de los pájaros y la oración se refugiaba en los nidos, de donde había caído el indio se levantó un ave de color de la tierra, y con aleteos sin ruidos se posó un poco más adelante. Y desde entonces, el indio, convertido en atajacaminos, ronda los senderos para advertir al viajero de algún peligro. Cumpliendo así en castigo eterno lo que no supo hacer en vida. •

Inaugúrase un servicio de TV especial para turistas

Acaba de entrar en funcionamiento en Londres un nuevo servicio de televisión, especialmente creado para los turistas que visitan la capital británica. El "Welcome Television" ("Televisión de Bienvenida"), nombre que se le ha dado, presenta tres programas cada día de la semana: comprenden informaciones, notas y películas de interés para los turistas.

El servicio proporcionará a los extranjeros orientaciones sobre qué pueden hacer, a dónde pueden ir y qué pueden ver en Londres.

El nuevo servicio, organizado por la British Travel Association, organismo oficial del turismo británico, cubre inicialmente nueve hoteles principales del centro de Londres: Bedford, Carlton Tower, Cumberland, Imperial, National, Piccadilly, President, Royal y Tavistock, y será extendido a otros.

La British Travel calcula que nueve sobre cada diez turistas permanecen en Londres en algún momento de su visita a Gran Bretaña y que esa proporción ya ha acusado este año un aumento del 15%. El año pasado visitaron Gran Bretaña 2.775.000 turistas, cifra récord.



Es domingo y hay feria en Padrón, el último Padrón rosaliano. Las aldeanas marchan a hacer sus compras con las cestas en la cabeza.

EN este peregrinaje por tierras gallegas, un altozano nos permite contemplar entre pinares y robledales las mullidas ondulaciones de las vegas del Sar. Las minúsculas parcelas labrantías, poligonadas con vistosas irregularidades, que han fijado, definitiva e infuncionalmente, los siglos de compleja transmisión hereditaria, extienden un pintoresco tapiz de muy distintos tonos de verdes y amarillos, mullida alfombra ceremonial para entrar dignamente en Compostela.

Al recorrer estos valles y colinas arcádicas, después de haber leído con detenimiento a Rosalía de Castro, ya no pueden tenerse sensaciones primerizas. Todo cuanto vemos y admiramos, todo lo que emana del paisaje y de las actitudes de las gentes que se mueven consubstanciadas con él, va tomando cohesión en nuestro espíritu mediante el nexo poético de Rosalía.

Esto ocurre aunque nos propongamos experimentar un juicio personal, libre de ideas preformadas. Tanto al admirar la sugestiva imponencia dominante de un castro celta, allá en lo alto de la visión estratégica, como al gozar la aldeana y basta alegría de las lavanderas convocadas por el re-

gato, que cantan o esparcen por el aire a gritos sus picardías ingeniosas, en todas partes va saliéndonos Rosalía al paso para recordarnos su oportuno verso. Y ya se entrega un mansamente a ese destino cuando comprueba cómo gana todo cuanto se ve tras su profunda y amorosa exégesis.

Feria en Padrón

Hoy es domingo y hay feria en Padrón, el último Padrón rosaliano. Desde este balcón de las glicinas veo rectamente el camino a Santiago poblado de aldeanos que traen su vendeja. Pasan mujeres y hombres llevando puercos chillones atados por una pata trasera o cabestreando *vaguinas*. Otras cargan en sus cabezas buen peso de mariscos u hortalizas en *panelas*, canastas anchas y chatas.

La observación de las ferias —no incluida en el programa dispuesto por el turismo regimentado— penetra en la modalidad espontánea del pueblo y enfoca el espíritu regional auténtico. La visita a monumentos arquitectónicos es contacto con la historia y el arte. La visita a las ferias, en cualquier país que fuese, es contacto con la vida esencial de

LA ETERNA ROSALLA Y SUS VEGAS DEL SAR

Por JULIO PAINCEIRA

Para Autoclub
Fotos del autor



Desde Padrón, atravesando el Sar por el viejo puente, se llega a La Trabanca, en la vereda de enfrente, donde fue tomada esta foto.

la región o, si se quiere, también con la historia de esa vida esencial. Así como mercan en sabroso idioma gallego estos paisanos —picardía, sutileza, donaire— trataron igualmente sus lejanos antecesores la colonización de los mismos frutos de la tierra en el mismo clima festivo.

Rosalía nos señala risueña con el dedo esas mujeres con los canastos repletos de grelos, erguidas en sus zuecos rústicos, o a aquella que acompaña —más que lleva— a su *vaquilla* amiga gritándole ásperos mimos. “¡Qué frescas, qué polidas, qué galanas! iban c'o gando as feitas aldeanas”.

La colegiata de Iria Flavia

La Casa de la Matanza en la cual vivió la poetisa sus últimos tiempos y donde murió en 1885, está unida a la Colegiata de Iria Flavia con alusiones conmovedoras. Herida de muerte por su enfermedad, que ya era suficiente motivo para excitar sus sentimientos más escépticos y melancólicos, saliendo al balcón frentero

de la casa, podía contemplar a la distancia el cementerio de Adina, tendido junto al atrio de la vieja Colegiata, sombreado por olivos seculares.

Desde esta casa de La Matanza, que ella nombraba *Huerta de la Paz*, vayamos por el mismo camino que recorrió tantas veces. Andando un trecho, corta la perspectiva distante, hacia la izquierda, un jardín repleto de azaleas y de camelias; a la derecha, pasando la vista por sobre las vegas del Sar, divisamos las torres de la Colegiata de Iria, con sus cúspides piramidales escalonadas. Y en diez minutos de marcha parsimoniosa —como se camina por estas aldeas— ya vamos llegando al sitio que centralizó el primer culto jacobeo y fue catedral antes que Santiago.

El atrio, sobre el nivel de la carretera, se prolonga en el pequeño cementerio. Como nos acompaña Rosalía en el paseo evocativo, que sentía por la Colegiata un *afecto entrañable*, dejémosle la palabra:

*O cimiterio d'Adina / n'hai d'uda
qu'è encantador, / c'os seus olivos*

*escuros / de vella recordación; / co seu
chan d'herbas e frores / lindas cal
n'outras dou Dios; / c'os seus canónigos vellos / que n'él se sentan o
sol.*

Aquí, en su encantador cementerio, quiso descansar Rosalía y descansó hasta que sus restos fueron trasladados con gran pompa a Compostela, más importante sin duda, más prestigiosa, más visitada, pero donde su reposo carece de esta sencillez emocionante del cementerio de Adina, íntimo, rural, abierto a la intemperie sugestiva de las vegas del Sar que hicieron vibrar sus versos y que se halla al paso de hombres y mujeres pegados al duro trabajo de la tierra. Por aquí transita el carretero que detiene sus bueyes frente a las tumbas, se descubre bajando la cabeza y llevando su sombrero al pecho en muda plegaria. Por aquí pasa la campesina que ata el puerco al fuste del crucero centenario para arrodillarse. Aquí hubiese seguido rozando su tumba el salobre viento de travesía y lavando su lápida el orballo purificador. Y

además, lo máspreciado por su intimidad modesta, si hubiese seguido reposando aquí estaría muy cerquita de la *ortiña* de la Paz, a quien ella incesantemente agradecía las flores que le brindaba.

Por Trabanca hacia el "Santiaguíño"

Los resaboreos por los valles padroneses —cada hallazgo encarnado en una emoción— son infinitos. Sigamos andando algunos de los caminos. Rosalía interpretará todo lo que veamos y así, viendo todo cuanto nos interpreta, comprenderemos más a

agua el Apóstol, protegida dignamente con un alzado barroco de piedra.

Trepando por el monte que se nombra *Santiaguíño* se espesa la arboleda y bajo la sombra de los pinares llegamos a una planicie de piedras romas donde —dicen...— predicaba el Apóstol. Se puede tender la vista por todo el valle y la admiración cuaja en versos rosalinos: *¡Cuán hermosa es tu vega, oh Padrón, oh Iria Flavia!*

Seguimos sin descender hacia Les-trobe. Como en mañanita de húmeda y reciente primavera, el sol que asoma por el monte Miranda hace resplandecer la bruma y nos impide ver



El cementerio de Adina, junto a la vieja Colegiata, íntimo, rural y abierto a la intemperie de las vegas de Sar.

Galicia y a Rosalía. Los sitios de sus poesías no son utópicas arcadias sino concretos valores ambientales. Escribía mirando a su alrededor, mirando todo lo que nosotros vamos viendo ahora. Sus bueyes huelen a buey y babean; sus carros no son alados, ruedan pesadamente, se sacuden en los buratos, escalan piedras y chirrían como puercos. Pero ella, viendo todo con profundo amor y comprendiendo el sentido de este buey y de este carro, unidos en el doloroso trabajo de la querida tierra, les infunde su lirismo saudoso. En su libro *En las orillas del Sar*, dice: *Como un eco perdido, como un amigo acento / que suena cariñoso, / el familiar chirrido del carro perezoso / corre en alas del viento y llega hasta mi oído...*

Estos versos nacieron seguramente en el mismo camino que estamos recorriendo, de la oscura Trabanca tras la espesa arboleda. Desde Padrón hemos atravesado el Sar por el viejo puente y nosotros también estamos en Trabanca, en la orilla de enfrente. Lo primero, la Fortiña Milagreira, donde cuenta la tradición hizo brotar

con claridad las casitas de chimeneas humeantes, entre los pinos y eucaliptos en contraluz. La vista de la ancha vega por vivo sol bañada, / que las pupilas ciega / atraviesa el espacio gozosa y deslumbrada.

Este sol resplandeciente que la humedad del aire mañanero hace reverberar hasta herir los ojos y que engarza un diamante en cada gota de rocío de las hojas, de las ramas y de los troncos, también es un sol gallego y también lo cantó Rosalía.

Cuando se me mete uno de estos soles en la secuencia de los largos días de fino, frío y calante orballo, el juego desacostumbrado de luces y sombras cortantes cambia por completo la apreciación pictórica del paisaje y, por supuesto, su resonancia espiritual.

Y terminemos este paseo por las vegas del Sur con este improntu de oro sobre celajes de brétema, que nos ha saltado al paso y nos sorprende, como nos sorprenden de pronto esos dichos agudos y finamente humorísticos de los gallegos, que salen de improvisado de los más hondo de su alma saudosa. •

PARA MANTENERLO
FORMADO LAS 24 Hs. DEL

EL MUNDO

breve, dos veces bueno" GR
15 de marzo de 1967

**HAY ALGO NUEVO EN
EL MUNDO**



"Lo bueno, si breve, dos veces bueno" GRACIAN

JEMPLAR \$ 15

Políticas... Gremiales... Deportivas...
Turf... Policiales... Espectáculos...
A través de sus tres ediciones
EL MUNDO cubre y descubre
la información las 24 horas del día.

**Ahora
también por la tarde
5^{a.} y 6^{a.} edición**

Cambie con

EL MUNDO

NO obstante los cuarenta y nueve legajos existentes en el Archivo General de la Nación, muy poco es lo que se ha escrito en torno de la construcción de embarcaciones para la navegación fluvial en el siglo XVIII.

Dada la importancia y vastedad del tema, nosotros apenas bosquejaremos algunos aspectos, a través de los cuales se podrá ver todo lo que esa construcción significó en la segunda mitad del siglo XVII y durante el transcurso del XVIII.

La necesidad, el ingenio, los conocimientos y la carencia de recursos, por otra parte, indujeron a los españoles de la Conquista a disponer de la inmediata construcción de embarcaciones.

Cuando, en 1542, el segundo Adelantado del Río de la Plata, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, llegó a Asunción, Domingo Martínez de Irala terminaba de disponer el armado de dos embarcaciones, a las que llamó, celebrando el fausto arribo del Adelantado: *Buena nueva* y *Buena ventura*.

El curioso pormenor ha sido consignado por el marino y cronista del siglo XVIII, Juan Francisco Aguirre¹.

De la tradicional tejeduría del lienzo aborigen, los españoles obtuvieron velas y sustituyeron las hispanas jarcias de cáñamo por las de caracuoto.

Tan confiados debieron mostrarse en aquella obligada aventura náutica que, en la misma época, fletaron para España una de esas atrevidas ambarcaciones.

Corresponde señalar la información del historiador Guillermo Furlong², en la que refiere que, ya en 1664 era frecuente en el Paraguay la construcción de grandes bergantines, algunos con capacidad de hasta 22 remos.

Y valga la cita, por cuanto ella no importa el simple y presuntuoso hallazgo, dado que el *maestro mayor de carpintería de rivera* señala, con abundancia de pormenores técnicos, cómo debe procederse a la construcción, suministrando un esquema de los elementos de su estructura fundamental y las dimensiones y maderas que deberán emplearse.

La importancia de esa industria naviera puede inferirse de la pertinente *relación de los carpinteros de rivera y calafates*, agrupados en una enumeración particular de fines de siglo XVIII, en la que se hallan comprendidos los *tallistas, carpinteros, estatuarios, silleros, toneleros, aserradores y peñeros*, e integrada por 162 artesanos.

Las poblaciones más progresistas situadas en las márgenes de los grandes ríos, disponían de astilleros propios para cubrir sus muchas necesidades. Aquéllos se hallaban establecidos en Buenos Aires, San Pedro, Corrientes, La Bajada y en la mayoría de los pueblos de las Misiones.

En el año 1796 fue licitada la construcción de un lanchón de treinta remos, para el servicio de la plaza de Montevideo, presentándose dos maestros carpinteros de ribera, estipulando su costo en la suma de 8.853 y 7678 pesos, respectivamente.

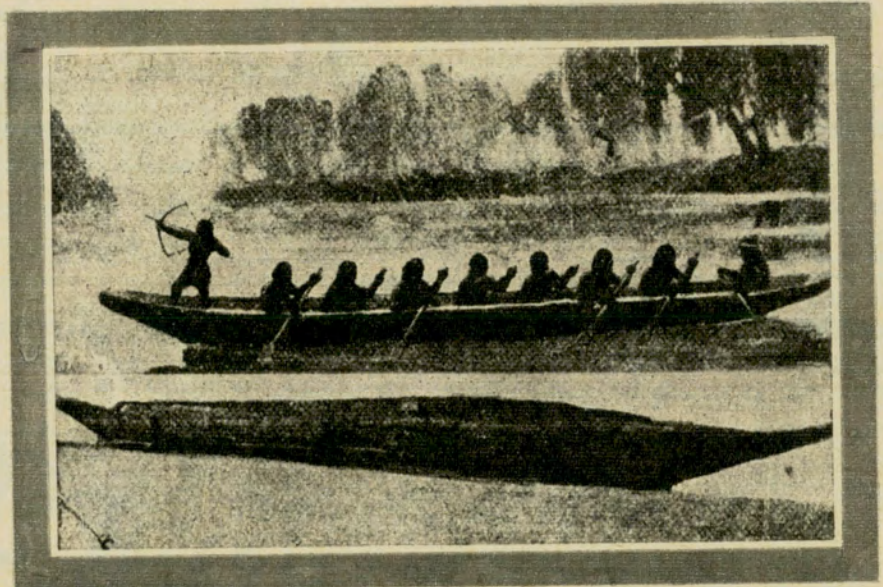
Mientras en el Paraguay se empleaban las maderas de curupay, urunday, peteribí y cedro, para la embarcación antedicha recomendaban el lapacho, el viraró y el algarrobo.

El gran polígrafo rioplatense José Sánchez Labrador recomendaba para la construcción de canoas el especial uso de las maderas de igary y del taxibo.

Aunque esta última era difícil de encontrar, algunos cronistas aseguran que de dicha madera estaba hecha la famosa canoa en que Hernandarias, siendo gobernador del Paraguay, realizaba sus viajes y navegaciones a Buenos Aires.

De aquella incipiente y singular industria de la construcción naval, también nos suministra una clara visión de época el ecléctico observador jesuita Florián Baucke³:

Yo he visto en la ciudad de Santa Fe una lancha hecha de un solo tronco de cedro. Tuve la curiosidad de saber con exactitud lo que medía de ancho y de largo. En la parte de popa y su bodega es de dos varas de largo, y su longitud en más de treinta varas.



En primer plano, piragua indígena del siglo XVII. En segundo término, cuadro del pintor Alejandro Gariloff.

El mayor auge fluvial

El mayor auge en la construcción de embarcaciones menores tuvo lugar desde el año 1610 en adelante, tiempo del atrevido y sorprendente establecimiento de los jesuitas en las inmediaciones de la actual provincia de Misiones.

Allí se crearon 30 pueblos de indios, con una población estable de 100.000 sujetos, núcleo humano que significó la creación de una nueva forma de vida, de culto, lengua, artes, cultivos, industrias, medios de navegación y explotaciones agrícolas.

Todas estas expresiones de vida demandaron un inusitado movimiento efectuado bajo el sistema de trueque o por medio de un comercio regular, cuya moneda era poco menos que inexistente.

También la yerba (*Ilex paraguariensis*), con sus grandes ventajas y consumo, indujo a los directores de esa compañía religiosa a abrir picadas y caminos y al total aprovechamiento de los anchurosos y caudalosos Paraná, Paraguay y Uruguay.

Por los ríos Paraná y Uruguay, en enormes jangadas, al impulso de los remos, se transportaban productos de la más variada especie. Desde el Paraguay y de las Reducciones de los jesuitas, se transportaban yerba, lienzos, cueros, tabaco, mandioca, lana, cerda, algodón, aguardiente, miel, sebo, aceite, vino, azúcar, trigo, maíz, maderas, cordobanes, frazadas, astas, etc. Las que llegaban hasta Buenos Aires, de retorno volvían con acero, hierro, herramientas, medicinas, sal, ropa blanca, armas blancas y de fuego, telas de seda, oro, etc. El bronce para fundir campanas era traído de Coquimbo.

Por vía terrestre, los caminos cruzaban los bosques del Norte, las montañas y valles altoperuanos y las pampas argentinas en largas caravanas de carretas o a lomo de mula. Partiendo de Buenos Aires, se arribaba a Córdoba, Santiago del Estero, San Miguel de Tucumán y Potosí. Una tercera ruta, partiendo de Asunción se encaminaba a Buenos Aires, a Concepción del Bermejo, a Tucumán, a Brasil.

La cuarta ruta era la marítima: Buenos Aires, Brasil, Africa.

Uno de los más empecinados detractores de los jesuitas, Francisco Javier Bravo¹, informa en los términos de un inventario levantado con posterioridad en los años de la expulsión de los componentes de la pequeña compañía.

De la Candelaria partían caminos hasta Corrientes y la Asunción, de Yapeyú hasta el Salto Grande. En el río Uruguay había más de ochenta puestos guarnecidos con guardias que eran utilizados para la transmisión de órdenes.

En cada pueblo existían tropas de carretas equipadas para cubrir las necesidades de cada región, invernadas de caballos y crecida cantidad de mulas.

Según afirmaba cierto coadjutor, en 1715, entre Itapuá y el arroyo de Santa Ana navegaban constantemente más de dos mil canoas, y otras tantas surcaban ininterrumpidamente el río Uruguay, cuyo tráfico era conceptualizado como de exclusiva propiedad de los padres de las misiones.

Rivalidad en la navegación

Las rivalidades existentes entre los encomenderos y los jesuitas importaron un dilatado juicio, acusándose a los últimos de cometer abusos en los transportes fluviales, debido, en primer término, a las conocidas ventajas concedidas por la corona de España a crecido número de sus embarcaciones, en cuyos principales puertos tenían establecidos almacenes para la venta y compra de productos.

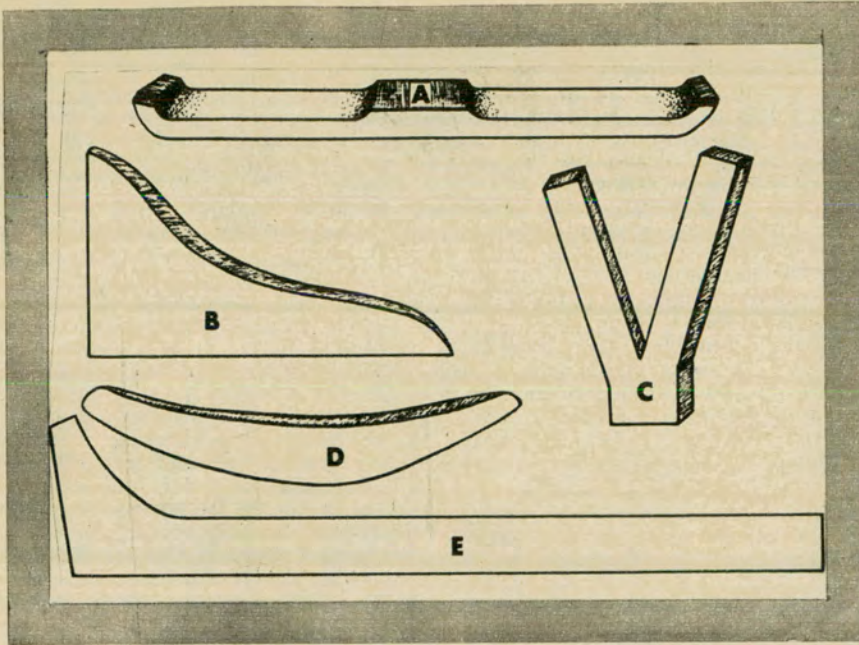
De la estructura y conformación material de uno de los tipos de aquellas embarcaciones, tomamos el parecer contenido en una carta del 25 de abril de 1730, escrita por el padre Carlos Cattáneo:

HOMBRES Y EMBARCACIONES EN EL RIO DE LA PLATA

La navegación
fluvial en el
siglo XVIII
ofreció
dramáticos
aspectos

Por
FEDERICO OBERTI

Para Autoclub



Fundamentales indicaciones técnicas para construir una embarcación. (A) Uno de los 16 palos mayores e indispensables; (B) Formato de uno de los 50 corbatones que debe llevar, entre grandes y pequeños; (C) Una de las 16 piezas de cuadro, de un palmo de grueso, de las que deberán hacerse algunas más abiertas y otras más cerradas; (D) Conformación de una de las 16 bosardas que deben construirse en madera de petiribí; (E) Diseño de una de las viguetas de 36 pies de longitud y un palmo de cuadro.

Estas balsas se componían de una porción de maderas fuertes unidas por travesaños y ligaduras, presentando su conjunto una superficie plana y rasa, que se mantenía y marchaba a flor de agua con peso bastante para no ser desviadas por los remolinos de la corriente.

De los limitados tipos de naves de esa época, aún hoy se conserva una piragua de 14 metros de longitud, excavada en un tronco de timbó. Desde hace más de un cuarto de siglo se exhibe en una de las salas del Museo Colonial Enrique Udaondo, de la ciudad de Luján. La embarcación en cuestión, que había estado cubierta por una capa de más de un metro y medio de arena, fue encontrada en el arroyo Carapachay en el año 1939, asegurándose que fue utilizada por los indios guaraníes a fines del siglo XVII.

En una información elevada con posterioridad al monarca español por el virrey Avilés, le dice: *Que para los servicios del río Paraguay se han construido el mayor número de zumacas, bergantines, faluchos y lanchas con que se trafica en estos puertos u ríos.*

Esta indefinida cantidad de transportes se halla en cierto modo determinado por la enumeración de los productos que fueron motivo de tanto movimiento, cuyos pormenores pertenecen al juicio documentando del precitado Aguirre:

Al año se exportaban del Paraguay cincuenta mil arrobas de cueros secos; seis mil arrobas de cueros curtidos o en suela; cuatro mil arrobas de cerda, de veinticinco a treinta mil pesos en maderas; y entre ochenta y cien mil arrobas de yerba enzurronada, enviadas a Buenos Aires por vías del Uruguay y Paraná.

Acotando la salida de distintos productos por vía del Tebicuarí, en la jurisdicción de Villa Rica, el mismo Aguirre informa:

Este año (1777) conté yo 27 embarcaciones de quilla que ocupaban el expresado río, incluidas 6 lanchas del Río de la Plata, que se agregaron a las del Paraguay, embarcaciones considerables, pues ascendían sus cargas a 300.000 arrobas.

En páginas subsiguientes, anota la cantidad y tipo de naves que comprometen el comercio y transporte de la yerba:

Salieron cargados 13 barcos, 6 botes, 5 lanchas, 32 piraguas, 7 garadumbas, 38 balsas, 14 angadas y 11 canoas, que suman un total de 126, navegación por cierto considerableísima.

En aquellos tiempos y por la proximidad de tantos ríos navegables, el ingenio de los nativos se agudizó constantemente en la búsqueda de recursos apropiados para el transporte sobre el agua.

Uno de estos medios fue puesto en práctica por los guaraníes, y



Mamelucos o bandeirantes portugueses, cuyos ataques armados a los pueblos de las Misiones originaron el histórico éxodo del siglo XVIII.

consistió en unas gruesas y largas cañas de 50 pies de longitud, que unidas paralelamente entre sí con gruesas lianas, les permitían una superficial línea de navegación.

Recursos semejantes eran empleados en Oceanía y en el sur de China, cuyos nativos se servían de cañas de bambú.

La balsa de Ulises, que nos describe Homero en la Odisea, ofrecía las mismas características.

Se da como muy probable que las balsas que fueron encontradas en Melanesia, Polinesia y América del Sur tengan el mismo origen mediterráneo, por la conexión y similitud que presentan con otros elementos de cultura que siguen el mismo camino.

Un éxodo histórico

Un hecho que determinó la alta preparación artesanal de los pueblos que vivían en la cuenca de los ríos enunciados, sus conocimientos y la utilidad de estos fluviales medios de transporte, fue la asoladora invasión de que fue víctima por parte de los novecientos mamelucos y dos mil tupíes armados, la reducción de San Antonio, en el año 1630.

Según los estudios que ha realizado una olvidada autora⁵ la nobleza de la sangre portuguesa se perdió en la sangre indígena; y de mezcla de ambas salió una genera-

ción de mestizos perversos y criminales que merecieron el nombre de mamelucos, por su semejanza física y moral con los antiguos esclavos de los sultanes de Egipto. Completaban esos grupos de bandidos, sujetos de nacionalidad española, portuguesa, y también italianos, ingleses y holandeses escapados de la justicia.

La invasión de los bandeirantes, realizada a sangre y fuego, contra los establecimientos de los jesuitas obligó a éstos a evacuar, más pronto que ligero, una población de 12.000 personas, compuesta por hombres, mujeres, niños, viejos y enfermos.

La justicia histórica consideró este africano suceso, como un nuevo "éxodo", semejante al que debió cumplir Moisés con el pueblo israelita.

Ponia espanto —escribe José Ruiz de Montoya— *ver toda aquella playa (del Paraná, donde desemboca el Paranapanemá) llena de indios ocupados en hacer balsas, que son juntas dos troncos grandes, cavados a manera de barcos, y sobre ellas forman una casa bien cubierta que resiste al agua y el sol.*

Después de referirse al inmenso trájín, ruidos, gritos, llantos y voces que se oían en el campamento de aquel inmenso astillero, quien no habría de espantarse por tales apresurados aprestos por cuanto en

su juventud Ruiz de Montoya había sido hombre de armas llevar escribe respecto del agitado final:

Fabricamos muy en breve tiempo 700 balsas, además de muchas canoas sueltas, en las que se embarcaron más de 12.000 personas, logrando por estos medios, huir de una inminente carnicería.

Estos fueron, a muy grandes rasgos, los primeros elementos organizados de navegación existentes durante el siglo XVIII, en la hermosa provincia donde hoy el estuoso y el turista encuentran, inmutables, las sorprendentes expresiones de una civilización y de una cultura que asombran a quien las contempla.

¹ AGUIRRE, JUAN FRANCISCO: *Diario del Capitán de Fragata...*; "Revista de la Biblioteca Nacional, t. I, Buenos Aires, 1949.

² FURLONG, GUILLERMO: *Artesanos argentinos durante la dominación hispánica*, Editorial Huarpes, Buenos Aires, 1941.

³ BAUCKE, FLORIÁN: *Hacia allá y para acá*, en "Revista de los amigos de la arqueología", t. I, p. 341, Montevideo.

⁴ BRAVO, FRANCISCO JAVIER: *Colección de documentos relativos a la expulsión de los jesuitas de la R. Argentina y del Paraguay*, p. 74, Madrid, 1897.

⁵ SUÁREZ SOFÍA: *El fenómeno sociológico del trabajo industrial en las misiones jesuíticas (tesis)*, Buenos Aires, 1920.

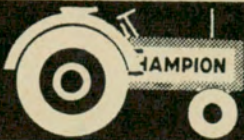
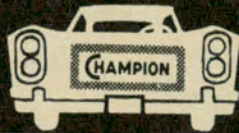
2

ARGUMENTOS
DE PESO

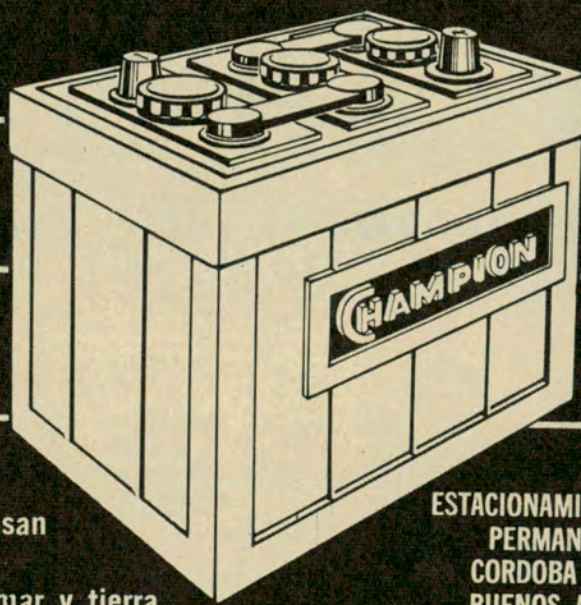


CHAMPION S. A. Industrial, Comercial, Financiera e Inmobiliaria

Arranque instantáneo
y larga vida
con el Campeón
de los Acumuladores



Las BUJIAS que usan
los campeones.
Favoritas en aire, mar y tierra.



ESTACIONAMIENTO
PERMANENTE
CORDOBA 2756
BUENOS AIRES



EL 14 de agosto de 1889, a bordo del Weser llegó a la Argentina un grupo formado por 136 familias judías. Fue éste el contingente que daría forma, en la provincia de Santa Fe, a la primera colonización hebrea en nuestro país. Procedían de Kamenetz Podolsk, encrucijada de

Europa Oriental, que hoy pertenece a la Ucrania soviética. Este grupo de colonos judíos se decidió a emigrar a la Argentina debido a la persecución que sufrían en Europa por parte de regímenes absolutistas, y dedicó sus mejores afanes al cultivo de la tierra. Trabajaron en contacto con

la naturaleza, cosecharon granos, criaron animales y se asimilaron a la idiosincrasia criolla.

Estas 136 familias, de memorable recordación, se instalaron en la zona que se llamó *Villa de Moisés* y finalmente Moisés Ville. El grupo inicial de agricultores constituyó allí el cen-

Otra de las colonias iniciales de la colonización judía se estableció en Virginia, a unos 14 kilómetros de Moisés Ville. En su plaza principal se rinde homenaje a San Martín.

UN FOCO DE PROGRESO EN EL CORAZON DE SANTA FE

Extiéndese sobre más de 120.000 hectáreas la ejemplar colonia de Moisés Ville

Por G. A. G.

Para Autoclub
Fotos del Autor

tro más importante de la colonización judía, que luego se extendió a diversos puntos del país. Las negociaciones se habían realizado en Buenos Aires y los representantes judíos aceptaron la propuesta de la zona de Palacios, de instalarlos sobre lotes de 25 hectáreas. Es de esa época que data el

nombre dado a la colonia de Moisés Ville, decana y la más próspera de las colonias judías. Se encuentra entre los departamentos de San Cristóbal y Castellanos y comparte con una serie de lugares cercanos la irradiación de la influencia hebrea, especialmente Virginia, Palacios y Mo-

nigotes, y en menor escala en Clara, Las Palmeras, Capivara, Santa Elena y otros centros colonistas.

Numerosas y repetidas vicisitudes pusieron a prueba la voluntad de los colonos judíos. Inundaciones, sequías, asoladoras mangas de langostas, etc. Muchos abandonaron el esfuerzo. Pronto la vida se hizo intolerable. La inexperiencia en las tareas campesinas, sin dirección y víctimas de circunstancias adversas, daban la sensación de que todo el sacrificio había sido en vano. En el cementerio de Moisés Ville se encuentran las tumbas de los 61 niños, hijos de los colonos, que murieron entre 1889 y 1890 como consecuencia de la miseria.

Un año después de la instalación de aquellas familias de Kamenetz Podolsk, de otras ocho que llegaron casi al mismo tiempo de Besarabia para instalarse en Monigotes y de treinta más que poco más tarde se unieron a estas últimas, la situación era desesperante. Fue entonces cuando fueron visitados por el doctor Löwenthal. A su regreso a Europa logró interesar por la suerte de los colonos al gran rabino de París, Zado Kann, y por su intermedio al barón Mauricio de Hirsch, filántropo y visionario que había conocido en París a Mitre, quien a su vez lo había interesado en el poblamiento de tierras en la Argentina. La intervención de Hirsch, que profetizó una Argentina libre para un puñado de hombres y mujeres oprimidos en su país natal, originó un impulso poderoso a la región; Hirsch comisionó al doctor Löwenthal, quien fue acompañado en su gestión por el señor Cullen y el coronel Van Vinkeroy.

75° aniversario de la fundación

La acción de Hirsch fue inmediata y, a su iniciativa, se fundó en 1891

Cuatro importantes sinagogas mantienen latente el culto de la religión judía en Moisés Ville. En la decana colonia israelita en nuestro país, se mantiene la población con un 80 por ciento de descendientes de los primitivos habitantes.



la Jewish Colonization Association, que caba de cumplir —el año último— 75 años de vida. A su influencia se debe la creación de la red de colonias judías en la Argentina, en las cuales se radicaron, con el correr del tiempo, millares de familias de esa colectividad provenientes de Europa Oriental. La primera medida adoptada fue la adquisición de 10.164 hectáreas anteriormente vendidas por Palacios a los colonos. Luego por intermedio de una coope-

y San Antonio y Clara, en Entre Ríos.

La región de colonización judía, con centro en Moisés Ville, se acrecentó con la adquisición de nuevas tierras a partir de 1895. La situación, hasta entonces crítica, mejoró a partir de esa época, gracias a la introducción del cultivo de la alfalfa y al desarrollo de la industria lechera. Los propósitos y finalidades de la nueva *Association* fueron aplicados en toda su extensión. Por dicha causa, en

decidió al año siguiente un segundo viaje de Cociovich a Rusia, a fin de gestionar en esta ocasión el traslado de 100 familias. Mientras tanto, 30 familias de Bialistok, en Polonia, y 42 de Rumania habían sido aceptadas y formaron los grupos de las colonias Bialistok y Zado-Kann.

En el año 1908 surgió la cooperativa *La Mutual Agrícola*, entidad que tomó a su cargo la representación del hombre de campo, cumpliendo con múltiples funciones. Con el andar del



Conviven en perfecta armonía cristianos y judíos en Moisés Ville y en los distintos pueblos de los alrededores que forman el conglomerado que fundó Jewish Colonization Association, que celebró en setiembre último 75 años de vida.

rativa que los propios colonos fundaron, se procuró la ayuda necesaria.

Al año siguiente arribaron en el vapor Pampa, otras 800 familias reclutadas por el barón de Hirsch, en Constantinopla, Turquía, que habían emigrado de Rusia. Todos ellos fueron establecidos en lotes que se habían preparado en las localidades de Mauricio, provincia de Buenos Aires,

1899, después de una rigurosa selección, la colonia central de Moisés Ville quedó reducida a 81 colonos.

Prosperidad de la colonia

Como resultado de la prosperidad de la colonia, uno de sus más destacados representantes, el señor Cociovich, fue enviado a Rusia a fin de reclutar familias destinadas a los centros de Virginia y Santa Elena. Estas familias, en número de 50, llegaron en 1900. El reclutamiento fue bueno y el establecimiento sobre lotes de 100 hectáreas, perfectamente preparados, constituyó un éxito tal que

tiempo se fundaron otras cooperativas tánderas y ganaderas, todas ellas agrupando a los colonos de la zona.

No obstante los esfuerzos realizados, sequías prolongadas o inesperadas inundaciones causaron mucho daño a las colonias. Sin embargo la situación no tardó en normalizarse. Los alfares se multiplicaron y el ganado aumentó su valor, hasta alcanzar en 1918 un precio excepcional.

Casi anualmente nuevas compras acrecieron la superficie de la colonia, la que tiene alrededor de 120.000 hectáreas. Moisés Ville se convirtió des-

de entonces en un importante mercado de transacciones de ganado, que en 1920 había alcanzado a las 260.000 cabezas, y a 33.000 las hectáreas de alfalfa.

Hoy Moisés Ville es el centro administrativo y cultural de la región. Se levantan allí cuatro sinagogas y una importante biblioteca. Los caminos están bordeados de paraísos, que dividen a la colonia en infinidad de parcelas, que rompen la monotonía de las tierras llanas de la región. Las

porciona aguas duras.

Lo convivencia de cristianos y judíos no ofrece problemas. En 1966, como ocurre cada cinco o seis años, las *fiestas patronales* en Moisés Ville coincidieron, el 24 de setiembre, con el Día del Perdón. Como consecuencia de ello, el programa católico, ampliamente expuesto en paredes y negocios, contenía la siguiente salvedad, en gruesos rasgos: *Esta comisión de las Fiestas Patronales, de acuerdo con el señor Cura Párroco, en razón de la*

radicaron en nuestro país las siguientes colonias judías:

Colonia Mauricio, en la provincia de Buenos Aires, fundada en 1892; Barón Hirsch, entre las provincias de Buenos Aires y La Pampa, en 1905; Narciso Levén, en La Pampa, en 1909; Colonia Montefiore, en Santa Fe, en 1912; Colonia Dora, en Santiago del Estero, en 1911; Médanos, en La Pampa, en 1902; en Río Negro en 1906, y en el Chaco, en 1917. En la provincia de Entre Ríos existen diez



En torno a la plaza San Martín, de Moisés Ville se concentran las principales actividades de la floreciente colonia. En el fondo se observa el flamante edificio de la cooperativa Ganaderos Unidos de Moisés Ville.

zanjas que bordean estos caminos con una red de canales subsidiarios, impiden el retorno de las inundaciones que, en los principios de la colonización y hasta hace unos 50 años, causaron verdaderos desastres. En la actualidad sufre una persistente sequía, que ha determinado a los colonos a dedicarse con preferencia a la ganadería. Sólo el proyectado canal del Bermejo podrá quebrar en el futuro este desequilibrio. Moisés Ville no tiene cerca ríos ni otras importantes fuentes hídricas, como no sea su subsuelo, que, en cambio, solo pro-

cordial convivencia en este Pueblo con la colectividad Israelita que el 24 de setiembre de este año conmemora el "Día del Perdón", ha decidido, en señal de respeto, comenzar la solemnidad exterior y profana de la Fiesta, al finalizar dicho día, haciéndose por la mañana los Oficios Religiosos en el Templo Católico y la Procesión como de costumbre, pero sin acompañamiento de la Banda de Música ni bombas de estruendo.

Colonias Judías en nuestro país

A partir de 1889, en que se estableció la primera en Moisés Ville, se

colonias: San Antonio y Clara, fundadas en 1892; Lucienville, en 1894; López-Berro, en 1907; Walter Moss, Curbelo y Santa Isabel, en 1908; Palmar-Yatay en 1902; Louis Oungre, en 1925; Leonard Cohen, en 1931, y Avigdor, en 1936.

Las diecinueve colonias judías que existen en nuestro país cuentan con un total de 3.484 colonos, y en general han alcanzado un alto grado de prosperidad. •

CUZCO,

LA CIUDAD INCOMPREENDIDA

Su riqueza en oro y

plata enloqueció

a los conquistadores

Por JIMENA SAENZ QUESADA

Para Autoclub

CUZCO es la ciudad incomprendida por miles de visitantes anuales que pasan indiferentes ante sus bellezas. El europeo común no comprende el misterio y la grandeza de una ciudad de piedra nacida como por encanto en medio de los Andes; todo europeo conoce ciudades del siglo XVI o acaso ha vivido en ellas. Por eso mismo, cuando esos turistas llegan a la imperial ciudad del Cuzco nada les llama la atención, pues están ocupados en buscar las construcciones incaicas, en buscar la ciudad capital del Tahuantisuyo. Al no encontrarla, el turista europeo, desilusionado, pasa de largo por este extraño Cuzco que nada le dice y que no le revela sus secretos, y va rápidamente a la fortaleza de Sacsahuamán, a Kenko o a cualquiera de las otras ruinas incaicas de los alrededores, que le hablarán más directamente sobre el poderío del imperio desaparecido. Los extranjeros se apresuran a ir a Machu-Pichu, a Pissac, a Ollantaytambo; allí sí descubren lo indígena y el color local que buscaban. Los ojos de los viajeros apresurados han pasado sin ver el alarde

arquitectónico del Cuzco.

En cambio los españoles americanos se dan cuenta del valor excepcional de esa ciudad situada a 3.330 metros de altura en los Andes.

Cuzco es una ciudad maravillosa, encajonada en un valle rodeado por verdes montes. Son los verdes y alegres montes de la sierra peruana, verdes por la permanente llovizna que cae en verano. La tierra es rojiza y las iglesias de piedra tienen un suave color pardo.

La ciudad desaparecida

La ciudad indígena ha desaparecido barrida por los edificios de una ciudad española. Como vestigio de lo indígena quedan las paredes, los muros de piedra de los palacios, unidos sin revoque, a la manera incaica. Pero esa pared indígena no llega más que hasta la mitad; a partir de ella los compañeros de Pizarro le otorgaron un nuevo aspecto a las casas ya existentes y las terminaron como casas de Castilla, con rejas, balcones y portales con escudos.

Las casas tienen, pues, media pared

incaica y el resto revocado y blanco a la moda andaluza; las dos culturas se dan la mano a mitad de camino, y balcones, celosías y rejas acentúan definitivamente el carácter hispánico de la ciudad. Es una Salamanca nueva, una Salamanca en los Andes.

Las casonas y palacios del siglo XVI, con su gran patio de arquerías de piedra y su dignidad cortesana, aún conservan la severa belleza renacentista. Este estilo clásico arquitectónico europeo ha dejado su impronta en la altiplanicie americana.

Los palacios se alinean en todas las calles centrales en una profusión tan exuberante como no se ve en ninguna otra parte de América. Los esforzados españoles que llegaron tras terribles esfuerzos a Cuzco, la ciudad perdida en los Andes, recibieron todos ellos títulos de nobleza y reedificaron los palacios de la dinastía inca poniéndoles el indeleble sello español. Todos los frontispicios ostentan los escudos otorgados por el rey en pago de los servicios prestados a la corona. Por eso el Cuzco entero, después de haber sido la sede de los incas, fue una ciudad de nobles españoles, aun-



Cuzco, ciudad maravillosa, encajonada en un valle con verdes montes, tiene en el atuendo de sus habitantes la continuidad histórica de los desaparecidos incas.

que algunos hubieran empezado su vida tan humildemente como Francisco Pizarro, quien antes de llegar a ser el Marqués de América, guardaba chanchos en Extremadura.

Uno tras otro se suceden los palacios, uno tras otro los magníficos portales de piedra. Los ojos se admiran de tanta magnificencia. El Cuzco parece un barrio aristocrático de alguna lejana capital.

Historias a sangre y fuego

Cada casa es una reliquia, cada una de ellas tiene su historia grabada a sangre y fuego en tiempos de la conquista española. En el día de hoy los dueños conservan legajos y papeles que atestiguan la ilustre ascendencia de sus mansiones.

Sin embargo, se nota en ellas el paso de los siglos, pues muchas están en completa decadencia e incuria. Al ser demasiado grandes para una sola familia con sus dos y tres patios de arquerías, han sido subdivididas y subalquiladas; se han llegado a cerrar muchas veces las arcadas de los patios para permitir la ubicación de varias familias en su interior.

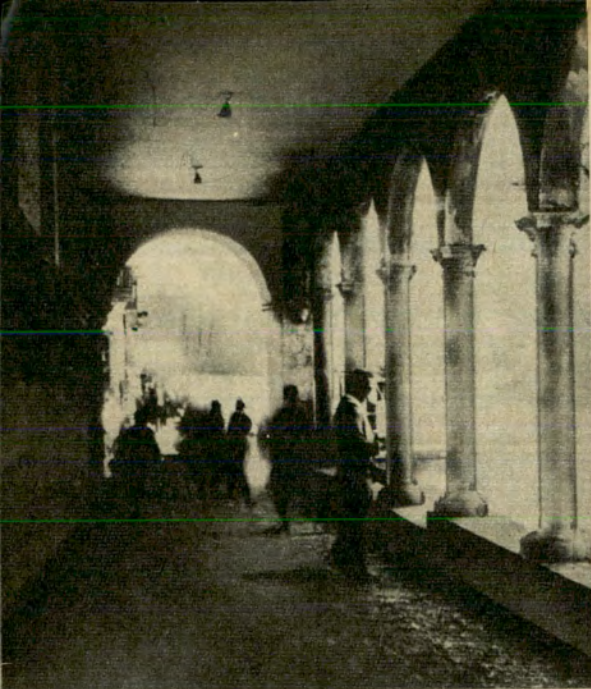
Las pequeñas calles retorcidas llevan nombres evocadores, y otra vez por una alucinación nos creeríamos en España, calle de Ceniza, calle de Desamparados, calle del Ataúd, nombres tétricos pero bien hispánicos, que en los barrios nuevos se combinan con los de algunos pocos próceres peruanos.

Pero la ciudad vieja, que no aprecian los turistas corrientes, por una rara coincidencia tampoco entusiasma a los cuzqueños. Los barrios nuevos son la obsesión de los habitantes del Cuzco, quienes consideran un monoblock como el supremo representante de la elegancia y el confort modernos. No se conocen aún en el Cuzco las casas de departamentos y, por una extraña paradoja, los moradores de palacios de la época de Diego de Almagro se avergüenzan de ellos y desean cambiarlos por alguna pequeña casita sin estilo definido o por un sólido monoblock situado en los barrios modernos.

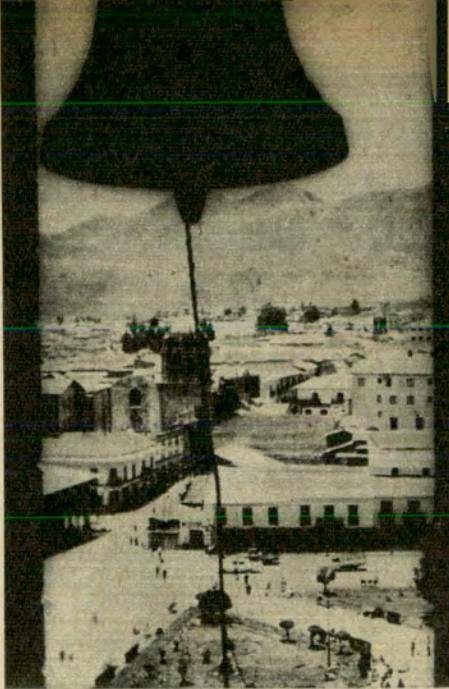
Las iglesias de Cuzco

Eso sí, los cuzqueños en todo se muestran americanos, pues es propio de nuestra América el querer reemplazar lo viejo y venerable del pasado histórico por nuevas y fugaces modas.

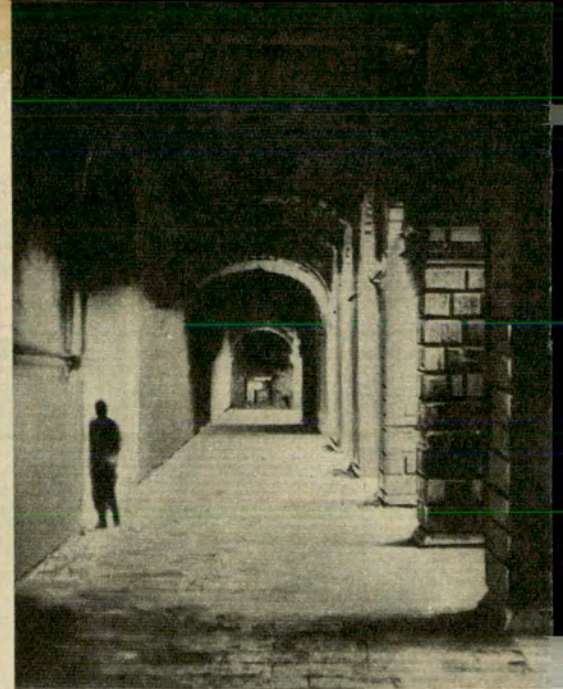
Pero los habitantes del Cuzco, en su afán de modernización, se estrellan ahora contra las disposiciones del



Claustro del convento de la Merced, en Cuzco. Cada orden religiosa quiso rivalizar con las demás en cuanto a lujo, arte y magnificencia de sus templos.



La Plaza de Armas, en el centro de Cuzco, vista desde una de las torres de la Catedral.



Extensa recova de la calle Sol, tradicional arteria de Cuzco, conceptuada como la Salamanca de los Andes.



La autora de esta nota junto a uno de los viejos muros del Cuzco histórico. Media pared incaica, y el resto revocado y blanco a la moda andaluza.

gobierno que prohíben echar abajo o modificar los palacios solariegos y cambiar la fisonomía de la bella ciudad. Gracias a estas disposiciones se ha salvado recientemente de la destrucción la casa de Jerónimo Luis de Cabrera, de donde partió este ilustre conquistador a fundar nuestra Córdoba.

Las iglesias del Cuzco fascinan, como todas las de la zona cordillera. El oro de los incas contribuyó en gran parte a su riqueza, y cada orden religiosa quiso rivalizar con las demás en cuanto a lujo, arte y magnificencia. Es así como los jesuitas tuvieron un pleito con las otras congregaciones porque proyectaron una gran iglesia de dos torres, con sendas capillas a los lados; estas capillas del plano original no eran un capricho jesuítico sino que estaban ideadas para contrarrestar los efectos de los desastrosos y frecuentes temblores. Finalmente, los jesuitas ganaron el pleito y hoy vemos en la Plaza de Armas, frente a la ancha catedral, un gran templo de dos torres, con sólidas iglesitas a los lados. Sólo hay tres sacerdotes jesuitas en este momento, y tanto esplendor nos parece algo desaprovechado. Pero se ha hecho *Ad Majorem Dei Gloriam*.

El convento de Santa Clara tiene sus altares cubiertos de espejos; junto a la catedral, en la Iglesia del Triunfo, se conserva la cruz negra que trajo Pizarro en la conquista y ante la cual se rindió Atahualpa; la iglesia de la Merced atesora un claustro cubierto de pinturas de la escuela cuzqueña, famoso en toda América.

Una a una las iglesias del Cuzco van abriendo sus tesoros ante los asombrados ojos del viajero.

La de Belén, enclavada en una colina, orgullosa como una reina, domina con su altura las humildes casitas de rojo techo.

Es el símbolo de ese Cuzco de plata y oro que enloqueció a los conquistadores. •



**Servicio de
previsión
para socios**

PARA ASEGURAR SU AUTOMOVIL

**A TARIFAS Y FRANQUICIAS QUE
BRINDAN UN POSITIVO BENEFICIO
ECONOMICO
CON FACILIDADES DE PAGO**

INFORMESE : en las Dependencias y Representaciones de todo el país



Camino de entrada al palacio de Chenonceau, junto al río Loira, que fue la residencia favorita de Francisco I^o

EL RIO ENAMORADO DE SI MISMO

Por ELVIRA LAITANO

Para Autoclub

Fotos de F. G. Roberts

LOIRA. Río indolente que caracolea entre castillos. Río curioso que avanza lentamente para espiar las torres renacentistas reflejadas en sus aguas. Y también río que fue vena de historia en la última guerra, señalando la frontera entre la Francia libre y la Francia ocupada. Quedó herido, con algún puente que ya nadie podrá cruzar, dejado ahí, como eterno grito de libertad y afirmación. Pero yo sé que el Loira es indolente porque está enamorado de sí mismo, como el bello Narciso; está prendado de sus aguas, espejos del palacio de Chambord, de Chenonceau y tantos otros.

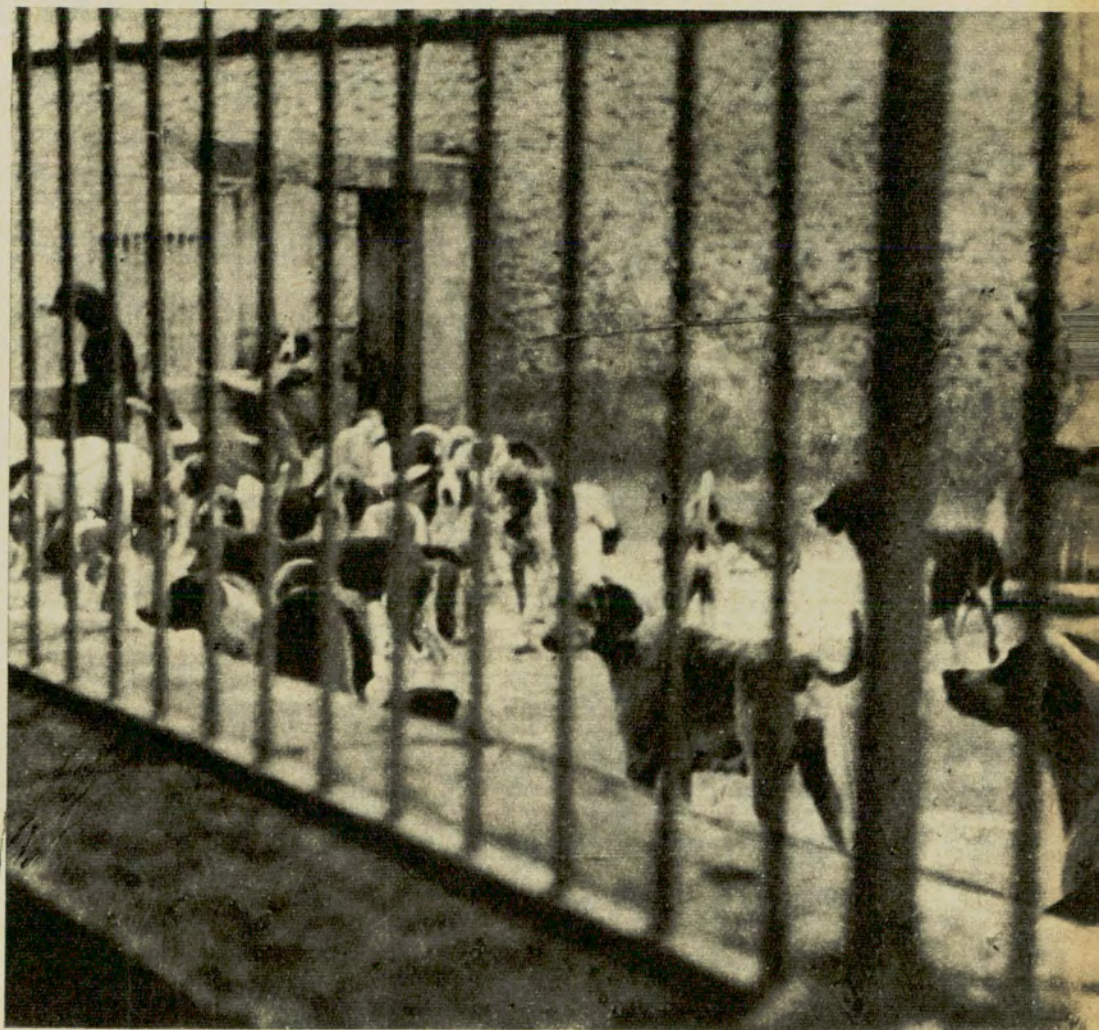
En el trayecto de Chambord a Blois, hallamos la residencia de verano de la Pompadour. Blois fue muy bombardeada, y su castillo no sabe sonreír porque la sombra de Catalina de Médicis lo torna frío, intrigante, inhóspito. Además, está terriblemente vacío, sin esos muebles que brillan en Chambord o Cheverny. Blois posee el gabinete de trabajo de Catalina, con dos cámaras secretas donde, según es tradición, guardaba sus

venenos. Pienso que hoy, con esa capacidad de intriga y de *camera*, se podría desencadenar una guerra bacteriológica.

En la provincia de Sologna, *Jardín de la Francia*, sonrío Chambord. Nadie más que Francisco I, el rey galante podía haber elegido ese lugar para su residencia favorita. Chambord fue, para Francisco I, lo que Blois para Luis XII; Amboise para Carlos VII, y, más tarde, Versalles, para Luis XIV, el rey sol. El rey galante anadió un ala al palacio de su suegro Luis XII, pero eso no podía satisfacer su refinamiento de hombre amante de las bulliciosas fiestas cortesanas. Y construyó Chambord, que es ameno, mundano, y se alza en lo que constituyera la selva pantanosa de la Sologne, para que el rey renacentista saciara su sed de cazar venados. Aquí representó Molière *El burgués gentilhomme*, y aquí está, pulcra, recamada por dentro en satín blanco, la carroza que el conde de Chambord guardaba para usar el día que fuera coronado rey... y que nunca pudo usar. La habitación oficial de Luis XIV, toda en celeste y blanco, con la tan típica barandilla que nos recuerda la entrada familiar y la gran entrada y que llegó a su apogeo en Versalles, la corte mundana por excelencia.

Después, retazos abiertos, inmensos, de tulipanes; viñedos que recién echan el primer brote en mayo, lentos arados a mancera —característicos de la campiña francesa— que parece bordada por manos febriles, incansables y ávidas. Amboise quedó atrás. Amboise tampoco sonrío, pero ahí no reina la intriga de Catalina de Médicis, Leonardo da Vinci nos atrapa en Amboise, con los restos que descansan en *La Chapelle*, en cuyo frente nos asombra una talla de la vida de San Huberto, patrono de los cazadores, donde ni siquiera falta la diminuta colilla del conejo, entrando en su madriguera. Y la casa donde Leonardo pasó sus últimos tres años y donde murió, con sus tres habitaciones repletas de maquetas. Y la sonrisa equívoca de todos sus retratos nos hace recordar la misma sonrisa que se fija en nuestra mente, para siempre, en la Gioconda.

Antes de Cheverny, el almuerzo en el *Hotel des trois marchands* donde, según la tradición, el jefe de la casa preparó el almuerzo para la reina madre de Inglaterra cuando ésta visitó el castillo. Los bosques y las cacerías de Cheverny, los robles, el museo de montería y



Perros de caza de Cheverny. Todos análogos, elásticos, acostumbrados a las cámaras fotográficas y a posar con sus patas delanteras en alto.

los perros... ¡los perros de caza!, todos análogos, nerviosos, elásticos, acostumbrados a las cámaras y a posar así, con sus patas delanteras en alto, entre el florido marco de los castaños en flor y la leyenda del musgo afelpado, que cae, como protegiendo los muros de la mansión concluida en 1632, por Henry Hurault, conde de Cheverny.

Para quien ame las síntesis podemos resumir: Cheverny es clásico (renacimiento francés, que trajo Francisco I de Italia); Chambord es un palacio de verano, ligero, mundano, y Blois, sombrío.

En una isleta del río Cher, también en la cuenca del Loira, hallamos a Chenonceau. Fue propiedad de Diana de Poitiers (favorita de Enrique II), la Diana inspiradora de *Diana de Poitiers en el baño*, retrato de Jean Clouet, de estilo flamenco, y de la Diana del castillo de Anet, (Diana cazadora, de Goujon, salvada cuando Anet fue destruida por la Revolución y que hoy vemos en el Louvre; la misma Diana de la época del arquitecto Lescot, la rival

de Catalina, esposa de Enrique II.

Chenonceau, Construido en una isleta del Cher, como hemos dicho, posee jardines simétricos, típicamente franceses; tapices flamencos, cofres góticos, una Virgen atribuida a Murillo, un auténtico Rubens, *Jesús y San Juan Bautista*, y un Vanloo, *Las tres gracias*, que representan, muy natural, las tres favoritas del rey galante (hermanas entre sí); pero Chenonceau posee unos árboles maravillosos, una avenida que nos hace murmurar, muy quedamente, aquello de Rabindranath Tagore: "Corazón mío, calla tú, que estos grandes árboles son oraciones".

Y callamos, por hoy, pensando en aquel río indolente, enamorado de sí mismo, ahí donde el aire se entibia pronto, donde los manzanos entretejen sus ramas bajas, trabajados como viñedos, ahí donde los tulipanes ríen en retazos abiertos y la figura del rey galante de Francia se enrosca en cada torre-cilla renacentista. •

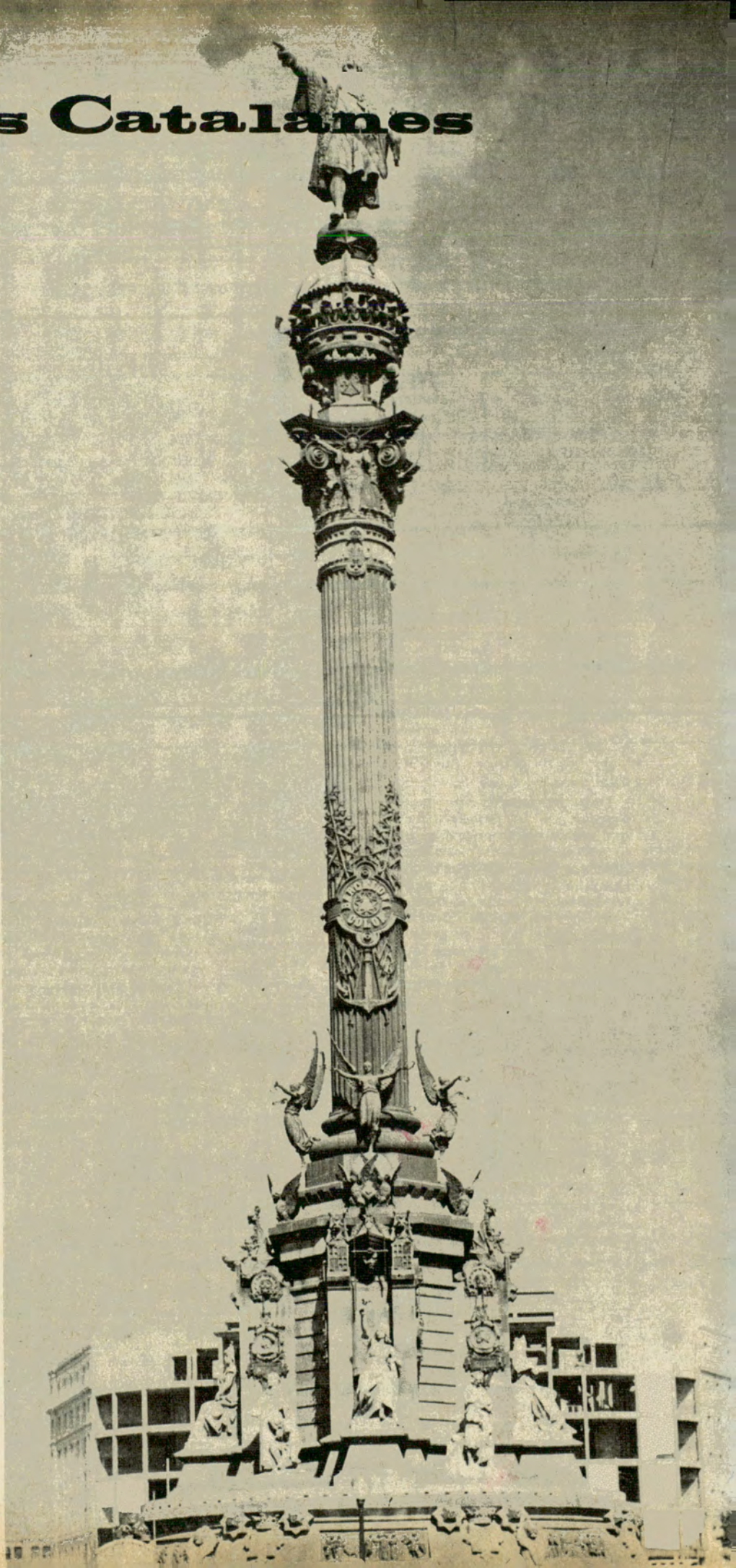
Apuntes Catalanes

Uno de los monumentos más importantes de la Ciudad Condal es el que el municipio de Barcelona dedicó al descubridor de América.

LAS RAMBLAS, SON LA SINTESIS DE UNA GRAN CIUDAD

Por
NOEMI VERGARA
DE BIETTI

Para Autoclub





Vista parcial de la amplia
y hermosa plaza de
Cataluña, centro neurálgico
de Barcelona y punto de
origen de las
Ramblas de la ciudad.

... **Y** pasaron por aquí los griegos, los visigodos, los cartagineses, los romanos, los árabes. Se le llamó Barkinon con sus primeros civilizadores; Barcinona en días godos, Barchaluna bajo los moros, Favencia Julia Pia Barcino durante el Imperio. Fue ciudad condal y cabeza de un reino: la fundó Amílcar Barca.

Mi interlocutor, un poderoso industrial, sonríe y se pone de pie. De su bien nutrida biblioteca —los barceloneses poseen acusada sensibilidad tanto para las manifestaciones espirituales como para las conquistas del progreso, y por su fluidez mental, su humor y ese "seny", sentido común que los ha hecho famosos, se descubre hasta dónde dejaron su impronta en el carácter helenos y romanos—, escoge un curioso ejemplar: se trata de una copia feliz del *Diccionario Geográfico, año MDCCLXIII*. Lee: "Barcelona, Barcino, bella y grande; rica, comerciante, muy fuerte y una de las principales Ciudades de España, Capital de Cataluña, con un buen Puerto, una gran Fortaleza sobre el Monjui y Obispado sufragáneo de Tarragona"... Se detiene...

—*Falta algo*, subraya uno de los visitantes. Pienso que atañe a más detalles sobre la privilegiada situación geográfica, descendiendo dulcemente hacia el mar, incrustada en fertilísimas tierras que ciñen montañas, colinas en rigor, cerrando el conjunto un par de ríos, el Llobregat y el Besòs. A horcajadas entre el mar y la serranía, su singular emplazamiento la convierte en el enclave más europeo de España y la presencia española que más gravita sobre el Viejo Mundo. Pero no; no es a eso a lo que se refería el caballero, ni tampoco a su pulso vivísimo, a su empuje, a la facilidad con que capta, haciéndolas suyas, las mejores conquistas del progreso. Iba más bien a contar cierta tradición vinculada con su separatismo.

—*¿Sabe Ud. que nosotros, los catalanes, somos tan individualistas que se llegó a decir, desde los tiempos de las expediciones marineras de Roger de Flor, que hasta los peces del Mediterráneo llevaban sobre el lomo las barras encarnadas y amarillas del reino del que Cataluña era esforzada vanguardia?*

Lo ignoraba, como asimismo que, a propósito de la vocación cultural y la



capacidad receptiva de su pueblo para cuanta empresa se vislumbrara, se afirmó de ellos que hasta los peces de sus aguas sabían hablar latín...

La plaza de Cataluña

Desde los ventanales de la residencia donde estoy, alhajada con ese concepto innato del gusto que va desde las más exigentes galerías de arte, la ropa de sus mujeres o las casas de modas, hasta los puestos callejeros de flores, pájaros y libros, tan frecuentes, contemplo la vastísima y hermosa plaza de Cataluña, centro neurálgico de la ciudad y punto de origen de las Ramblas, donde se cree existió el primer núcleo de gentes. Comento el impresionante ajeteo urbano, esa afirmación de progreso, esa sensación de que todo se está haciendo, de que todo se va a hacer y cómo, de que todo lo va a hacer este pueblo tenaz y emprendedor que, conforme Juan Maragall, a semejanza de su danza, la sardana, marcha dándose la mano.

Al comentar las escasas manifestaciones edilicias renacentistas o barrocas de la Capital, mis amigos replican: — *Barcelona, luego de un secular paréntesis de sosiego, saltó desde sus palacios del XIV al XV hasta los audaces edificios de vía Layetana; del medioevo pasó al encanto entonado del isabelino y de allí a la vanguardia arquitectónica con Gaudí...* Evocando de inmediato la trascendencia que el siglo XIX tuvo para la Ciudad Condal, subrayan: *Fue entonces como un ponerle pantalones largos, siendo la primera de España que usó el alumbrado a gas o que estableció el primer ferrocarril hasta Mataró. Creadora por excelencia, sus iniciativas van desde un primer Tribunal de Comercio hasta la concesión, por primera vez en Europa, de seguros marítimos.*

Ganamos la calle. Persisten aún en mi memoria olfativa las delicias de la "zarzuela" que comiéramos, poema culinario donde el mero, el rope, la langosta, los langostinos, el calamar, el mejillón, en sazónada mezcla, se pierden en las ondas olorosas de la "ópera", una exquisita salsa fuerte.

— *Otra vez será el pollo al ast, me dicen mis amigos. Y un tercero (como el francés, el catalán que abre las puertas de su casa y de su corazón lo hace para toda la vida), promete:*

— *Y con mi familia, la langosta a la brasa y los pulpos a la plancha. Recuerde que Barcelona, puerta y puerto de mar, cuenta con numerosísimas especies de pescados que hacen las delicias de los "gourmets". Una vidriera de las Ramblas y el recuerdo cálido en mi paladar abren el comentario para los vinos: blanco o rosado de Alella y Tarragona; tinto del Priorato, blanco y tinto del Panadés...*

— *Pero, en fin: vamos a recorrer Barcelona. ¿Cuál de ellas quiere Ud. ver? ¿Desde dónde? ¿Desde el Tibidabo — (532 m.)— donde aparece como enorme apeñuscamiento urbano, deshumanizado y chato, que, sin orden ni concierto, busca el mar? ¿Desde el puerto, "vista más propia de un grabado del siglo XVIII", imperando en vertical, el perfil gótico del barrio viejo? Escojo ambos contrastes: vamos al silencio y la paz recogida de éste, terminando luego la tarde en las Ramblas, de ser posible a la altura del Paralelo, ángulo de choque y junción de todas las lenguas del mundo, con un tanto de Broadway y otro*

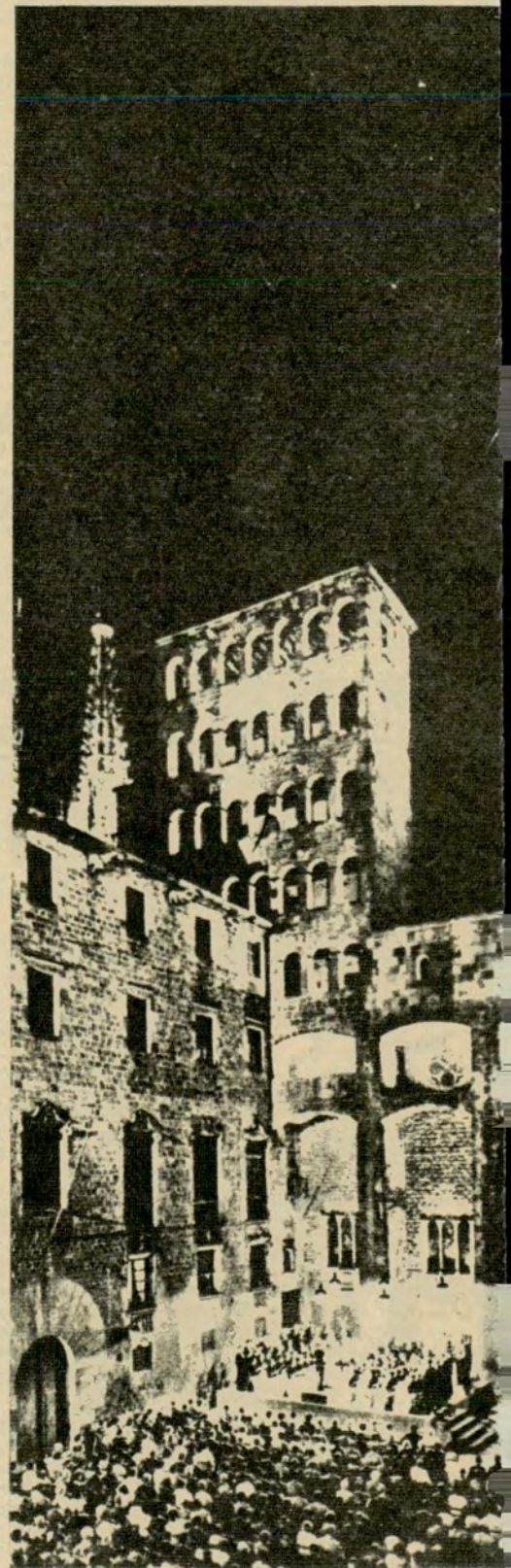
de Montmartre, donde la vida teatral y jaranera halla el más feliz marco imaginable.

Reliquias arquitectónicas

El barrio gótico: Lo andamos y desandamos, breve en su planta, riquísimo en monumentos invaluableles. Al descubrirlo siento que necesito volver sola — como me ocurrió con el de San Pelegrino, en Viterbo, joya europea casi ignorada —, y los añosos muros, los capiteles historiados, el susurro de esa fuentecilla melancólica, la Capilla de Santa Agueda con su ojival catalán y su decoración mudéjar, la Plaza del Rey, deciden mi suerte. Me quedo en Barcelona, seducida por ese rincón menudo, armonioso y bello, pasado vivo de la ciudad vigorosísima, pedazo cálido de su Historia, el mejor pedazo, quizá, de ella. La Catedral domina y centra el laberinto de callejuelas estrechas vueltas sobre sí, recoletas, entrañables. Viene del XIV y es una de las expresiones más audaces del gótico-catalán que acentúa, insistente, sus notas de verticalidad: es un querer irse hacia lo alto, un empinarse, brújula al cielo. Las dos torres, los haces de columnas interiores con su esbelta y fugitiva gracia, la pátina rubio oscuro de las piedras, el juego policromoso de los vitraux, coinciden para lograr el particular efecto. Más que las joyas que custodia, entre ellas el Cristo de Lepanto, que Juan de Austria puso en su galera el día de la batalla, más que las esculturas románticas o renacentistas, el oro o los tapices regios, atrae su paz penumbrosa. Afuera la luz se enreda en las finas arquerías del claustro o en el centro del jardínillo que él aprieta, mientras unas ocas, las de Santa Eulalia, patrona de la ciudad, queiebran con sus disonantes notas vitales, la magia del recinto.

Frente a la Catedral, en la calle de Santa Lucía, descubro otra reliquia arquitectónica muy bien conservada: se trata de la Casa del Arcedianio, que en el s. XV alzó el Arcedianio Desplás, sobre las fortificaciones romanas. Gótica renaciente en su factura, los altos ventanales con bajorrelieves le confieren sobriedad medieval, mientras un paradójal patio pequeño, alegre y tranquilo a un tiempo, con su solitaria palmera y su taza gótica, invita al presuroso peatón del s. XX a saborear la descansada vida del que huye del mundanal ruido.

Barzoneadora impenitente de las viejas ciudades europeas, voy, vengo, retrocedo, avanzo, sin fijarme por dónde ando y de buenas a primeras, más allá de la Pía Almoína, antigua casa de caridad, o de lo residencia de los canónigos, doy con la Plaza del Rey, un poema del tiempo muerto. De un lado, la capilla de Santa Agueda: para llegar hasta ella tengo que cruzar el Salón del Tinell (a. 1359), centro de un soberbio complejo reconstruido luego de haber sido durante el s. XIX casa de alquiler. Sede de ceremonias y cortes, se cuenta que allí los Reyes Católicos recibieron a Colón vuelto de las Indias. Mi vista repasa, lenta, el armonioso recinto: imagino al infortunado Almirante exhibiendo a sus Majestades, oro, plata, plantas extrañas y aquellas criaturas desnudas y salvajes que impresionaban el barrio gótico, ya en la Plaza de Berenguer, el Grande, ya en la casa de los condes de Barcelona. Abundan los rincones apacibles, las pausas sabias, las sorpresas de arte y tiempo..., hasta la de una parra inmemorial



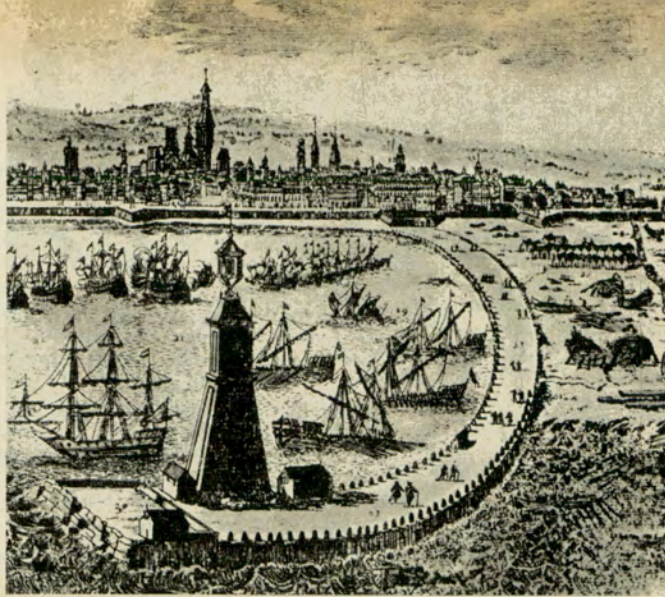
Aspecto del famoso barrio gótico de Barcelona, que concentra una serie de monumentos de extraordinario valor.

enredándose en las altas balconadas de una mansión del XV...

Puerto y puerta de España

Las Ramblas: "Rambla" torrentera, cauce natural o curso que dejan las aguas pluviales al bajar de la montaña. Es frecuente en Cataluña que las poblaciones —como ocurrió con la Capital—, se asienten en ambas riberas del cauce ya seco. Las barcelonesas, urbanísticamente muy distintas desde comienzos de siglo, cuando poseyeron, con los edificios de inusitados letreros en sus frentes, sus plátanos creciendo en feliz abandono y sus inconfundibles gorriones, una personalidad única entre las arterias europeas, ahora elegantes y embellecidas, constituyen la calle más palpitante y típica de la ciudad, encarnando la expresión genuina de su espíritu, con su polimorfo aspecto de ágora, mentidero, paseo, mercado y salón al aire libre. Sucesivamente nombrada de las Canaletas, con su célebre fuente y sus buquinistas, de los Estudios, con sus puestos de pájaros; de las Flores, tan risueña en su multicolor mercancía; de San José, con su teatro de Liceo, de prestigio internacional, y se ensanchan, perdiendo mucho de su encanto y sugestión, al llegar a la de Capuchinos y a la de Santa Mónica, que se vuelca hacia el mar, mientras Colón, de espaldas a ellas ahora, en su empujado pedestal, sus novelescas hazañas marineras. Es difícil pintarlas hacia el atardecer, cuando la luz imprecisa del crepúsculo se enreda entre las frondas de sus árboles. Un río humano, zigzagueante, sube y baja por ellas, se detiene ante los escaparates, discute el precio de un pajarillo enjaulado, mientras pregonan su libertad los que se dirigen, para su sueño, a las ramas vecinas; hojea las novedades del potente mercado editorial barcelonés o revisa, interesado, obras raras que le ofrecen, conocedores y corteses, los libreros de lance; pronostica sobre fútbol o corridas cerca del Arco del Teatro —garganta de lobo que da acceso al otrora corazón del hampa, el barrio chino—, acude a una de esas inimitables terrazas a beber su aperitivo o gustar un postre; reposa, despreocupado de los ajetreos cotidianos en sillas colocadas bajo la umbría o comenta *La Vanguardia Española*, el importante periódico catalán, ofrecido a voz en cuello por los diareros. La edificación que cife las Ramblas es, como su vida, variadísima: la iglesia barroca o el palacio neoclásico se codean con ciertas construcciones atemporales, acaso sin gracia, pero embellecidas por la más heterogénea familia de carteles que van desde ferreterías a heladerías, cines, teatros, bancos, sastres, joyeros, estanqueros, peluqueros, en suma, cuanto puede adicionar la imaginación para componer un cuadro vital al que no tarda en incorporarse el visitante, siguiendo la vibración contagiosa y simpática de la ciudad alerta. Las Ramblas ignoran la noche: las fuerzas que las definen no reposan nunca, emanando de ellas, sin embargo, un paradojal sentimiento, inexplicable e íntimo, un sabor y un color a vieja calle de pueblo, rica en esa resonancia fraterna perdida en las grandes urbes.

Barcelona, dijo Maragall, es un mundo, el compendio de un mundo, la síntesis viviente: las Ramblas, añadamos, son la síntesis cálida, comunicativa, de esta encantadora ciudad, hermosa y fuerte como una amazona, puerta y puerto de España. •



Antigua ilustración del puerto y ciudad de Barcelona, a orillas del Mediterráneo. Es actualmente una de las principales ciudades de España y capital de Cataluña.

¡ES UN DEBER DE CONCIENCIA!



Su MECANICO lo sabe y USTED no debe ignorarlo

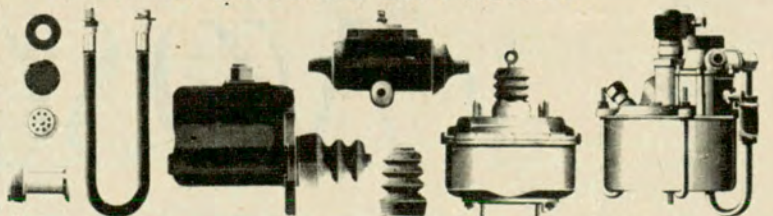
¿Cuántas tragedias de tránsito son causadas por fallas en los frenos?

En la Argentina no se conocen estadísticas, aunque no es difícil suponerlo. Pero para reducir los porcentajes, es necesario que los CONDUCTORES EXIJAN y los MECANICOS UTILICEN en sus reparaciones sólo Repuestos PARA FRENOS que se ajusten a las normas, requeridas por la Industria Automotriz Internacional.

EXIJA ENTONCES FRENOS

Bendix

CALIDAD MUNDIAL EN FRENOS



FLUIDO PARA FRENOS - FRENOS HIDRAULICOS - FRENOS DE POTENCIA

Escuche "LA SEGURIDAD EN EL TRANSITO" por LR4 RADIO SPLENDID martes y viernes a las 18.50 hs.

TUVE la suerte de criarme en amistad con animales de las más diferentes especies: mi petiso poney, llamado Poninín; un gran pato criollo que respondía al nombre de Crescencio; el Boy, un ternero gaucho, que con el andar de un par de años se transformó en toro tremendo; el matrimonio de perros salchicha Ketty y Kuroki, nombre tirando a japonés que le puso mi padre, quizá sospechando en el tiempo la alianza nazi-nipona.

Estaba, además, la Pancha, hembra de peludo, que habitaba un gran tonel acostado, lleno hasta más de la mitad de tierra para que ella escarbase cuevas en hipotética escapada.

Estaba también Pepe Quiroga, un carnero criado a mamadera, porque al nacer se le murió la madre, el más travieso de todos los habitantes de *La Octavia*, estancia que administraba mi padre y a la cual debo mi nombre.

Por culpa de Pepe Quiroga, comencé a escribir versos. Todo ocurrió una mañana ligeramente neblinosa, en la que, con mi hermanita, los dos visitando camión, puesto que nos habíamos arrojado de nuestras camas para ver lloviznar, lo vimos a Pepe en una travesura máxima. Estaba triscando la sogá con ropa blanca tendida, más allá de los jardines interiores de la casa.

Enseguida comprendimos que a nuestro amigo atado le esperaba algún rudo castigo, que no podríamos evitar. Mientras yo lo miraba absorto, Rosita Rivas Rooney se puso a llorar por adelantado, y entonces yo, que tenía un lápiz en la mano con el cual estaba dibujando monigotes, escribí:

*Pepe Quiroga
se comió la sogá.
Uno le mira
y otro le llora.*

Una ancestral vocación

Con los años, fui comprendiendo hasta dónde españoles, hispanoameri-

canos en general y argentinos en particular, tenemos una casi ancestral vocación por hermanarnos con los animalitos, que no sé si son tan irracionales como se dice, sobre todo comparándolos con nuestra especie.

Mi ya desaparecido amigo el poeta Novillo Quiroga, descendiente del Tigre de los Llanos, por su apellido, me hacía recordar a mi carnero.

Lo cierto es que, así como en la picaresca española existe un Licenciado de Cabra, el chileno Fernández Toro le dedicó un poema endecasílabo al Cordero de Dios que borra los pecados del Mundo.

Y así andamos, de animal en animal, bien andado el andar cuando no se trata de los ejemplares de la especie humana, que los presenta en abundancia, y generalmente para desmerecernos ante los irracionales.

Ahora, pasado el medio siglo de vida, quiero evocar a aquellos aventureros de la llanura de todo tamaño y de todo pelaje que acompañaron mi infancia y mi adolescencia.

Ahí está el Chino, perro blanco manchado de negro, al que mi padre sacrificó de un balazo para ahorrarle el padecimiento de la rabia; el Rin, un galgo alemán, del cual se enamoró tanto Alberto Begerie que le fue regalado y trasladado a la estancia San Carlos, seis leguas largas de casa. Tres días después estaba de vuelta, con la lengua afuera, echándose a los pies de mi padre a la hora del almuerzo.

Todos amigos del hombre

Los gatos aman un lugar. Los perros, a la gente.

Es conocido el hecho de que lord Byron viajaba por el mundo acompañado de una oca, cuya jaula inclusive colgaba del eje de su coche cuando andaba por Inglaterra. El sanguiinario Ricardo III de Inglaterra alimentaba paternalmente a una rata, lo cual es más bien comprensible. Hubo una aristócrata francesa que, al pie de la guillotina, pedía que tratasen bien a su perrito que se iba a quedar solo.

Hubo un escritor norteamericano, ahora no recuerdo cuál de ellos, que usaba a su gato de aprieta papeles.

Indudablemente, los animales de caliente sangre pueden ser todos amigos del hombre, a poco que el hombre se olvide de su sangre fría. ¿Acaso Jesús no entró en Jerusalén cabalgando en un asno?

Y si Juan Ramón Jiménez cabalgó en su querido Platero, asno al que dedicara un hermoso libro, *Platero y yo*, unos animalitos con menos inteligencia que Platero salvaron a la Roma imperial: los gansos del Capitolio, que armaron una gran zarabanda hasta que la guardia se puso de pie con el enemigo *ad portas*.

Es cierto, también, que existe el desierto viviente con el cual nos obsequiara Walt Disney, en el cual arañas, escorpiones y otras alimañas se batían en duelos mortales. Algunas de esas luchas he visto en el campo argentino. Pero aquí me refiero exclusivamente a los animales nobles, incluyendo en ellos a los grandes carniceros capaces de medirse entre ellos a muerte como señores de su propio coraje.

Y no hablo de los nobles elefantes, porque ellos, última herencia de la prehistoria, están muy lejos del bien y del mal. Protegen al hombre porque lo saben débil pese a toda su fortaleza artificial, y no temen morir porque para ellos la muerte es una herencia sin adir aún.

Los elefantes, en el fondo de sus almas paquidérmicas, sienten compasión por el hombre, ese animalito que no sabe morir con elegancia, sino en muy contados casos. Si supieran leer, lo considerarían a Lisandro de la Torre como un noble paquidermo.

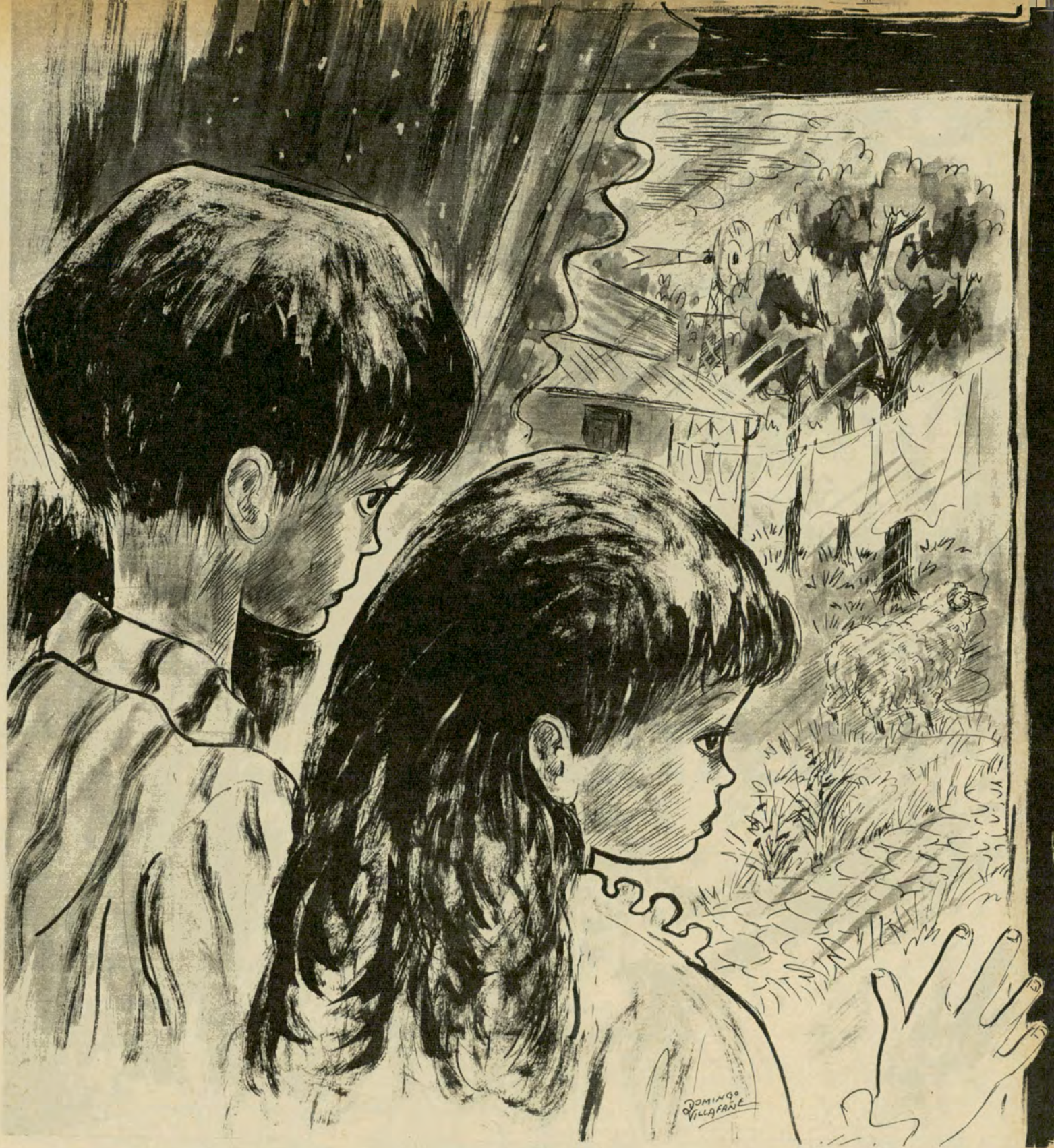
Más que miedo, amor

En *Corazón*, de Edmundo D'Amicis, hay un relato en el cual un muchachito arroja a un turbulento río un perro al que no puede mantener. El pichicho logra zafarse de la collera emplomada, y al nadar encuentra la gorra de su desaprensivo amo, a la que el viento se la arran-

Los ANIMALES y NOSOTROS

Por OCTAVIO RIVAS ROONEY

Para Autoclub
Ilustró Domingo Villafañe



cara de la cabeza en momento de cometer lo que iba a ser su crimen. Con la gorra entre los dientes, el animalito comenzó a rasguñar la puerta. El reencuentro, más que dramático, fue histórico. Había de por medio una lección de fidelidad y de coraje.

Hay varios casos de perros que murieron sobre las tumbas de sus amos negándose a comer.

A los animales, más que miedo hay que tenerles amor. La anécdota histórica de Androcles y el león es bastante sugerente. Allá en la caverna lejana, el gran animal se lamia su pata herida por una espina; el esclavo se acercó y con la máxima delicadeza arrancó la espina y curó la pata de la bestia terrible.

Cuando, arrojado al circo para es-

pectáculo de los criminales de siempre, le soltaron la fiera que había de despedazarlo, el león se aproximó, y ante la estupefacción de los asesinos perfumados y con impunidad, el terrible felino se echó a sus pies y le lamó la mano.

La gratitud es en general condición de animales. Algunas veces, de seres humanos. •

PORTOFINO, EL VILLORRIO QUE QUIERE



Por el ancho veredón que bordea la pequeña rada, pasean los turistas de todas partes del mundo.

“RESTAR LI...”

Por VICTOR ARENA
Para Autoclub

ES Portofino un lugar apacible, tranquilo, ideal para descanso, especialmente del espíritu.

Bordeando el puerto natural, que forma un recodo en el Golfo Tigulio, metida entre las colinas que la coronan, está la milenaria aldea de pescadores y marineros, con sus casas multicolores asomadas al muelle y a la *calata* Marconi, para reflejarse en el agua cristalina del mar, que llega allí a descansar en la paz beatífica de una serenidad contagiosa. Las *barcas*, modestos botes, lanchas lujosas e importantes *yates*, se bambolean en la noche estival, mientras descansan, ellos también, de sus andanzas de viajeros incansables, como si soñaran con glorias no alcanzadas...

Todo está allí como detenido en el tiempo; sólo las campanadas monacordes de San Martino marcan el compás de las horas, como único índice de que la vida sigue.

Siempre igual

Es que Portofino es el villorrio que no quiere progresar. Quiere *restar li*,

amarrado a sus tradiciones y a sus viejas costumbres, como sus *barcas* y como sus hijos. Por eso, tal vez, en los portales de la vieja *calata*, ancianas nonagenarias, sin descanso y sin anteojos, siguen haciendo el *pizzo* de hilo de Irlanda como lo hacían sus abuelas. Por eso, los marineros y pescadores, nietos y bisnietos de los que *hicieron* Portofino, vienen todos los días, descalzos y con su indumentaria característica de pantalón arremangado y remera, a limpiar y mover sus *barcas* para luego sentarse, en los atardeceres estivales y serenos, salpicados de golondrinas, en el malecón del puerto, y allí, en el dialecto de sus mayores, comentan la actividad de la jornada. Por eso, tal vez, no se pueda aquí reformar nada de lo existente, ni edificar nuevas y modernas construcciones, ni cambiar la fisonomía a los comercios, al punto de que cuando haya que reponer o reparar algo que ha cedido a la acción del tiempo, deba hacerse en el mismo estilo, con el mismo color de lo anterior, como sus *barcas* y como sus habitantes, que ya preparan a sus sucesores en niños que, por andador, tienen un bote, que



El puerto natural de Portofino, rodeado de colinas, constituye un villorrio milenario de pescadores y marineros.

estudian en la cartilla del cielo si habrá *borrasca*, o si el mar estará *grosso*; que juegan con los peces, los remos y las boyas y hablan del mar, de la pesca y de las *barcas* como de sus mejores juguetes.

Restar li. Seguir igual que hace cientos de años, en la tranquila monotonía del silencio de sus noches sin ruidos, sin patotas bullangueras, sin altavoces, sin música destemplada, ni rumores de cantina.

Restar li... con sus comedores clásicos rodeando la *Piazzetta*, que deben conservar su característica y sus letreros anunciadores, sin la policromía del *gas-neon* ni el bullicio que perturbe la tranquilidad de quién quiera *restar li...*

Apacible y tranquilo

Así es Portofino de apacible y tranquilo. Se llega a él por el mar, que se aquietta en el puerto y adquiere la transparencia del cristal, o por el camino, que caracolea entre el mar, la montaña y la arboleda y que se angosta, como si quisiera limitar el número de visitantes, y se detienen

en la placita de la Libertad, desde donde los viajeros deben caminar una cuadra para llegar a la Plaza *De los Mártires de la Olivetta*, a la que baña el mar, rodean los edificios y es punto de reunión de vecinos y turistas. A la derecha está el muelle, donde atracan continuamente los lanchones que hacen el servicio de pasajeros a Santa Margherita y Rapallo, y en el ancho veredón que los bordea pasea gente de todas partes del mundo. Por todas partes puestos de venta de fotografías, manteles, recuerdos y, en cualquier lugar, pintores aficionados y profesionales instalan sus caballetes, tratando de transportar a la tela la belleza del paisaje. Sobre ese lado anclan naves de 10, 20 y hasta 30 toneladas, de quienes llegando de otros puertos o de países distantes, vienen a Portofino a buscar serena tranquilidad, y también los *motoscafos* de los que habitan en los palacetes incrustados en las colinas, entre olivos, pinos y castaños, y bajan para hacer sus excursiones marinas asesorados por expertos que les cuidan y preparan las embarcaciones.

Allí, asomando del castillo *San Jorge* como un mantón sevillano tendido sobre un balcón, los macizos de oleandros, hortensias, geranios y jazmines ponen su nota de mil colores, mientras exóticas palmeras levantan su cabellera despeinada por entre los olivares y magnolias. Más arriba, en la colina, como oteando el horizonte, está el faro, incrustado en la cúpula misma del promontorio, al que se llega en 10 minutos por una angosta vereda escalonada, rodeada de arboleda, que cada tanto se ralea para dejar ver un retazo de mar azul, o un paisaje distinto. Allí está también, afirmado en la roca y en el tiempo, el *castello* Brown, que conserva su estilo medioeval a pesar de las reformas de que ha sido objeto, con su torre circular, sus almenas, con su cerco de piedra y su penacho de pinos seculares. Está como hace mil años, vigilando la entrada de la bahía y el pequeño puerto, como cuando era fortaleza inexpugnable. Hoy, después de haber pertenecido por siglos a súbditos británicos, ha vuelto a poder de la comuna de Portofino, que lo ha abierto a la curiosidad pública.

El castillo de la Olivetta

En la misma colina está el castillo de la Olivetta, otra antigua fortaleza que fue escenario de un luctuoso suceso guerrero en 1944, del cual los portofineses prefieren no hablar. También el de San Jorge y otras residencias veraniegas, como asimismo el Cementerio y la Iglesia San Jorge, que fuera destruida durante la última guerra y reconstruida después en el mismo estilo y dimensión, tal como lo establecen las ordenanzas de Portofino. Al fondo del muelle y ya casi

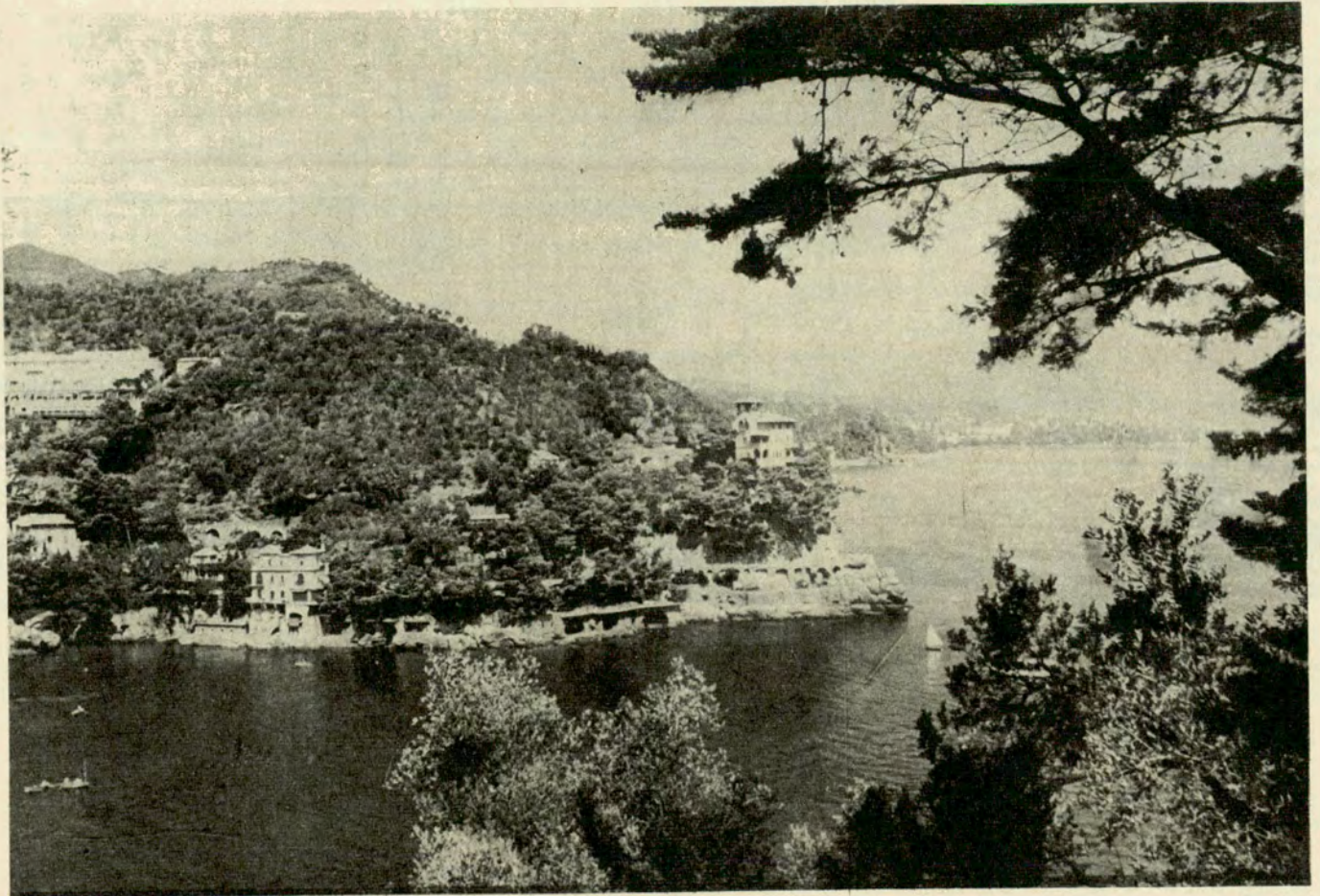
más afuera, rodeando el puerto y siguiendo su forma semicircular, las clásicas viviendas de Portofino, con sus techos de dos aguas desiguales, su profusión de ventanitas verdes y la prolicromía de sus frentes típicos. En la estrechez de la *calata* se agolpan vecinos y turistas, y entre embarcaciones y bancos de venta de objetos tradicionales corre la vida tranquila de Portofino.

Ideal para el descanso

En la cabecera de la plaza, típicos restaurantes, de los cuales *Al Navi-*

de las naves ancladas en el puerto, o para cenar en los restaurantes de la banquina.

En Portofino no se permiten ruidos que puedan resultar molestos o perturbadores para el descanso. Por ello no hay orquestas en los bares o comedores, ni altavoces, ni cantores callejeros. Cuando el sol se va a descansar tras la colina, cuando se aquietan las barcas, cuando los *barcaiolos*, pescadores, marnieros y vecinos vienen, con las últimas pincelas de sol, a sentarse en el malecón del muelle, en los bancos de piedra de la *pia-*



Vista general de la costa de la zona de Portofino, un lugar apacible, tranquilo, ideal para el descanso y esparcimiento del espíritu.

sobre la desembocadura del puerto, hay una rampa de cemento que sirve para poner en seco las embarcaciones y que es el lugar donde se pueden tomar baños y al cual concurren asiduamente las madres con sus hijitos.

Después, las rocas, como queriendo cerrar la entrada al puerto, y entre ellas otro pequeño y moderno faro.

A la izquierda de la Plaza de los Mártires de la Olivetta, está la *calata* Marconi, en cuyo primer tramo con arcadas y recova hay restaurantes, quioscos de venta de cigarrillos y diarios, despensas y otros negocios. Luego el Centro de Marineros; donde se reúnen *barcaiolos* y pescadores, y

cello es el más modesto y el más concurrido y conserva su fisonomía a través del tiempo, y su fama, que se extiende por toda Italia, se afirma en su cocina de tipo casero y tradicional, sobre la base de sus sabrosas pastas, del *pesto*, y de sus pescados y mariscos.

En todas las colinas que rodean a Portofino, jardines, quintas de verduras y hortalizas, olivares y pinares, y como engarzados en la arboleda, lujosos hoteles y las viviendas de adinerados comerciantes, industriales y artistas, que bajan cotidianamente para dar expansión a sus aficiones marinas, a visitar a los propietarios

zetta o en el Centro de Marineros, un beatífico silencio tiende su manto sobre el villorrio, que no alcanza a interrumpir la música moderada de la casa que vende discos, ni la radio de algún yate anclado en la ensenada.

Portofino y sus habitantes han escapado de la fiebre de los *rascacielos*, y de la bullanguería, y sus habitantes se muestran satisfechos de haber solucionado el problema de su felicidad conformes con permanecer tal cual son. *Restar li*, quedarse allí, abroquelados en sus costumbres y tradiciones, con su dialecto, con su *pizzo al tómbolo*, con su cocina y con sus *barcas*. Sobre todo con sus *barcas*, que son parte de sus vida. •



CANDIDATOS A TURISTAS

Por PEDRO GAMBANDE

Para Autoclub

A SI como hay turistas *al instante*, que parecen brotar de la calle por generación espontánea y en un periquete se largan a recorrer el mundo, así también hay candidatos a turistas que se consagran a soñar en viajes largos, muy largos, al extranjero, y que sin embargo difícilmente logran atravesar el charco. Unas veces, porque las ocupaciones del diario vivir son muchas, otras, porque las divisas disponibles son pocas; casi siempre, porque no hay plata, ese vil metal que, según afirma un dicharacho popular, *no hace la felicidad de nadie...*, aunque sirve para calmar los nervios de todos.

Conforme se puede advertir, la culpa de esas postergaciones, proviene de la falta de tiempo y del maldito dinero, especialmente de este último, cuyo constante déficit lo convierte

por ensalmo en un artículo más de los muchos que necesitamos importar. Esto se debe, hablando entre nosotros, a que el cuarenta por ciento de la población, no lo tiene; otro cuarenta por ciento, tampoco.

Semejante busilis no lo padecían nuestros antepasados, santa gloria hayan. Ellos, juntando ganas y paciencia, podían hacer economía, se pagaban los gustos y eran unos ahorristas consumados, sin dejar, por eso, de echar sus buenas y sostenidas siestas. En cambio hoy, en los apresurados tiempos que corren, para arrebañar siestas y ahorros, hay que ser magos. Pero como los magos no abundan, esto explica por qué los proyectos de costosos cruceros internacionales, con los que sueñan los aspirantes de bolsillo enjuto, no dan para mucho que se diga, como sea, para conformarlos, un horóscopo de pronóstico reservado.

Soñadores engañados

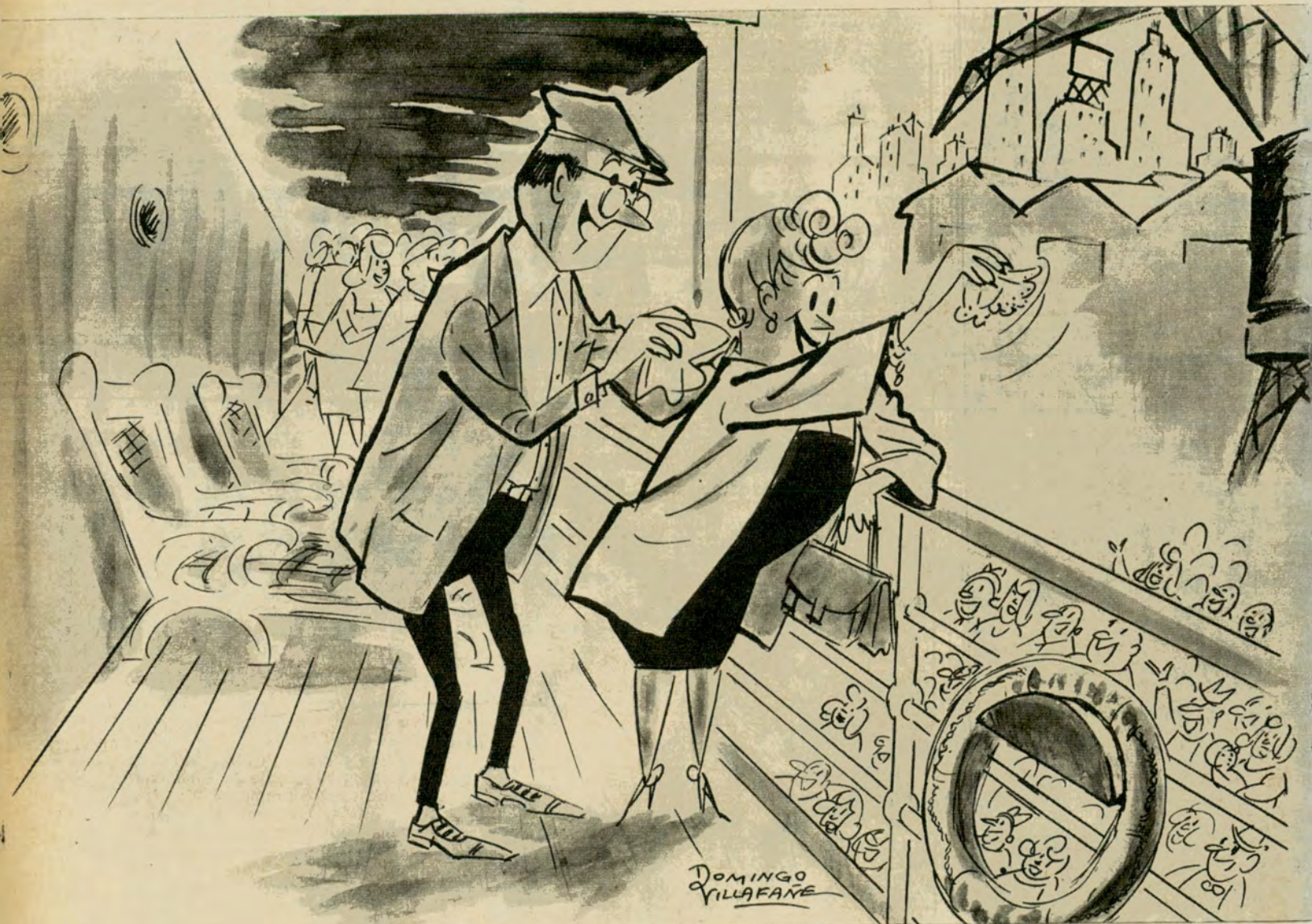
Pese a estas poco prometedoras perspectivas, no cejan en sus intenciones,

pues los soñadores insignes poseen una extraordinaria facilidad para engañarse a sí mismos. A falta de otra cosa de mayor enjundia, se prestan esperanzas. Con ellas vislumbran largas travesías allende los mares, perciben viboreantes derroteros tramontanos, avizoran lejanos países de ensueño que anticipan van a conocer *algún día*, cuando dispongan de tiempo, tan pronto tengan con qué... Todo lo cual, dicho así, muy sueltos de cuerpo, promete mucho en teoría, aunque no siempre se cumpla en la práctica, por la sencilla razón de que re-

navegación y consulados; acopian celosamente folletos de excursiones, mapas, guías de hoteles, de ferrocarriles, caminos, etcétera. Finalmente, compran tres manuales para aprender inglés, francés e italiano en quince días, sin que por supuesto empaquen las maletas. Esta tarea la dejan para último momento, es decir, para cuando dispongan de los medios de pago que hagan posible metamorfosear las fantasías de hoy en palpables realidades de mañana.

Lo cierto es que nuestros amigos no pueden ir hacia adelante mientras

cenio alcanzaron los cien mil de marzgas, sobrevino justamente la desvalorización del peso correspondiente a los años pares. Postergaron, naturalmente el viaje para cuando juntaran doscientos mil (debido a la inflación), y tras una búsqueda ardorosa durante otro largo período de jaquecas, lograda que fue esa suma, les sorprendió la crisis económica perteneciente a los años impares. Se vieron forzados nuevamente a diferir la partida; pero como los Pérez no son gente de dejarse cortar el viaje por unas traicioneras tijeretadas de la vida, insis-



sulta difícil atrapar simultáneamente el tiempo y el con qué, ya que marchan por separado y según una pintoresca frase de Julio Camba: *son como los espárragos, que, no siendo para venderlos en manojos, no se juntan...*

A todas estas, los pretendientes siguen en sus trece, preparándose, pacientemente para el largo viaje que tienen en vista. Empiezan por hacer peregrinaciones de asesoramiento a las agencias de turismo, empresas de

el fantasma de la iliquidez los sigue y frena por detrás. Tal el caso de los Pérez, por ejemplo, quienes hace años, bajo los efectos febricitantes de la luna de miel, decían engolosinados: *cuando tengamos cien mil pesos viajaremos a lo grande, varios meses. Iremos a España, Francia; además de Italia, Suiza, Alemania, Inglaterra y Portugal.* A contar de ese momento se pusieron en una tarea de faraones, peleando a brazo partido el centavo y cuando al cabo de un de-

tieron diciendo sucesivamente: *cuando tengamos trescientos mil... cuando tengamos cuatrocientos mil... viajaremos en grande.* En eso están todavía, como el dichete de Quevedo, *que ni sube ni baja ni está quedo.*

Soñar no cuesta nada

Lo que pasa a los Pérez, les ocurre a los López, a los García, a los González, a miles, hasta que transcurrido un tiempo más o menos largo, según la resistencia de cada cual, em-

piezan a echar cuentas consigo mismo y a advertir que son inútiles los propósitos si no se apoyan en las *efectividades conducentes*, que son las únicas que hacen posible muchos imposibles. Con este desgarrador *lasciate ogni speranza*, los más débiles meten violín en bolsa para terminar por consumir sus ocios en el cine, en la caza, en la pesca, en el dominó, en la canasta, en todos esos pasatiempos y zarandajas que sirven para resignarse a quedarse donde están. Los menos débiles truecan sus pretensiones de ultramar por patrióticas giras sobre el modesto suelo nacional.

En tanto transcurre el tiempo, se suceden los años, pasan diez, veinte, treinta, tal vez más. Y el tan gulusmeado periplo de los sueños de crisálida en muchos casos no se cumple, quedando siempre postergado para más adelante con los consiguientes riesgos que tales postergaciones suponen. Porque un día cualquiera, el destino puede estar nervioso, puede tener un berrinche, puede pasar la cuenta. Y si pasa la cuenta ya se sabe lo que pasa.

Pero no nos pongamos solemnes, tomando las cosas por donde queman, que no siempre terminan tal cual las pintamos. No todos los candidatos de desmembrado presupuesto quedan con sus proyectos trunco, en humo de pajas o en agua de borrajas, o como se los quiera llamar. Algunos hay que, después de mucha brega o por un traspaso de cuentas o por un golpe de

chamba, sobreviven a sus empleos y logran, por fin, *ábrete Sésamo* de sus porfías.

A tales privilegiados, el destino, en algunos casos los suele favorecer por partida doble; primero, por permitirles superar las miserias de la vida cotidiana, y segundo, por franquearles la salida a tiempo, es decir, antes que los años les cierren muchas puertas y *antes que los amigos*, según una expresión de Ramón y Cajal, *junto con las muelas nos vayan dejando con la edad*. Les llega de pronto la hora de pasar del purgatorio al paraíso. Desde ese momento mandan a paseo los horarios, las tutelas, los problemas que les ataban a las puertas de sus casas. Automáticamente se incorporan a la cofradía de los que practican el arte de vivir, en vez de seguir ejerciendo el rutinario oficio de ganarse la vida. Y cuando menos se piensa, ¡hélos ahí muy peripuestos y orondos frente al mar o encima de las nubes contemplando con ojos redondos de vacaciones la costa que se aleja o el suelo que huye debajo de sus pies! ¡Son libres! ¡Y por fin, turistas de carne y hueso, de verdad y no de pega!

Al verlos partir, conociendo todas las peripecias sufridas para cumplir un anhelo tantas veces postergado, sentimos la emoción de ellos como si fuera propia. Allí van los Pérez, los López, los García, los González, los triunfadores. Esa pareja, él alto, calva reluciente, *algo cargado de espal-*

das y no muy ligero de pies, como el padre del Quijote; ella, mediana estatura, cabellos grises, cutis fresco todavía; ambos joviales y sonrientes, rodeados de hijos, nietos y amigos, representan un símbolo. El símbolo de muchos esfuerzos, de muchos años de espera que culminan en las puertas de la vejez con lo que soñaron hace treinta o más años. Con ellos va la simpatía y el homenaje de quienes los despiden agitando sus pañuelos, entre cuyos adioses parece desgranarse un rosario de ilusiones insatisfechas de muchos que quedamos en tierra esperando también nuestra hora... •

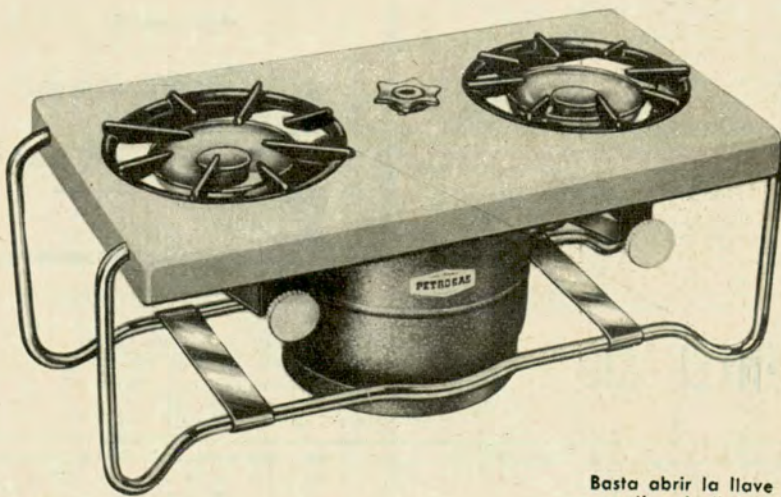
APARECIO "AQUI MAR DEL PLATA"

Ha aparecido la revista **AQUI, MAR DEL PLATA**, editada por Promoción Medios, destinada a servir de fuente de información a los miles de turistas que concurren a la ciudad feliz.

Es así como en sus cien páginas incluye artículos de interés sobre la ciudad e información de utilidad para el turista, planos de las rutas 2 y 3/226, a la ciudad de Mar del Plata, guía de profesionales, de hoteles, restaurantes, centros de diversión, horarios, paseos, excursiones, etc.

G 531

cocina a GAS Simplex



Basta abrir la llave
aplicar la llama de
un fósforo y...
ya funciona..!

- Portátil
- Plegable
- Con 2 quemadores independientes regulables a voluntad.
- Para usar en su propia casa, la oficina o al aire libre.
- Con su propia garrafa de 2 kg.



Linterna Portátil a GAS

Sin previo calentamiento, sin dar bomba, con sólo abrir la llave y aplicar la llama de un fósforo, se enciende instantáneamente.

UNICA CON REPOSICION DE GAS ASEGURADA EN TODO EL PAIS
Fabricantes: **FANAL S. A.** - Perú 139 - T. E. 34-1575 - Buenos Aires

SI UD. VA A COMPRAR UN COCHE

Le conviene recordar estas recomendaciones de AUTOCLUB

- 1 - No compre su coche si tiene dificultades de pagar al contado por lo menos un tercio del precio: es contraproducente siempre pedir crédito por esta suma.
- 2 - Antes de cerrar trato, pruebe el coche; no firme ningún documento sin hacerlo.
- 3 - Lea cuidadosamente el boleto (contrato) de compraventa, antes de firmarlo, y cerciórese de que todos los "blancos" en el formulario impreso, que habitualmente utilizan los vendedores, están debidamente llenados con cifras o las palabras que correspondan, o con la negación "no" o "ninguna".
- 4 - No pague ningún anticipo sin conocer perfectamente todas las cargas y gravámenes que implica la operación.
- 5 - Los pagos a plazos —(o "financiados")— tienen períodos y fechas precisas de vencimiento, que generalmente dependen de la edad del coche. Por lo general, cuando los pagos mensuales son inusualmente bajos, es porque el vendedor le exigirá una suma de cierta consideración a los pocos días del primer pago o de haberle entregado el vehículo, o será muy alta la última cuota. Usted debe preocuparse de todo eso.
- 6 - Lea atentamente *todos los papeles* y documentos que va a firmar.
- 7 - No confíe nunca en promesas o acuerdos *verbales*.
- 8 - No acepte cálculos o cifras presentados por el vendedor fuera de las hojas del contrato formal; sólo las que figuran *dentro* de

dicho contrato son obligatorias para ambas partes.

- 9 - No firme el contrato si figura en él alguna cláusula o cantidad o precio que no le hayan sido debidamente comunicados y que le sean conocidos, ni escriba su nombre o iniciales al margen o al pie de las páginas del contrato o de la hoja final, *sino inmediatamente junto al texto escrito*.
- 10 - Insista en que el vendedor le entregue un duplicado del contrato absolutamente igual al original y debidamente firmado, antes de retirarse usted del local.
- 11 - Cuando usted va a firmar el contrato, es conveniente estar acompañado por un amigo que lo entienda bien y que pueda testificar en caso necesario.
- 12 - No se sienta tímido para pedir cuantas aclaraciones o explicaciones considere necesarias y para tomarse todo el tiempo que le parezca útil para leer el contrato y los documentos anexos. El vendedor honesto siempre trata de que el comprador conozca bien lo que va a adquirir y sepa lo que va a firmar.
- 13 - Infórmese antes y negocie con calma para obtener las mejores condiciones en la operación, tanto en lo que se refiere al coche mismo como respecto del tipo de interés, las cargas financieras que va a soportar y los del seguro. Recuerde esto: usted no está obligado a aceptar créditos o financiar la operación a través del vendedor como agente financiero, y tampoco éste puede imponerle una compañía aseguradora de su elección. •

(Adaptado del "American Motorist", órgano oficial de la American Automobile Association.)

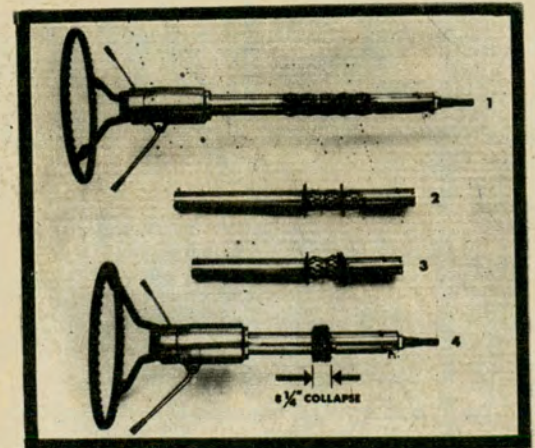
DIRECCION PLEGABLE PARA CHOQUES FRONTALES

COMO puede observarse en la fotografía, la General Motors de Estados Unidos ha diseñado una columna de dirección que se contrae en caso de choques frontales, la cual está incluida en sus modelos 1967. Cabe señalar que el volante que aparece aquí ya ha sido reemplazado por otro de nuevo diseño.

La figura 1 muestra la columna de dirección antes del impacto. La energía proveniente del golpe es absorbida mediante la progresiva compresión de una malla reticulada de la columna de dirección, como puede apreciarse en las figuras 2 y 3. La columna totalmente comprimida (figura 4) ha sido acortada en una distancia máxima de 21 cm. a causa del impacto.

La compresión del eje de dirección y del tubo que mueve los cambios de la caja dentro de la cubierta de la columna, ocurre simultáneamente y de una manera controlada.

Un impacto suficientemente fuerte, aplicado desde uno de los extremos de la columna de dirección produce la compresión. Este proceso atempera el golpe del conductor contra el volante y la penetración de la columna de dirección hacia el interior de la cabina.



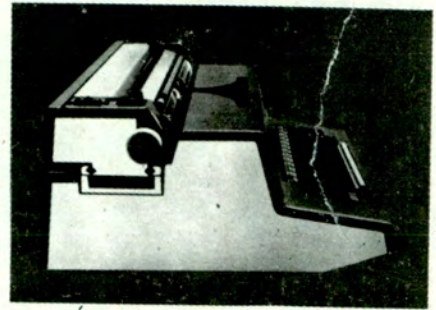
UN CENTENARIO

EN el lapso comprendido entre los meses de mayo y setiembre de 1967, se celebrará la Exposición del Centenario de Alaska, el 49º Estado de la Unión, por orden cronológico, para conmemorar la fecha de adquisición del entonces territorio por los Estados Unidos al gobierno de la Rusia imperial. Para preparar la partici-

pación de la American Automobile Association —mediante excursiones a Alaska— en la recordación de ese acontecimiento, se reunieron el Vicepresidente Ejecutivo de la A. A. A., señor George F. Kachlein (h.) (a la derecha), con el Gerente general del Auto Club de Washington, afiliado a aquella entidad, señor Russell W. Van Rooy. Y por supuesto, no podía faltar en la reunión un motivo del Estado extremo nortefío, y también se le ve en la foto. Es difícil decir si está de buen humor.

EL MUNDO ES SU ESCENARIO

Un grupo internacional de veintiséis compañías asociadas, catorce fábricas, miles de sucursales, salas de exposición, agentes, concesionarios y, sin embargo, Olivetti sigue siendo Olivetti en el mundo entero. En todo el mundo el dueño de una máquina Olivetti sabe que tiene la misma consistente seguridad dondequiera que haya sido construida la máquina y dondequiera que haya sido entregada. Porque en lo que atañe al diseño, a los métodos de fabricación, a los niveles de calidad del acero y a la capacitación de su personal, éstos son los mismos en cualquier parte del mundo. Idéntica es la precisión de los tipos de Olivetti. Es por esto que el nombre de Olivetti no sólo significa dactilografía eléctrica en todo el mundo sino también la misma rápida, exacta y eficiente dactilografía que cualquier oficina moderna debe tener en todas partes.



OLIVETTI



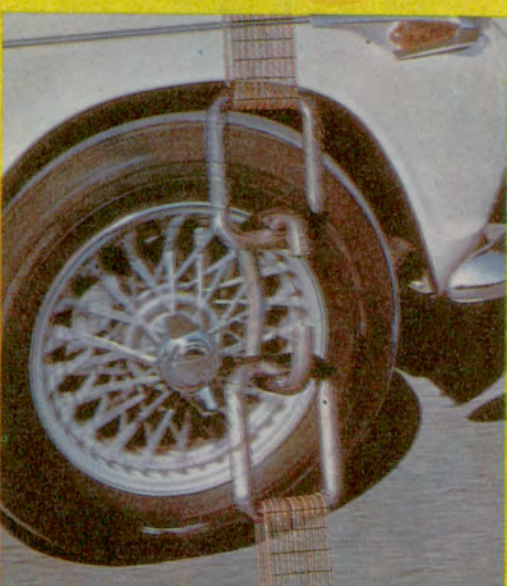


la resistente G8

con NYLON 3-T

¡CASTIGUELA!

**aguanta lo que
le den y vuelve
por más
kilómetros.**

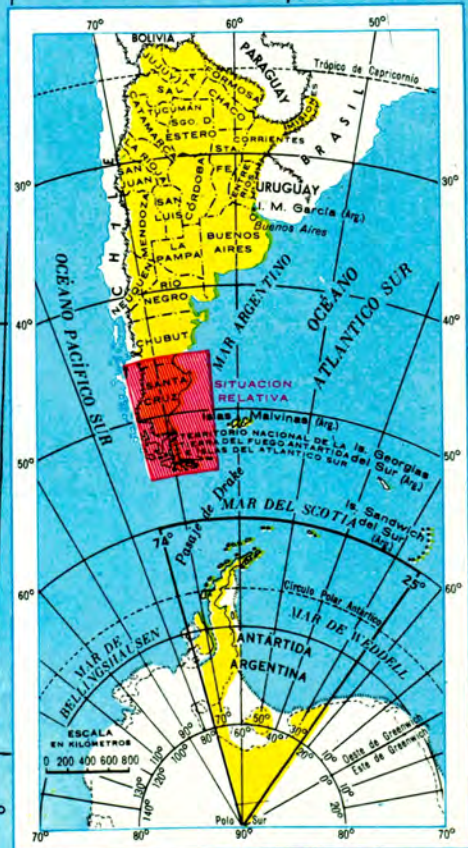


1 Más kilometraje porque la Super-Cushion G8 se afirma en los virajes, segura, sin patinadas. Con menos desgaste de la banda como resultado. Y con mayor control del coche. La razón: el hombro redondo de la G8, con banda prolongada a los costados. Más agarre cuando se necesita.

2 Más kilometraje porque la Super-Cushion G8 resiste sacudidas, golpes y distorsión. Protege contra reventones. La razón está en el cordón de Nylon 3-T, exclusivo de Goodyear. Peso por peso más fuerte que el acero. Esa es la clase de fortaleza necesaria en las cubiertas.

3 Más kilometraje porque la Super-Cushion G8 es fuerte por dentro y por fuera. La razón: el caucho Tufsyn. Exclusivo de Goodyear. El más fuerte de los cauchos para cubiertas. En total, la G8 le da más kilometraje, y más seguridad. Visite al revendedor Goodyear.

GOOD  **YEAR**



SANTA CRUZ POSEE HORIZONTES TURISTICOS ILIMITADOS

Concéntranse en la zona cordillerana
los más prodigiosos escenarios.
Inigualable imponentia del ventisquero -Moreno.

Por **GUSTAVO A. GUERRERO**

*Para Autoclub
Fotos del autor*

SANTA Cruz es diversa, tanto en climas como en panoramas, y variada es también la naturaleza de su suelo. Un recorrido por la extensa provincia permite al estudioso o simplemente al turista observar grandes diferencias ambientales y hasta los contrastes más insólitos, pero siempre puede comprobar la vastedad de sus prodigiosos escenarios.

El horizonte turístico de Santa Cruz es ilimitado, imponente, ás-



Gigantesca mole denominada Piedra Clavada, muy cercana a la localidad santacruceña de Tres Lagos, en el camino de Lago Viedma a Piedrabuena.

pero o salvaje. Pero el que ha andado por esa provincia una vez, queda con el nostálgico deseo de volver. Siempre se tiene la sensación de que no se ha podido abarcar toda la inmensa belleza de sus montañas, ventisqueros, lagos, ríos, bosques y mesetas, o que la caza y la pesca no han rendido todos los frutos que eran de esperar.

La extraña sugestión de la zona cordillerana, producto de la naturaleza en su más alto grado de belleza, conmueve aun al turista conocedor de los escenarios más extraordinarios del mundo.

La imponente inigualable del ventisquero Moreno, la grandiosidad del Upsala, la belleza plástica del Fitz Roy, la emotiva reflexión que sugiere el Monumento Natural de los Bosques Petrificados, con sus setenta millones de años, el prodigio de la naturaleza en el valle del Pintura, otorgan al paisaje santacruceño una magia irresistible. Contrasta esa inmensa acumulación de paisajes con la dilatada meseta esteparia del centro de la provincia. Sin embargo, Darwin, que recorrió ese paisaje lunar, previó la atracción de esas regiones y esa áspera visión la recordó después así: "El sentido de lo sublime que los grandes desiertos de la Patagonia y las montañas cubiertas de bosques de Tierra del Fuego despertaron en mí, dejaron una impresión indeleble en mi pensamiento. Muchas de mis excursiones a caballo o en bote a través de países salvajes, algunas de las cuales duraron varias semanas, fueron profundamente interesantes". Diría en otra oportunidad que allí la naturaleza "había hecho todo en gran escala".

Recordemos también que la fecunda imaginación de los primeros viajeros a lo que hoy es República Argentina, situó allí la fabulosa Ciudad de los Césares. No se equivocaron en cuanto a riqueza potencial. En Santa Cruz existe carbón, petróleo y gas en cantidades enormes. En sus campos pastan siete millones de ovejas y el oro suele encontrarse en forma de pepitas en las arenas del cabo Virgenes.

Río Gallegos, capital de la provincia, se encuentra a poco más de 2.600 kilómetros de la Capital Federal y actualmente la mitad de ese recorrido está pavimentado. Las obras continúan y en breve podrá contarse con una extraordinaria carretera asfaltada hasta la más austral de las provincias argentinas.

Santa Cruz, que es la segunda provincia argentina en extensión, es la de menor densidad de población (0,2 por kilómetro cuadrado), y casi el 35 por ciento de sus habitantes son extranjeros.

Se puede recorrer en toda su extensión y exige, para un conocimiento más o menos superficial, un recorrido, desde la Capital Federal, de alrededor de 9.000 kilómetros, con sus etapas de ida y vuelta. Los caminos en general son de ripio duro, pe-



Muelle de la pequeña localidad de Punta Bandera, en el Lago Argentino. Desde allí parten las embarcaciones hacia los distintos ventisqueros de la región.



Tronco de araucaria de más de dos metros de diámetro y de más de cincuenta de largo convertido en piedra. Constituye uno de los más importantes del Monumento Natural de los Bosques Petrificados, de Santa Cruz.

ro transitables en todo tiempo. Las lluvias suelen deteriorarlos en parte, pero no los cortan totalmente. Los accesos a la cordillera cesan con las nieves hacia fines de mayo, en que un manto blanco borra las huellas de las rutas. Existen algunos caminos por los cañones que reemplazan a aquéllos.

El primer esfuerzo de la provincia de Santa Cruz por incorporarse al movimiento turístico del país fue la construcción de nuevos hoteles en Calafate, los cuales están bien administrados y pueden albergar a más de setenta personas en forma bastante confortable. La guía hotelera que anualmente edita el Automóvil Club Argentino proporciona

a los interesados la información más completa al respecto.

La isla de los pingüinos

Cerca de la margen izquierda del estuario del río Gallegos, en las inmediaciones de su desembocadura en el Atlántico, existe una pequeña isla que en épocas de notables bajas mareas queda unida a tierra firme por una sucesión de bancos de arena. Ese islote sirve de punto de referencia a los navegantes mediante una baliza allí instalada. Se puede llegar a la isla por medio de embarcaciones y el recorrido es de 18 kilómetros. En cambio por tierra la distancia es de 70 kilóme-

tros. En esa isla tienen su habitat millares de pingüinos, quienes en el suelo y junto a las raíces de los arbustos que la cubren construyen sus nidos en forma de cuevas.

Parque Nacional Los Glaciares

El Parque Nacional Los Glaciares es el más espectacular de los numerosos que pueblan el territorio argentino. Se encuentra en el sudoeste de Santa Cruz, sobre la cordillera de los Andes. Integra en su mayor parte el sector argentino del Hielo Continental Patagónico. Fue creado el 11 de mayo de 1937, como todos, para la protección de las bellezas naturales, flora y fauna aborígenes. Encierra dentro de sus límites grandiosos escenarios, exaltados no sólo en nuestro país sino en todo el mundo. Son propicios para la actividad turística los lagos Argentino, Rico y Viedma, y llaman poderosamente la atención los ventisqueros Moreno, Upsala, Spegazzini, Mayo, Moyano, Viedma, Ameghino, y otros de grandiosa proyección panorámica.

El ventisquero Moreno se destaca entre todos los glaciares por su inconfundible perfil y la amplitud de su frente, que se extiende en cerca de tres kilómetros entre los lagos Rico y Argentino. La masa de hielo, de un suave azulado, se levanta a 50 metros sobre el nivel del agua.

Se llega hasta el parque desde Calafate, interesante población que cuenta actualmente con una serie de bien cuidados moteles construidos por el gobierno provincial. A 56 kilómetros de Calafate se encuentra Punta Bandera, de memorable recordación por la hazaña del Perito Moreno. Allí se dispone de un muelle desde donde salen lanchas que visitan los ventisqueros de la región: Moreno, Upsala, Mayo, Ameghino, etc. En cambio, al Moreno se puede llegar por tierra a través de la península Magallanes. El camino recorre parte de la estancia Los Ventisqueros y sólo ofrece la dificultad de dos badenes muy profundos, que hay que sortear con sumo cuidado. El viaje desde Calafate insume alrededor de tres horas y media, y se llega en auto hasta el propio refugio. Desde allí es dable contemplar con comodidad al Moreno en toda su extensión y aun tocar sus nieves, y presenciar el inolvidable espectáculo de la caída de grandes masas de hielo, que luego forman los témpanos que avanzan a la deriva por el lago Argentino.

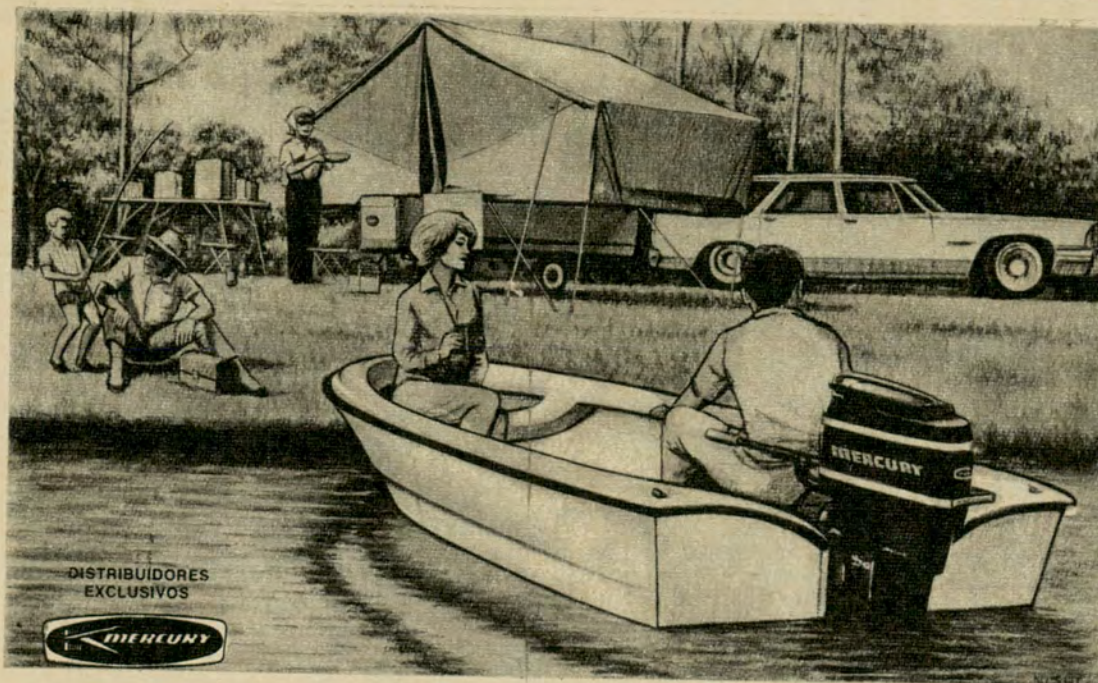
El ventisquero Upsala, que también vuelca sus nieves en el mismo lago, está conceptualizado entre los más grandes del mundo. Tiene un frente de cuatro kilómetros y más de diez kilómetros de profundidad. Unos cien kilómetros más al norte

está el lago Viedma, de hermosos contornos, con su imponente glaciar, y el cerro Fitz Roy de 3.441 metros de altura, de fascinante belleza y que se destaca por la diversidad de sus colores.

En Calafate se realiza anualmente el Carnaval de Lago Argentino, pintoresca celebración que organiza el club de Pesca y Caza Pescazaik, de Río Gallegos, y patrocina la Dirección de Turismo de la provincia de Santa Cruz. La colorida fiesta incluye recepciones, excursiones, concursos de pesca en los lagos Argentino, Roca y Rico, proyección de películas, comidas criollas, y culmina con el gran baile y elección de la reina de la fiesta deportiva de Santa Cruz y la entrega de premios.

Monumento Natural de los Bosques Petrificados

La ruta nacional Nº 3, pavimentada a partir de Comodoro Rivadavia en un trecho de 280 kilómetros, ha determinado una mayor corriente turística hacia los bosques petrificados de Santa Cruz, que constituyen uno de los monumentos naturales de ese tipo más importantes del mundo. Los ejemplares de árboles petrificados hallados en Nueva México, Colorado y Arizona, en los Estados Unidos, llegan a metro y medio de diámetro y a



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS



1917/1967 Medio Siglo al servicio náutico argentino

Véalos con "su financiación" en: **Alberto Regnicoli y Cía.** Lib. San Martín 2074, San Fernando; **Eurocamping:** Paraná 761, Capital; **Arturo Turisendo:** Tupungato 1481, Rosario; **Eugenio Ramírez Tobio:** Rivadavia 23652, S. A. de Padua; **El Pañol:** San Martín 1879, Sta. Fe; **Indiana:** San Martín 1050, Tucumán; **Motonáutica Cuyo:** Catamarca 68, Mendoza; **Náutica Leo:** Belgrano 125, Posadas (Misiones); **Rafael Abalos:** Av. Mitre 680, S. Rafael (Mdza.); **Picot Automotores:** Dean Funes 802, (Cba.); **Bruno Bordignon:** 9 de Julio y Belgrano; **Cipolletti,** (R. Negro); **García Girard:** San Martín 1049, Paraná (E. Ríos).

ASTILLERO DOMINGO PAGLIETTINI S.A.I.C.I.A.F.
Dir. postal: 11 de Setiembre 931 - San Fernando - Bs. As. - ARGENTINA





Vista general de la localidad de Piedrabuena, desde la ruta nacional N° 3. La población se encuentra junto al curso del río Santa Cruz.



Entrada principal del Yacimiento Río Turbio ubicado en el sudoeste de la provincia de Santa Cruz, cuya producción surte del preciado combustible a muchas industrias del país.

unos veinte metros de longitud, mientras que los de la más austral de las provincias argentinas superan los tres metros y tienen un largo que, en algunos casos, pasa de los sesenta metros. Las gigantescas coníferas que forman este bosque petrificado son del género de las araucarias. Están esparcidas por el suelo en una gran extensión de la reserva situada hacia el norte de las sierras Madre e Hija, y de las lagunas del mismo nombre.

Los troncos de aquellos gigantes fragmentados en trozos de tres o cuatro metros muestran una notable continuidad y conservan las características de madera actual, con su corteza perfectamente diferenciada. Sólo el gran peso da una idea de la transformación pétreo. El colorido de los restos es de una extraordinaria variedad.

El 5 de mayo de 1954, por decreto del P.E., se declaró Monumento Natural a los bosques petrificados de Santa Cruz, que abarcan una extensión de unas diez mil hectáreas.

Desde la ruta 3 existen tres accesos principales hacia el bosque. Tomando como referencia la localidad de Fitz Roy, 150 kilómetros hacia el sur de Comodoro Rivadavia, sobre la mencionada ruta pavimentada, encontraremos las tres entradas pasando el puente del río Deseado a 29, 32 y 68 kilómetros desde Fitz Roy. Las dos primeras no tenían cartel indicador. La última puede individualizarse por el letrero que dice: "Campamento La Juanita". Las distancias de esos accesos hasta el Bosque Petrificado son de 81 kilómetros para los dos primeros, y de 90 para el restante. Todo ello en forma aproximada y basada en el cuentakilómetros de nuestro automóvil.

Luego los tres caminos se unen en dos tramos de la ruta y desde Aguada Grande, a 53 kilómetros del Bosque, sigue la senda con algunos pequeños, pero insuficientes letreros. La indicación más clara que nos hicieron fue que siguiéramos el camino por donde había pa-

sado la máquina caminera. Las dificultades sólo comienzan en los últimos quince kilómetros, desde donde, aparte de dos extensos escoriales volcánicos de gran dureza, hay que cruzar no menos de diez badenes muy pedregosos y profundos. Delante de nosotros viajaban dos modernos automóviles: uno mediano y otro grande, y en este último tramo avanzaban muy lentamente. El sistema de hacer el viaje en dos coches, para asistencia mutua, es el más aconsejable para esa zona, donde no existe recurso alguno y donde el espíritu de aventura se pone más a prueba. Los tres coches llegaron al bosque sin daño visible.

Los dos primeros accesos no tienen dificultad alguna en el tramo hasta Aguada Grande; en cambio, desde La Juanita daremos estas indicaciones:

- 0 Km. Campamento La Juanita, a 68 kilómetros al sur de Fitz Roy. Por camino mejorado y cuidado.
- 3,5 Estancia Fels. Dan indicaciones.
- 13 Primera tranquera.
- 17 Poblado Nahuel. Dan indicaciones.
- 28 Segunda tranquera.
- 37 Estancia Aguada Grande. Dan indicaciones. Suelen auxiliar con nafta.
- 41 Acceso a Las Sierras. Letrero indicador de camino al Bosque.
- 46 Acceso a La Leona.
- 56 Guardaganado.
- 68 Tres badenes.
- 69 Guardaganado; seguir hacia la derecha.
- 77 Badén profundo.
- 87 Serie de badenes profundos.
- 90 Bosque petrificado.

Parque Nacional Perito Moreno

A 94 kilómetros de Las Horquetas, cerca de la ruta nacional número 40, recostado sobre la cordillera de los Andes y a la altura del paralelo del puerto San Julián, se encuentra el Parque Nacional Perito Moreno, de una superficie de 115 mil hectáreas, creado el 11 de mayo de 1937. De aspecto general cordillerano, cuyos contrafuertes forman extensos valles longitudinales y amplias mesetas, este parque es de una extraordinaria soledad, sólo turbada por la presencia de grandes bandadas de patos silvestres, avutardas, flamencos, cisnes de cuello negro, zorros, guanacos, huemules, lie-

bres, etc., mientras que en los innumerables espejos de agua de la región pululan truchas, percas, salmones y pejerreyes.

El imponente marco de montañas, entre las que sobresalen los cerros Aspero, Arido y Heros, está quebrado por numerosos bosques de lengas y ñires, y también extensos grupos de calafates. Forman parte de las bellezas escénicas los lagos Belgrano, Nansen, Volcán, Azara, Península, Burmeister y otros de menor superficie, pero de igual y sugestivo encanto, alimentados por ríos como el Oro, Furioso y Lácteo, que bajan torrentosos por las laderas de las montañas formando coloridos saltos. Este cautivante panorama se complementa con la visión de los témpanos que flotan en los lagos y los espectaculares glaciares de los cerros San Lorenzo, Hermoso, Tres Hermanos, Rasgado, Penitente y otros.

Importantes muestras arqueológicas

Entre los ríos Deseado y Chico se encuentran numerosos sectores rocosos de la gran meseta santacruceña, que exhiben importantes muestras arqueológicas. Se han descubierto interesantes pinturas rupestres, cuya antigüedad se ha calculado entre 2.000 y 8.000 años antes de Cristo, aunque se conocen también otras de más remota data.

Tienen especial significación las pinturas que se encuentran en la estancia Punta del Lago Viedma, en los alrededores de las lagunas del Faldeo Verde y del Puente, en la meseta cercana al lago Strobel. Otras pinturas indígenas se encuentran en Punta Gualichu, en lago Argentino.

Pero tal vez el yacimiento pictográfico más significativo es el que se halla en el valle del Pintura, unos 100 kilómetros al oeste de Colonia Las Heras. Corre a lo largo del río del mismo nombre y conforma una casi quebrada de coloridos cerros, que muchos aseguran que aventaja en la policromía a la quebrada de Humahuaca. En nume-



Aspecto parcial del ventisquero Moreno, en Lago Argentino. La inmensa pared de hielo se eleva hasta sesenta metros sobre el nivel del agua...

rosas oquedades el aborígen primitivo dejó grabadas muestras de su arte, con atractivas figuras que se encuentran muy bien conservadas en su mayor parte.

La Laguna Azul

A corta distancia de la ruta nacional N° 3, unos 65 kilómetros al sur de Río Gallegos, cerca del límite internacional, se encuentra la laguna Azul. Este espejo de aguas azules y cristalinas ocupa una enorme depresión circular y de paredes verticales, a muchos metros bajo el nivel normal del lugar. Se dice que se desconoce la profundidad del lago, al cual se supone ser el cráter de un volcán.

Cerro El Volcán

Unos trece kilómetros al sudoeste de la localidad Perito Moreno se levanta el cerro El Volcán. Se trata de un cráter, por el que se puede descender hasta su fondo. Un reguero de lava alcanza hasta el el cauce del río Deseado.

Puente río Santa Cruz

El puente sobre el río Santa Cruz,

con apoyo en la isla Pavón, en la ruta nacional N° 3, frente a la localidad de Piedrabuena, construido en acero y hormigón armado, es uno de los más importantes de la República. Tiene una longitud de 423 metros, en cuatro tramos de 71 metros cada uno y otros dos laterales de 56,80 metros cada uno. La calzada tiene un ancho de 7,70 metros, con aceras de 1,45 metros.

La caza y la pesca

La caza y la pesca tienen inmensas posibilidades en esta provincia.

Para los amantes de la segunda, las aguas interiores de Santa Cruz están densamente pobladas de varias especies de calificados ejemplares de salmónidos de hasta diez kilos de peso, siendo común la pesca de ejemplares de dos y tres kilos. Predominan la trucha arco iris o cabeza de acero, la trucha de lago, la trucha de arroyo o salmonada, la trucha europea, la trucha marrón, la perca y el pejerrey de lago. En la costa marítima, de mil kilómetros de extensión, abundan el pejerrey, el róbalo, la palometa y la raya. En los meses de noviembre, diciembre y enero, en la zona de La Angelina, a 95 kilómetros de Río

Picada a través de la península Magallanes, que conduce al ventisquero Moreno. Atraviesa importantes bosques de lengas, ñires, radales, etcétera.



Prefiera lo mejor
Willard ACUMULADORES

OSTILIO BOCCI S.A. Maipú 471 5° piso T. E. 32-4729/0852 Bs. As.

Gallegos, pueden apresarse con facilidad las exquisitas centollas, y las playas de cabo Virgenes son ricas en mejillones, cholgas y otros crustáceos y moluscos y, además, pulpos de hasta seis kilos de peso.

La caza proporciona muy variados atractivos, ya sea mayor o menor. Abundan pumas, jabalíes, venados, guanacos, ñandúes, zorros, patos, martinetas, piches, liebres, etcétera.

El yacimiento de Río Turbio

El yacimiento de carbón de Río Turbio es el más importante del país y su continuada explotación desde 1943 ha permitido la instalación de importantes núcleos urbanos en la zona lindera con Chile, en el extremo sudoeste del territorio continental argentino.

La cuenca carbonífera argentina se extiende en forma de una larga franja paralela a la frontera, desde el límite con Chile, en el sur, hasta Cancha Carrera, en el norte, con una longitud, aproximada, de 47 kilómetros. El ancho de la franja, que tiene un espesor de 1,80 metros, es de 2 a 7 kilómetros.

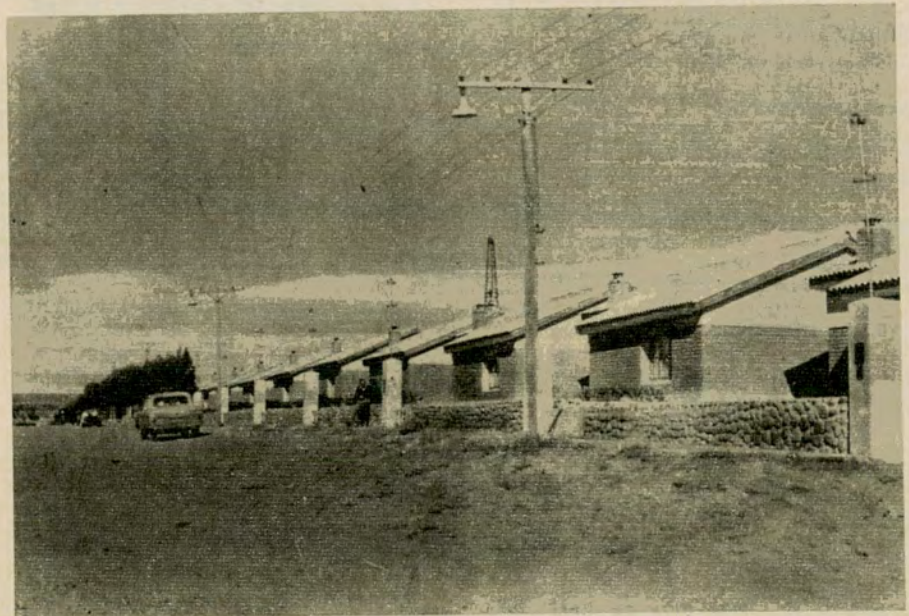
El petróleo de Santa Cruz

La provincia de Santa Cruz produce el cuarenta por ciento del petróleo nacional. El comandante de un barco, que por casualidad navegaba por las aguas del golfo San Jorge, dio el nombre de Olivia a la caleta, a cuya ribera se levanta la importante población, centro de la mayor producción del carburante provincial. Hace diez años Caleta Olivia tenía apenas 800 habitantes. El hallazgo del petróleo y el éxito de la primera perforación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, en 1944, fue el milagro a cuyo impulso Caleta Olivia, desde el primer campamento, se transformó en la pujante población de hoy.

La explotación rindió frutos inmediatos. El horizonte del petróleo se amplió en esa provincia en Pico Truncado, Cañadón Seco y Meseta Espinosa, y más tarde se extendió hasta el estrecho de Magallanes con la explotación de los yacimientos de Cerro Redondo, cerca de cabo Virgenes y, más hacia el interior, de El Cóndor. En fecha más reciente, en el curso de este año se anunció el descubrimiento de un nuevo yacimiento, 200 kilómetros hacia el norte de la cuenca magallánica. Se trata de un pozo de la zona de Campo Bola, a unos 90 kilómetros al sudoeste de la localidad de Comandante Piedrabuena. Corresponde a una región de Santa Cruz donde hasta el presente no se había hallado hidrocarburos, y cuyo futuro será establecido por las explotaciones que seguirá efectuando YPF. Así, esta provincia, que produce el 40 % del petróleo nacional y un porcentaje aún mayor del gas que se consume, acrecienta cada vez más su extraordinario desenvolvimiento económico. Posee en Pico Truncado una



Punta Bandera es una atractiva y pintoresca villa junto a la costa del Lago Argentino. Es la escala obligada de los que viajan hacia los ventisqueros de la región.



Grupo de moteles construidos en la localidad de Calafate, puerta de acceso al centro turístico que constituye Lago Argentino.

de las plantas compresoras de gas más grande de Sudamérica, que surte al Gran Buenos Aires del precioso elemento.

Itinerario N° 1: Bahía Blanca - Puerto Madryn - Comodoro Rivadavia:

Se cumple en su totalidad sobre la ruta nacional N° 3, con varios importantes tramos pavimentados. Existen largas etapas sin recursos, para las cuales hay que adoptar las previsiones indispensables; pero, en general, no existen problemas insalvables en el extenso recorrido que iniciamos en Bahía Blanca, siguiendo el orden de los mojones de la ruta. Las distancias se han modificado en algunos tramos como consecuencia de la rectificación realizada en el pavimento, de manera que habrá diferencia de unos pocos kilómetros.

688 Bahía Blanca. Estación de servicio del

Automóvil Club Argentino, en Chiclana y Fitz Roy Tel. 3-2647, y auxilio mecánico: 2-5050. Taller mecánico, gomería y restaurante.

694 Paso a nivel.

696 Estación de servicio.

697 General Cerri. (Acceso 4 Km.).

698 Paso a nivel.

704 Nafta. Almacén.

718,9 Bifurcación con ruta nacional N° 22. Seguir la 3 a la izquierda.

758 TENIENTE ORIGONE (Acceso). Estación de servicio.

780 MAYOR BURATOVICH (Acceso). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (Adherida), calle 23 y 14.

795 HILARIO ASCASUBI. (Acceso). Estación de servicio.

809 PEDRO LURO. (Acceso). Estación de servicio. Museo Regional de la Patagonia en el Colegio San Pedro.

811 Puente río Colorado.

812 Doblar a la derecha y cruzar el paso a nivel.

816 J. A. PRADERE. (Acceso). Estación de servicio.

855 VILLALONGA. (Acceso 4 Km.). Estación de servicio.

888 STROEDER. (Acceso 4 Km.). Estación de servicio.

- 950 CARDENAL CAGLIERO. (Acceso).
- 962 CARMEN DE PATAGONES. Estación de servicio, taller mecánico, gomería y restaurante. Progresista población con moderna edificación, Museo de Historia Regional, en el palacio municipal. En la iglesia del Carmen se conservan las banderas tomadas a los brasileños en la batalla del 7 de marzo de 1827. En las cercanías, en Laguna Grande, cuevas que fueron viviendas precarias de los primeros habitantes españoles.
- 966 Puente Río Negro. Límite provincial Buenos Aires-Río Negro.
- 970 VIEDMA. Estación de servicio, taller mecánico, gomería y restaurante. Atractiva ciudad, con hermosos alrededores regados por el río Negro, en cuyas cercanías existen islas que invitan a la excursión y a la pesca. A 31 kilómetros está el balneario El Cóndor y a 36 el balneario La Lobería, con grandes manadas de lobos marinos. Desde Viedma se seguirá un tramo de pavimento en construcción.
- 996 San Javier.
- 1012 Zanjón de Oyuela.
- 1015 Seguir la ruta nacional Nº 3 a la izquierda. La 250 sigue hacia General Conesa. Tramo de 131 kilómetros casi en línea recta, sin recursos.
- 1095 Paso a nivel.
- 1139 Cruce con ruta nacional Nº 251. Doblar hacia la izquierda en dirección a San Antonio Oeste.
- 1142 SAN ANTONIO OESTE (a 7 kilómetros del cruce). Estación de servicio, taller mecánico. Gomería. Restaurante. Importante localidad enclavada en una resguardada rada del golfo San Matías. Posee hermosos alrededores con playas extensas, como la del balneario Las Grutas (17 Km.), muy frecuentada, con pesca variada y abundante.
- 1146 Paso a nivel.
- 1147 Restaurante. Gomería.
- 1169 Empalme ruta nacional Nº 23 a San Carlos de Bariloche.
- 1189 Camino a Valcheta. Seguir la ruta 3.
- 1206 Campamento de Vialidad Nacional.
- 1213 Estancia La Porfía.
- 1238 Puente arroyo Salado.
- 1258,5 SIERRA GRANDE. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Gomería. Bar.
- 1299 Límite provincial Río Negro-Chubut.
- 1302 Puente arroyo Verde. Se reanuda el pavimento hasta Puerto Madryn en una extensión de 96 kilómetros.
- 1311 Acceso a Puerto Lobos (22 Km.), sobre el golfo San Matías. Estación de servicio. Bar.
- 1376 Camino de acceso a la Península Valdés. Puerto Pirámides a 80 kilómetros.
- 1380 Cruce de caminos Puerto Madryn-Telsen. Seguir hacia la izquierda, si se va a Puerto Madryn, por camino de tierra.
- 1391 Acceso a PUERTO MADRYN (pavimentado), a 7 kilómetros de la ruta 3. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida). Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Progresista y pintoresca ciudad turística y deportiva en la costa del golfo Nuevo, con extensas playas.
- 1421 Termina el pavimento en dirección a Trelew.
- 1452 TRELEW. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida), en Hipólito Yrigoyen 1300. Tel. 42. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Trelew está unida por carretera pavimentada de 20 kilómetros a la capital de Chubut, la ciudad de Rawson.
- Rawson. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Desde la plaza de la ciudad de Rawson, donde está el mojón 1456, de la antigua ruta 3, seguiremos viaje hacia Comodoro Rivadavia, volviendo hacia Trelew por la ruta pavimentada.
- 1474 Adoptar ruta 3 hacia Comodoro Rivadavia. Termina el pavimento.
- 1475 Camino de acceso a Cabo Raso y Camarones.
- 1514 Camino a Gaimán por ruta complementaria "c".

- 1541 AMEGHINO. Nafta. Bar.
- 1547 Nafta.
- 1591 Cruce de Camino a Las Plumas y Camarones y Dique Ameghino.
- 1597 UZCUDUN. Nafta. Almacén y Bar.
- 1646 Acceso a Camarones (71 kilómetros).
- 1660 GARAYALDE. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Restaurante.
- 1664 Acceso a la localidad Bahía Bustamante (40 K.).
- 1701 MALASPINA (1 Km.). Nafta. Bar.
- 1766 PICO DE SALAMANCA. Nafta. Restaurante. Policía Caminera.
1794. Acceso a Río Chico.
- 1819 Se reanuda el pavimento hacia Comodoro Rivadavia.
- 1832 Bifurcación de caminos. Ambos siguen hacia Comodoro Rivadavia. Acceso pavimentado a Pampa del Castillo.
- 1841 COMODORO RIVADAVIA. Estación de

servicio del Automóvil Club Argentino, en Alvear y Dorrego. Tel. 2036. A partir de aquí el camino costea el mar en una extensión de más de 100 kilómetros.

Itinerario Nº 2: Bahía Blanca - San Antonio (Por Río Colorado)

Este camino, que ofrece tramos desolados y sin recursos, tiene la virtud de acortar en cerca de 70 kilómetros el trayecto que corresponde al itinerario Nº 1, y permite aprovechar el pavimento hasta Río Colorado, siguiendo luego a General Conesa, donde se cruzará con la

CON SHEAFFER TODO EL AÑO

escribe el mundo estudiantil



MODELO
COLEGIAL
con fórmulas
de geometría
y volúmenes

\$ 445



SHEAFFER
MODELO 65
con una útil
regla de cálculo

\$ 495



BOLIGRAFO 60
con Super-tanque
y tinta documental

\$ 445



NUEVO
MARCADOR
APOLO
a cartucho.
4 colores
de suave y
ágil escritura.

\$ 395

SHEAFFER

Packard Ralph Mengel S. A.

balsa para finalmente llegar a San Antonio Oeste, con un total de unos 400 km. Adicionaremos en forma progresiva el kilometraje desde Bahía Blanca hasta San Antonio Oeste.

- 686 BAHIA BLANCA. Estación de servicio del ACA, en Chiclana y Fitz Roy, Tel. 3-2647 y auxilio mecánico 2-5050.
- 691 Paso a nivel. Bifurcación rutas 22 y 3 con 33; seguir la 22.
- 693 Estación de servicio. Restaurante.
- 694 GENERAL CERRI (Acceso 4 Km).
- 701 Puente arroyo Saladillo de García.
- 718 Salitral de la Vidriera.
- 719 Abandonamos la superposición de las rutas 3 y 22 y seguiremos por esta última hacia Médanos.
- 723 ARGERICH. Bar.
- 732 MEDANOS. Estación de servicio del ACA (Adherida), Tel. 18. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 746 Acceso a Nicolás Levalle (2 Km). Paso a nivel.
- 751 Paso a nivel.
- 769 Estación de servicio. Bar. Acceso al balneario Chapalcó (40 Km).
- 781 ALGARROBO (Acceso 1 Km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 793 Límite provincial Buenos Aires-La Pampa.
- 813 Nafta.
- 856,7 Motel en construcción del A. C. A., en convenio con la provincia de La Pampa.
- 856,9 Puente sobre el río Colorado. Límite provincial La Pampa-Río Negro.
- 857,5 Acceso a RIO COLORADDO (1 Km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 860 Paso a nivel.
- 860,2 Abandonamos la ruta 22 y seguimos la 251 hacia General Conesa, consolidada.
- 870 Puesto caminero. A partir de aquí se pasan 25 guardaguanados angostos hasta Conesa, separados entre sí de 4 a 5 kilómetros.
- 922 Puesto caminero.
- 946 La Sinasina. Almacén. Teléfono público.
- 958 Agua.
- 969 Agua.
- 982 Balsa sobre el río Negro. Funciona las 24 horas del día. Tarda unos 12 minutos en cruzar los 400 metros del cauce.
- 984 GENERAL CONESA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Se inicia un tramo de 83 kilómetros hacia San Antonio Oeste sin recursos.
- 986 Puente canal.
- 987 Empalme camino a Viedma. Se registran a partir de este lugar 9 guardaguanados angostos hasta San Antonio Oeste.
- 1036 Puesto caminero.
- 1069 Cruce con la ruta nacional N° 3. Estación de servicio. Bar. Seguiremos la ruta 3 hacia la derecha y se podrá visitar San Antonio Oeste, distante 7 kilómetros del cruce.
- 1076 SAN ANTONIO OESTE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario N° 3: Comodoro Rivadavia - Río Gallegos

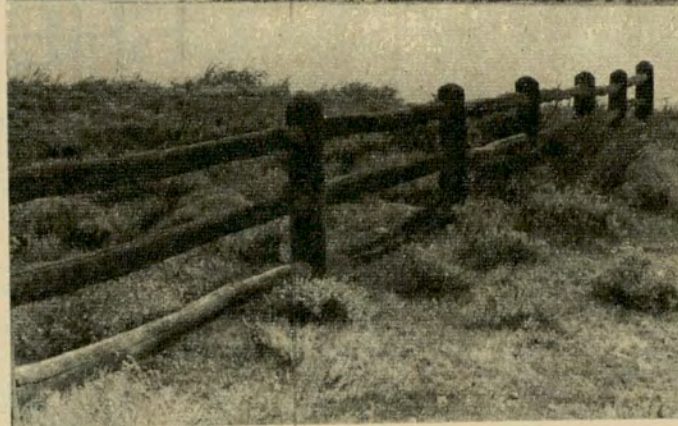
El nuevo trazado de la ruta nacional N° 3 que, a partir de Comodoro Rivadavia ofrece ya más de 320 kilómetros de calzada pavimentada y continúan las obras para completar el trabajo hasta Río Gallegos, con un total aproximado de 780 kilómetros, permite un avance más regular del automotor. La rectificación de la ruta N° 3 ha permitido ganar casi dos centenares de kilómetros entre ambas ciudades. Las obras del nuevo camino, paralelas al antiguo en casi todo su recorrido, dan lugar a confusiones, sin perjuicio del avance hacia el sur, pues ambos caminos se entrecruzan en varias oportunidades, y llega un momen-



Extremo norte del ventisquero Moreno, visto desde la península Avellaneda. El frente de la enorme masa de hielo se acerca a los tres kilómetros.

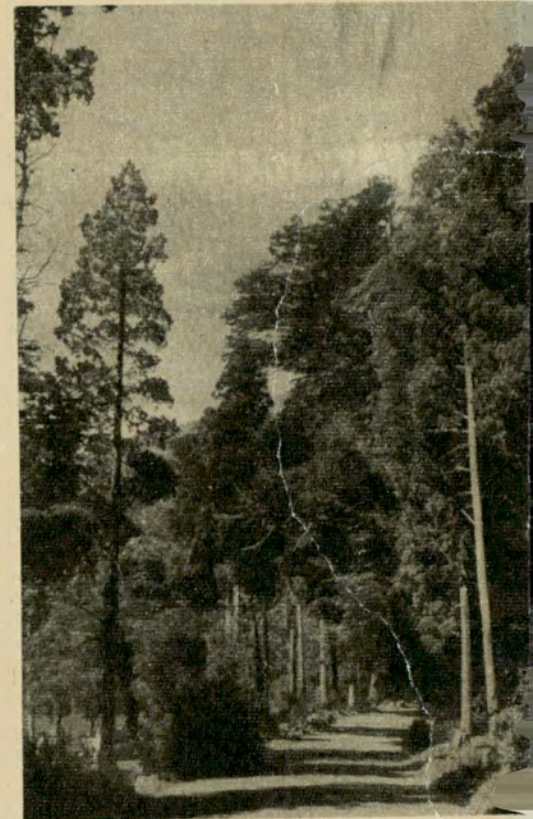


Una vista del Lago Argentino, en las inmediaciones de Punta Bandera. A la izquierda se levanta el característico Cerro Castillo.



to en que se toma indistintamente uno u otro, sin perder mayor recorrido. Las distancias, como en todos los casos, están registradas por nuestro cuentakilómetros en forma aproximada.

- 1841 COMODORO RIVADAVIA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Alvear y Dorrego. Tel 2036. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. El camino hacia el Sur bordea el mar en una extensión de unos cien kilómetros.
- 1844 Estación de servicio. Restaurante.
- 1863 Balneario Rada Tilly. Acceso a Holidich.
- 1873 Límite provincial Chubut-Santa Cruz.
- 1885 Antigua Lobería.
- 1889 Lobería. Bar.
- 1923 Control Policial.
- 1919 CALETA OLIVIA. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino, en San Martín y Ruta 3. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 1920 Camino a Piedra Clavada por ruta nacional complementaria "h".
- 1921 Camino a Pico Truncado por ruta nacional N° 286.
- 1935 Camino a Cañadón Seco y Pico Truncado.
- 1990 FITZ ROY. Estación de servicio. Restaurante. Camino a Colonia Las Heras.
- 1998 Camino a Puerto Deseado.
- 2003 Paso a nivel.
- 2006 Acceso a Jaramillo (7 Km).
- 2007 Badén.
- 2010 Puente río Deseado.
- 2019 Acceso a Bosque Petrificado (82 Km).
- 2022 Acceso a Bosque Petrificado (82 Km).
- 2058 Campamento La Juanita. Acceso a Bosque Petrificado (94 Km).
- 2108 La Cabaña. Restaurante. Gomería.
- 2122 Fin del camino pavimentado. Siguen las obras.
- 2124 TRES CERROS. Almacén. Nafta.
- 2191 DESTACAMENTO EL SALADO. Los caminos se entrecruzan y son muy parecidos los dos; es fácil confundirse. Se puede seguir por cualquiera si no hay



La cordillera de los Andes ofrece en toda su extensión prodigiosos bosques, al resguardo de los fuertes vientos patagónicos.

indicación en contrario.

- 2272 SAN JULIAN. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 2275 Camino hacia Gobernador Gregores.
- 2358 Puente río Chico.
- 2386 COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Puerto Santa Cruz (33 Km).
- 2388 Puente río Santa Cruz y sobre la isla Pavón.
- 2390 Ruta 288 a Puerto Santa Cruz. Se inicia un tramo pavimentado de 14 kilómetros de extensión.
- 2408 Acceso a Puerto Santa Cruz.
- 2423 Camino a Lago Argentino por ruta 289 por Gendarme Barreto.
- 2459 El nuevo camino sigue al frente y elude Lemarchand, donde existe una hostería y provisión de nafta.
- 2541 Puente río Coig (Coyle).
- 2597 Empalme con la ruta nacional N° 40.
- 2599 Güer Aike. Puente del río Gallegos. Comienza el pavimento hasta Río Gallegos.
- 2627 RIO GALLEGOS. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida), en Zapiola y Entre Ríos. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario N° 4: Río Gallegos - Río Turbio

La villa minera de Yacimientos Carboníferos Fiscales, en Río Turbio, se encuentra a 277 kilómetros de buen camino de Río Gallegos. La nieve lo cubre durante el invierno y hace dificultosa las comunicaciones, que se resuelven mediante el ferrocarril "Ramal Ferro Industrial Río Turbio", de 258 kilómetros de longitud, los vuelos aéreos y un autocarril sobre las vías del tren, que se denomina "satélite".

- 0 Km. RIO GALLEGOS. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino en Zapiola y Entre Ríos. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Salimos por ruta nacional N° 3.
- 28 Acceso a Güer Aike. Adoptar el camino hacia la izquierda, Ruta 293.
- 43 Estación Palermo Aike.
- 73 Estación Las Buitreras.
- 109 Bella Vista. Nafta. Restaurante. Hotel. Policía Caminera.
- 158 El Zurdo. Aduana en la frontera con Chile.
- 189 Puente Blanco. Hotel.
- 240 EL TURBIO. Nafta. Almacén. Hostería.
- 247 Camino hacia Puerto Natales (Chile) por Laurita. Aduana
- 258 Localidad 28 de Noviembre. Nafta. Restaurante.
- 263 DOROTEA. Almacén. Abandonamos la ruta 293 en dirección a Río Turbio.
- 277 RIO TURBIO. Villa Minera. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Hotel.

Itinerario N° 5: Río Gallegos - Calafate - Punta Bandera

Este itinerario permite acercarse a uno de los lugares más frecuentados por el turismo en la provincia de Santa Cruz. Se trata de Lago Argentino y su enorme corte de ventisqueros, que descienden de la plataforma formada por el inmenso campo del hielo continental patagónico, matizado todo ello por los coloridos y largos crepúsculos vespertinos, que se extienden casi hasta cerca de las 23 horas. Saldremos por la ruta 3 hasta Güer Aike y luego adoptaremos la ruta 40, en dirección a Río Bote, donde se deberá tomar la ruta nacional complementaria "o", que nos llevará hacia Calafate.

- 0 Km. RIO GALLEGOS. Estación de ser-

- vicio del Automóvil Club Argentino (adherida), en Entre Ríos y Zapiola. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 28 Puente Río Gallegos. Puesto Policial.
- 30 Adoptamos la ruta nacional N° 40.
- 80 Las Horquetas. Almacén.
- 91 Comisaría Gobernador Mayer. Seguir por la izquierda.
- 145 LA ESPERANZA. Hotel. Almacén. Restaurante. Nafta. Empalme ruta 292, a Fuentes del Coyle y a Gendarme Barreto. Seguimos la 40.
- 152 Puente angosto.
- 214 EL CERRITO. Hotel. Almacén. Nafta. Camino de enlace con la ruta nacional N° 292.
- 262 Puente río Bote. Almacén. Nafta.
- 272 Empalme con la ruta "o", que seguiremos hacia Calafate. La ruta 40 sigue hacia Charles Fuhr.
- 290 Puente angosto.
- 304 CALAFATE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Moteles de la provincia de Santa Cruz.

El camino hacia Punta Bandera costea en varios tramos de la primera parte al Lago Argentino.

- 324 Puente río Centinela.
- 327 Tomar hacia la derecha. El camino del frente sigue hacia La Gerónima.
- 341 Chorrillo Los Salmones.
- 355 PUNTA BANDERA. Muelle en el Lago Argentino. Puesto de Gendarmería. Almacén. En Punta Bandera se puede tomar la lancha para visitar los ventisqueros o bien seguir en auto a través de campos privados por la estancia Los Ventisqueros, y después de diversas dificultades del camino se podrá alcanzar, por la península Magallanes, el refugio situado frente al Ventisquero Moreno. Al Upsala se lo puede visitar en barco.

Itinerario N° 6: Calafate - Piedrabuena - Santa Cruz

Regresamos de Lago Argentino

beneficiarse

con los descuentos que le otorgan las CASAS ADHERIDAS al AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

utilice sus servicios o efectúe sus compras en las mismas PRESENTE SU CARNET DE SOCIO



PUBLICIDAD A.C.A.



SOLICITE EN LAS DEPENDENCIAS DEL A.C.A. LA NOMINA ACTUALIZADA

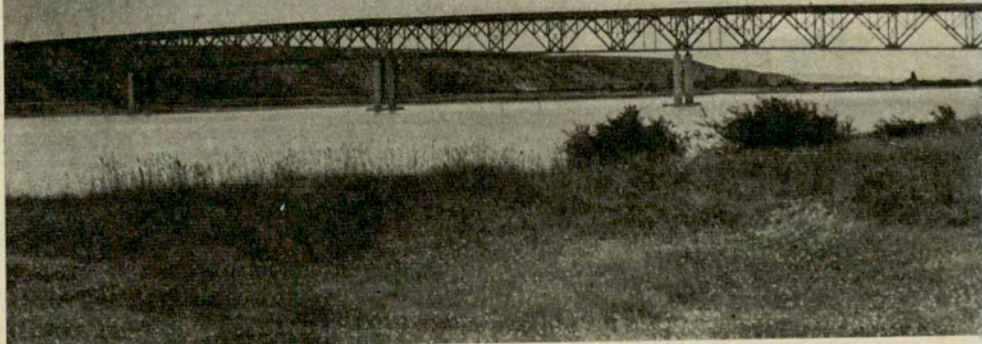
hacia la costa por el camino de Lago Viedma, Piedrabuena y Santa Cruz. En este importante tramo utilizamos tres balsas y, como en la mayoría de los caminos santacruceños, hicimos muchas decenas de kilómetros sin recurso alguno, en un camino consolidado, pero de grueso ripio.

- 0 Km. CALAFATE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Regresamos hasta la ruta nacional N° 40 por la complementaria "o" en una extensión de 32 kilómetros.
- 32 Río Bote. Adoptar la ruta 40 hacia la izquierda, en dirección a Charles Fuhr.
- 38 Charles Fuhr. Balsa oficial gratuita "5 de octubre". Trabaja de sol a sol. Transporta un máximo de 10 toneladas y emplea sólo diez minutos en el cruce del río Santa Cruz. Almacén.
- 53 Paso Biggeri. Balsa oficial "9 de Julio". Servicio diario, gratuito, de sol a sol. Carga máxima: 10 toneladas. Emplea diez minutos en cruzar el río Leona.
- 94 En la barda de la izquierda se observan piedras perpendiculares de llamativo aspecto.
- 104 Lago Viedma. Balsa "San Martín" sobre el río Leona. Servicio diario gratuito de sol a sol. Hotel.
- 118 Acceso a Punta del Lago Viedma (1.600 metros). Restaurante. Visión del lago Viedma y del cerro Fitz Roy.
- 125 Cruce caminos a Punta del Lago y Manantial Podrido.
- 132 Acceso a río de Las Vueltas, en dirección al Fitz Roy.
- 158 Abandonamos la Ruta 40, que sigue hacia Lago San Martín, y adoptamos la ruta 288.
- 159 Puente angosto río Shehuen.
- 160 TRES LAGOS. Población que dispone de almacén.
- 162,2 Puente río Shehuen o Chalia.
- 163,4 PIEDRA CLAVADA. Almacén. Restaurante. Nafta. Hotel. En el borde de la barda se encuentra una piedra de gran tamaño en forma de pera invertida, que constituye un verdadero monumento natural. Se inicia un tramo de 100 kilómetros sin recurso alguno.
- 221 Punta Piedra.
- 258 LAGUNA GRANDE. Almacén La Horqueta. Nafta. Hostería. De este punto parte un sendero hacia Lago Cardiel, famoso pesquero de truchas, distante unos 100 kilómetros. También de allí parte una huella, en mal estado, hacia San Julián, por El Choique.
- 299 Estancia La Julia. Acceso a Gobernador Gregores por sendero provincial N° 1301.
- 371 Cruce con ruta nacional N° 3.
- 374 PIEDRABUENA. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Bar. Seguimos la ruta 288 hacia Santa Cruz.
- 395 Camino de empalme con ruta 3 en Paraje Monte León.
- 404 SANTA CRUZ. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario N° 7: San Julián - Parque Nacional Perito Moreno

Escasos son los recursos que para el automovilista ofrece este camino al más solitario de los parques nacionales argentinos, que se extiende en una extensa zona de lagos, y valles boscosos junto a la Cordillera de los Andes. Las principales poblaciones de escala son San Julián y Gobernador Gregores, mientras que en las inmediaciones del parque, a 95 kilómetros, se encuentra el paraje Las Horquetas, donde se puede pernoctar. Las distancias, aproximadas, de acuerdo con el registro de nuestro automotor, son éstas:

- 0 Km. SAN JULIAN. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida). Taller mecánico. Gomería.



El puente de hierro y hormigón, construido sobre el río Santa Cruz, en las inmediaciones de Piedrabuena, es uno de los más importantes del país y tiene una extensión de 473 metros.

Junto al lago Rico se extiende la senda que conduce al ventisquero Moreno. Atraviesa jardines naturales que sorprenden por su belleza y colorido.



- Restaurante. Salimos por la ruta nacional N° 28.
- 76 Bajo Picaso. Senda a J. J. Albornoz. Almacén.
- 177 La Bajada. Senda a La Manchurria. Almacén.
- 210 GOBERNADOR GREGORES (Antes Cañadón León). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 246 La Herrería. Hotel. Nafta.
- 274 Casa Riera. Hotel. Nafta.
- 308 Tamel Aiken.
- 323 Hotel. Nafta.
- 329 Cruce ruta nacional N° 40 hacia Bajo Caracoles y Tucu Tucu.
- 388 Río Belgrano. Hostería. Camino a Paso del Aguila.
- 423 LAGO BELGRANO. Parque Nacional Perito Moreno

Itinerario N° 8: Fitz Roy - Puerto Deseado

La pequeña localidad de Fitz Roy ha adquirido singular importancia, no sólo por hallarse sobre el tramo pavimentado de la ruta nacional número 3, sino por ser un centro ca-

minero por el que cruza el camino de Puerto Deseado a Colonia Las Heras. Fitz Roy está a 150 kilómetros al sur de Comodoro Rivadavia, y desde allí daremos las indicaciones para acercarnos a Puerto Deseado.

- 0 Km. FITZ ROY. Estación de servicio. Restaurante. Partimos en dirección a Jaramillo, por la ruta nacional N° 281. Nos guiaremos por nuestro cuentakilómetros.
- 20 JARAMILLO. Estación de servicio. Restaurante.
- 46 Ramón Lista. Parada ferroviaria.
- 60 Cerro Blanco. Parada ferroviaria. Almacén.
- 80 Antonio de Biedma. Nafta. Almacén. Camino a Paso Gobernador Gregores junto al río Deseado.
- 100 Pampa Alta. Parada ferroviaria.
- 119 Tellier. Almacén. Nafta. Camino a Paso Gobernador Gregores.
- 125 Acceso a la Gruta de Lourdes.
- 136 PUERTO DESEADO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida), en Don Bosco y Oneto. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

(Continúa en la pág. 159)

PROGRAMA DE EXCURSIONES 1967

Mes de Junio

Día 16 — NORTE ARGENTINO, en ómnibus. 17 días.

CATARATAS DEL IGUAZU, vía Asunción, en vapor. 15 días (en preparación).

BRASIL, salidas permanentes en avión. Duración: 10 días.

Mes de Julio

Día 7 — MENDOZA - SAN LUIS Y SAN JUAN, en ómnibus. 10 días.

Día 8 — BARILOCHE, en avión u ómnibus.

Días 7 y 28 — NORTE ARGENTINO, en ómnibus. 17 días.

LA FALDA (Cba.), diariamente, en ómnibus.

CATARATAS DEL IGUAZU, vía Asunción, en vapor. 15 días (en preparación).

BRASIL, salidas permanentes en avión. 10 días de duración.

Mes de Agosto

Día 7 — "6ª EXCURSION A EUROPA", exclusiva del Automóvil Club Argentino, en el vapor Eugenio "C", con alternativa de avión.

Día 5 — Viaje alrededor del mundo en avión.

Día 11 — NORTE ARGENTINO, en ómnibus. 17 días de duración.

CATARATAS DEL IGUAZU, vía Asunción, en vapor. 15 días (en preparación).

BRASIL, salidas permanentes en avión. Duración: 10 días.

Mes de Setiembre

Días 2 y 16 — Viaje alrededor del mundo, en avión.

Días 1 y 22 — NORTE ARGENTINO, en ómnibus. 17 días.

LA FALDA (Cba.). Diariamente, en ómnibus.

BRASIL, salidas permanentes en avión. Duración: 10 días.

ALQUILER Y VENTA DE AUTOS EN EUROPA
ALQUILER IDEM EN EE. UU.

VENTA PERMANENTE DE PASAJES
AEREOS Y MARITIMOS

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



VIAJES Y TURISMO:

Y EN SUS FILIALES:

Av. del Libertador 1850 - T. E. 83 - 6061

LA PLATA
MAR DEL PLATA
BAHIA BLANCA
TUCUMAN
SALTA

ROSARIO
SANTA FE
PARANA
CORDOBA
MENDOZA

UN NIDO PARA LA PAZ

Por
MANUEL
GOLDSTRAJ

Para Autoclub

“...el turismo es una actividad fundamental...”
(De la Resolución de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre turismo y los viajes internacionales.)

CADA día es más evidente que el turismo, por la creciente amplitud con que se está practicando en todos los países y por la multitud de actividades que induce, suscita y promueve, ha dejado de ser un hecho puramente económico para convertirse en la manifestación, muy colorida y diversificada, de un dinámico complejo social; y si bien ningún análisis podrá alterar la orientación y las preferencias propias de los viajeros, es conveniente examinar el tema desde algunos puntos de vista no siempre debidamente justipreciados, no en busca de definiciones nuevas, sino porque es bastante probable que en la intimidad de ese fenómeno colectivo que es el turismo, anidan fuerzas de acción positiva que hasta ahora todavía no han sido totalmente liberadas ni utilizadas en la dirección más útil, en beneficio de la comunidad humana.

Se insiste corrientemente sobre el valor económico del turismo. Tanto quienes realmente saben de estas cosas como los que sólo algo conocen de ellas a fuerza de oír conceptos, datos y cifras que otros enuncian; todos los que de algún modo y en cualquier plano intervienen en la promoción u organización de las corrientes de turismo, ponen el acento sobre la importancia de esa actividad como fuente de beneficios patrimoniales, y ya se ha convertido en lugar común aquello de que

el turismo es un productor de divisas, de moneda fuerte, se entiende. Y dentro de esta línea de pensamiento, se han consagrado por lo menos dos *slogans* afortunados que sirven de latiguillo para uso de la propaganda: lo de *la industria sin chimeneas* y lo de *la exportación invisible*, destinadas ambas a inyectar moneda extranjera sana en el torrente circulatorio, a veces pálido y exangüe, de algunas economías nacionales necesitadas de ese tipo de transfusión, que, según es obvio, es igualmente estimulante y útil aún para los países con economía sólida y bien organizada. Sobre las verdades implícitas en esos *slogans* ninguna duda puede haber; pero apresurémonos a decir que el turismo, como característico fenómeno social de nuestro tiempo, tiene una significación que trasciende generosamente del ámbito contable, y a ella voy a referirme especialmente ahora.

Al celebrarse en este 1967 el *año internacional del turismo*, las organizaciones que han promovido esa celebración universal la han colocado bajo la advocación ejemplar de *Pasaporte para la Paz*. Esto es un acierto dialéctico y retórico, pero deja un tanto sumidas en la penumbra las bases y raíces espirituales que proveen la savia necesaria para que ese instrumento de paz funcione; ahora bien, son precisamente esas raíces y

esa savia las que hacen eficaz al turismo, en el sentido sugerido por el *slogan*, mucho más que las ventajas patrimoniales que de aquél se espera.

El turismo internacional —a éste nos estamos refiriendo particularmente—, constituye el mejor camino de muchas vías y el procedimiento colectivo más idóneo para el efectivo conocimiento entre los pueblos, presupuesto sine qua non de la comprensión recíproca y de la mutua estimación, que es su consecuencia habitual. Si se piensa en esto, se advertirá en seguida que la valoración económica de la creciente migración turística, si bien no pierde de su decisiva importancia en el tono vital del complejo, deja de ser el factor exclusivo o preponderante. El *transvasamiento* de la cultura a través de los conductos turísticos, por simple efecto de la contemplación, de la percepción directa; la más directa y eficaz comunicación espiritual por el contacto personal, sensorial, aunque eso pueda parecer una paradoja, y no lo es; la reacción emocional, sentimental o como quiera llamarla, que invariablemente provoca la relación de individuo a individuo y de familia a familia, que necesariamente se establece durante las excursiones turísticas; el acceso personal, material, de los hombres y mujeres que viajan para ver y conocer, o simplemente para divertirse, a todas las bellezas, a todos

(Reflexiones sobre el "Año Internacional del Turismo")

los focos perceptibles de la cultura y a todas las manifestaciones de la vida común, cotidiana, que dan características y calor propios a los grupos étnicos o nacionales; aún el placer puramente físico, material, que el viajero, mujer o hombre, busca y recoge o, siquiera sea confusamente, espera encontrar durante sus andanzas, y hasta el simple recuerdo, la tarjeta postal que se ha enviado, la fotografía que nos acompaña y que más tarde exhibimos una y otra vez, una sonrisa con la que se ha tropezado al azar, un comentario amable que por sí sólo apenas si significa algo más que una mera cortesía, pero que no deja de grabarse de algún modo en nuestra sensibilidad, todos esos son puntos de una trama con la que se va tejiendo una invisible, pero también indestructible red hecha de simpatía de evocaciones placenteras, de sugerencias sentimentales, de sutiles pensamientos y recuerdos que rehacen e iluminan maravillosamente las imágenes captadas; y esa red, esa urdimbre de emociones diversas, hecha de pequeñas cosas, tan endeble a menudo cuando empieza a trenzarse, pero que se fortalece con el tiempo, adquiere poco a poco vida propia y termina por convertirse en un lazo firme que une a las gentes, es decir, a los pueblos, por encima de los mares y las montañas, por encima de las distancias, que pierden

totalmente su efecto separativo.

Inclusive sobre este último aspecto, sobre esta consecuencia particular del turismo, conviene poner una atención especial. Es sabido que los medios de transporte de nuestra era han acortado asombrosamente las dimensiones de la Tierra. Se repite a diario que entre Tokio y San Francisco, por ejemplo, o entre Buenos Aires y Madrid, sólo queda la distancia de un almuerzo; pero de todas maneras, esto conserva todavía el sentido de una expresión aritmética. En cambio, la importancia esencial —y repetámoslo otra vez, espiritual— del turismo, está en que nos ha convertido a todos en vecinos, pero vecinos que constantemente tienen abiertas las puertas de sus casas, y a través de ellas nos llega la dulce voz invitante: *vengan aquí para regocijarnos juntos con la alegría de vivir.*

Y así se establece una hermandad tácita que perdura y crece con cada visita. Sí, sin duda alguna, el turismo es un productor de bienes, de divisas; pero su significación social, me atrevería a decir su significación histórica en esta etapa humana, es mucho más honda y trascendente. Es seguramente, como se ha dicho, un *pasaporte para la paz*; pero me parece que es aún algo más que eso: es el tibio nido de la paz entre los pueblos. Lo es o puede serlo, y vale la pena de que nos empeñemos para que lo sea. ●

COMPROBADO!

MOLYKOTE®

PROLONGA LA VIDA DEL MOTOR

John F. Lang



MOLYKOTE®

Un producto de
DOW CORNING DE ARGENTINA S.R.L.
Paseo Colón 315 - Bs. As.

DOW CORNING

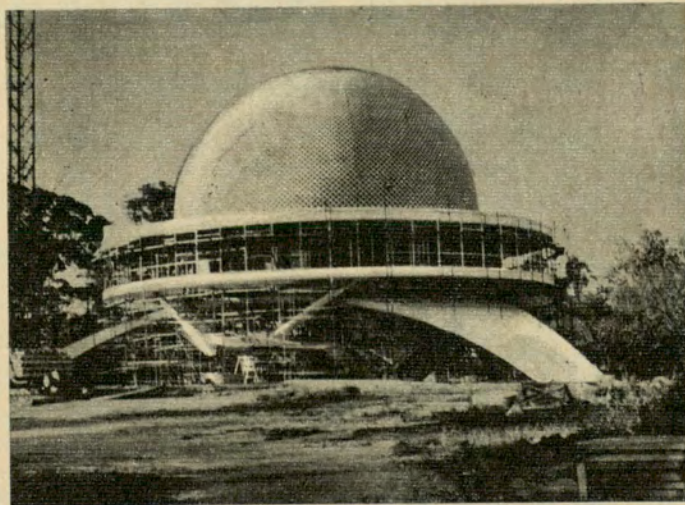


YA TENEMOS NUESTRO PLANETARIO

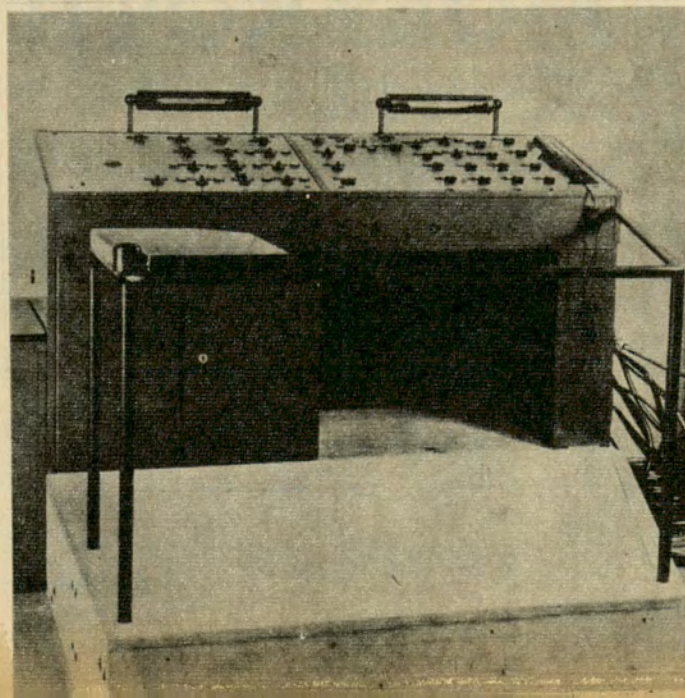
ES UN CIELO ARTIFICIAL EN EL
QUE SE VISUALIZA EL
PANORAMA DEL INFINITO

Por AUGUSTO E. OSORIO

Para Autoclub



Este es el moderno planetario porteño que dentro de poco será habilitado en Palermo.



Pupitre de mando y pupitre del conferenciante, desde el que se maneja el complicado mecanismo del planetario.

EL 19 de diciembre último se inauguró oficialmente el Planetario de Buenos Aires, cristalizándose así un anhelo de los enamorados de las bellezas del firmamento y una obra que la cultura y adelanto de la metrópoli reclamaban desde hacía varios años.

El Planetario es un cielo artificial en el que se reproduce con precisión matemática el magnífico panorama del cielo natural, con sus astros y planetas, estrellas fugaces y los principales fenómenos de la mecánica celeste.

La suprema belleza del infinito y la técnica al servicio de la ciencia se aprecian en una pantalla en forma de casquete semiesférico de 25 metros de diámetro.

El Planetario es un observatorio en el que, gracias a una admirable mecánica de alta precisión, con una refinada óptica, puede verse a voluntad la porción del cielo que se desee.

Tres grandes grupos

Los nombres de las estrellas indican, en cierto modo, a qué civilización pertenecían los observadores. Los primeros fueron pastores y designaban las estrellas con figuras de objetos o animales que les eran familiares. Modernamente se identifican con nombres de instrumentos.

Todas las constelaciones se consideran comprendidas en tres grandes grupos: Las Zodiacales, que se encuentran a ambos lados de la eclíptica (ruta del Sol); las Boreales, al norte, y las Australes, que se encuentran al sur de la eclíptica. Las constelaciones del Zodíaco son doce y toman los nombres de los signos de aquél. El Sol recorre todas estas constelaciones en un año.

Según la latitud del lugar en que se encuentra el observador, podrá o no ver las estrellas comprendidas al norte o al sur de la eclíptica. Por ejemplo: los porteños no podemos ver las estrellas boreales, como la Estrella Polar, y los del norte no pueden ver la Cruz del Sur.

De ahí otra ventaja del Planetario: además de prescindir de la visibilidad del cielo, sea de día o esté nublado, permite ver las estrellas de otro hemisferio.

Qué es el planetario

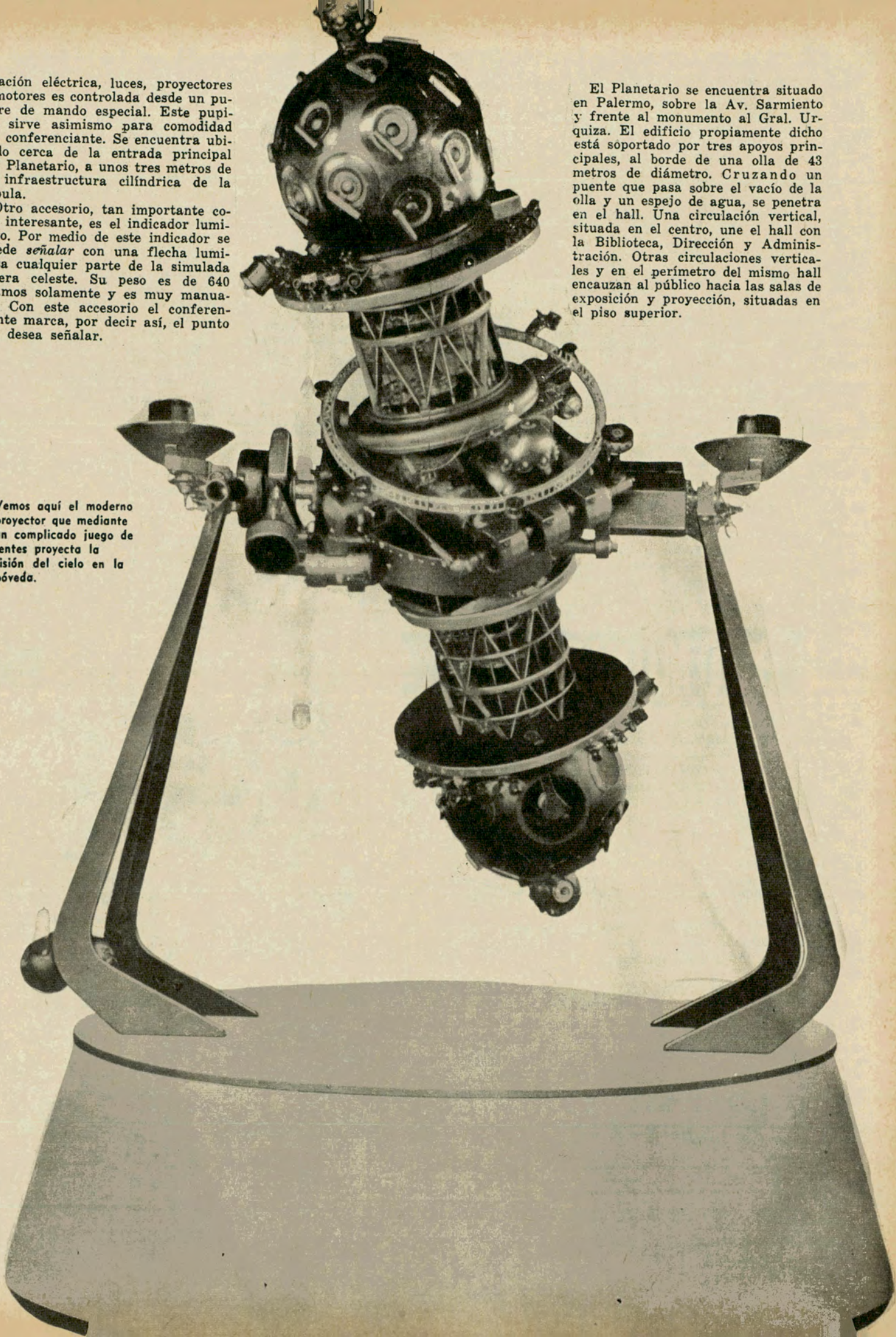
El afán del hombre para fijar y perpetuar el conocimiento del cielo a través de los siglos da una idea de su importancia y de la utilidad que reporta el Planetario. La parte esencial del Planetario comprende un complicado aparato de proyección, que tiene 5 metros de altura y pesa aproximadamente 2000 kilos. Está compuesto de 29.000 piezas de diverso tipo. Por medio de 150 proyectores se representa la Vía Láctea, el Sol, la Luna, los planetas y, aproximadamente, 8.900 estrellas fijas, con diversos mecanismos astronómicos complementarios, tales como: meridiano, círculo horario, nombres de las constelaciones, etc. Toda la ins-

talación eléctrica, luces, proyectores y motores es controlada desde un pupitre de mando especial. Este pupitre sirve asimismo para comodidad del conferenciante. Se encuentra ubicado cerca de la entrada principal del Planetario, a unos tres metros de la infraestructura cilíndrica de la cúpula.

Otro accesorio, tan importante como interesante, es el indicador luminoso. Por medio de este indicador se puede señalar con una flecha luminosa cualquier parte de la simulada esfera celeste. Su peso es de 640 gramos solamente y es muy manuable. Con este accesorio el conferenciante marca, por decir así, el punto que desea señalar.

Vemos aquí el moderno proyector que mediante un complicado juego de lentes proyecta la visión del cielo en la bóveda.

El Planetario se encuentra situado en Palermo, sobre la Av. Sarmiento y frente al monumento al Gral. Urquiza. El edificio propiamente dicho está soportado por tres apoyos principales, al borde de una olla de 43 metros de diámetro. Cruzando un puente que pasa sobre el vacío de la olla y un espejo de agua, se penetra en el hall. Una circulación vertical, situada en el centro, une el hall con la Biblioteca, Dirección y Administración. Otras circulaciones verticales y en el perímetro del mismo hall encauzan al público hacia las salas de exposición y proyección, situadas en el piso superior.



El edificio

El edificio, cuya habilitación total estimase será dentro de unos 5 meses, estará provisto de instalaciones de aire acondicionado, teniendo la sala de proyección un tratamiento acústico especial, particularmente la bóveda de hormigón. La superficie de la cúpula de proyección está formada por chapas de aluminio esmaltadas de blanco y sujeta a otra cúpula formada por una nervadura de barras de acero.

La nervadura de la cúpula está compuesta por 5.310 barras de acero, que se unen en aproximadamente 1.900 puntos de intersección.

A la altura del horizonte se han previsto lámparas amortiguadoras de la luz (trampas de luz), que tienen por objeto evitar que la proyección se extienda debajo del horizonte. Generalmente las proyecciones no se efectúan de inmediato, como pasa en los cines, sino que se va oscureciendo paulatinamente la luz ambiente, dando la sensación del crepúsculo, y además, para que la vista del espectador aprecie correctamente el *espectáculo* sin pérdida visual por transición brusca de la luz fuerte a la suave luz de las estrellas.

Se completa la función del proyector principal con algunos accesorios que contribuyen a un mayor conoci-

miento, no solamente del cielo sino también de los problemas que trata la Astronomía, como la determinación de la Hora Civil por medio de un Sol Medio, que rige el Tiempo Medio. Esto se debe a que el Día Solar verdadero corresponde al paso del Sol por el meridiano del lugar, pero como a su vez la duración de los días no es uniforme se ha ideado este Sol de compromiso. Con el dispositivo de referencia es posible representar prácticamente los elementos de la determinación del tiempo y lugar.

Un proyector especial en forma de tambor giratorio sirve para ilustrar las constelaciones de todos los lugares en todos los tiempos, en forma de finas líneas luminosas que aparecen entre las estrellas que correspondan.

Otro proyector interesante es el de estrellas fugaces, que imita en forma natural a esas estrellas, ya sean aisladas o en enjambres. Las primeras son esporádicas y las segundas son periódicas en determinadas épocas del año, tomando el nombre de la constelación de la cual parecen provenir; por ejemplo, Leónidas, que el 17 de noviembre último fue visible en el Hemisferio Norte como una verdadera lluvia estelar, como no había sido vista desde 1833. Se supone que

estos aerolitos o meteoritos son restos del Cometa Tempel-Tuttle, que fue visto por primera vez en 1889. Cada 33 años, aproximadamente, se repite este fenómeno. Los habitantes de este planeta podemos ver normalmente, al año, unas 17 lluvias de aerolitos, que, a fantásticas velocidades, 70 a 80 km/seg., invaden la Tierra. Pero con el Planetario, los porteños las tendremos a *pedido*.

El proyector del Sistema Solar reproduce un aspecto extraterrestre del sistema planetario, con un Sol fijo, alrededor del cual giran Mercurio, Venus, Tierra, Marte, Júpiter y Saturno, con los movimientos que les son propios.

No falta el reflector, para estar a la moda con los satélites artificiales, capaz de proyectar, además de éstos, las Supernovas (Novae), o sea ciertas estrellas que aparecen repentinamente, con inusitada luminosidad, y que llegan al fin de un proceso nuclear de gran violencia. Este reflector permite variar los movimientos de los satélites artificiales, su velocidad y brillo, a voluntad del operador.

NOTA: El autor deja constancia de su agradecimiento a la casa Carl Zeiss por la información técnica suministrada. ●

PROMOCIONESE!

Si señor! Ud. es el principal responsable de la promoción de su industria o comercio. Encárela con artículos plásticos para propaganda, confeccionados en telas plásticas de calidad.

Llaveros, termómetros, porta documentos, personales y de guantera, portafolios, carnets, banderines, carpetas y sobres transparentes para Listas de Precios, pueden ser esa pequeña gran solución que concreta negocios.

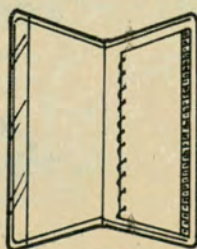
Impresiones en oro, planograf y electrónico.

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE

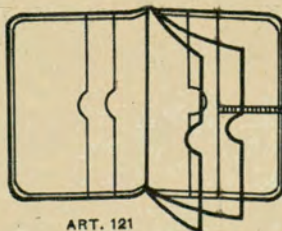


CONGRESO 2070 - TEL. 781-1174 - BS. AS.

CONSULTENOS SIN COMPROMISO • SOMOS FABRICANTES



ART. 132



ART. 121



ART. 485

LUSTRA

JMETE 13

RUMETE 14

GRUMETE 16

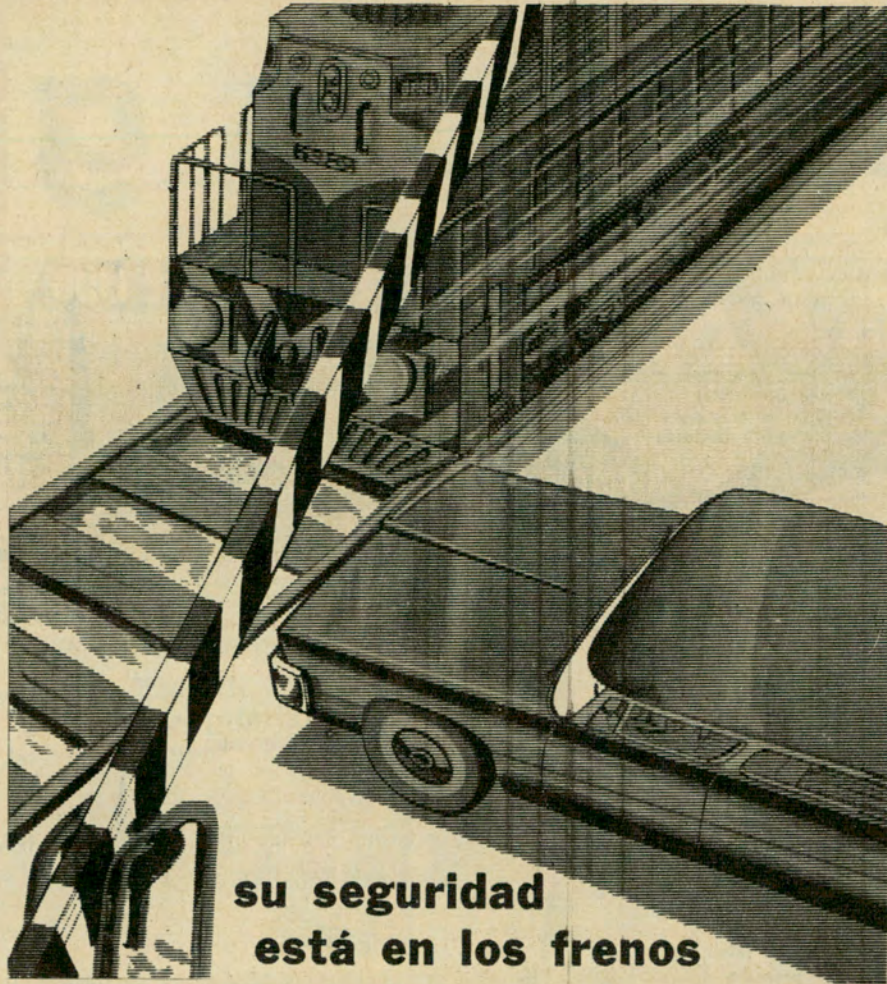
GRUMETE 18

Automóviles,
Heladeras,
Muebles,
Lavarropas, etc.

También limpiamanos
GRUMETE

Pídalos en Ferreterías,
Bazares y
Estaciones de Servicio.

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
DIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



su seguridad
está en los frenos

FRENE CON SEGURIDAD

CON EL FLUIDO PARA FRENOS



Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS



EL FLUIDO PARA FRENOS WAGNER LOCKHEED reúne todas las propiedades necesarias para asegurar una protección completa.

Dondequiera que vaya, hallará el Fluido para Frenos Wagner Lockheed. Pero para mayor seguridad aún, llévalo en el baúl de su coche. Hay pequeños envases de L. 0,350 para cualquier emergencia.

Fabricados por FARLOC ARGENTINA S. A., en sus establecimientos de José León Suárez, Prov. de Bs. As., bajo licencia exclusiva y contralor técnico de Wagner Electric Corporation, U. S. A.

autoclub sugiere

CIRCULADORES Y EXTRACTORES

Tripala
Barcala

- Duración ilimitada
- Fácil colocación
- Potente motor blindado

INYECTORES DE AIRE

- Uso comercial e industrial
- Gran caudal de aire
- Mínima inversión
- Asombrosamente silenciosos
- Diseños exclusivos y patentados
- 2 años de garantía

FABRICA Y DISTRIBUYE
MAQUINARIAS BARCALA
HIPOLITO YRIGOYEN 3235-T.E. 87-2593-Bs.As.

TAPIZADO DE LUJO "BRUMAR"



para CITROEN 2 CV y RENAULT 4 L en finas telas plásticas, relleno con espuma sintética. Traigan su tapizado viejo y se lleva uno nuevo: es económico, elegante e higiénico. También nos especializamos en 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.

FABRICA Y DISTRIBUYE:
ENRIQUE BRUNO E HIJOS
DONATO ALVAREZ 186 - CAPITAL - Tel. 63 - 6519

"BUJILIMP"
EL MARAVILLOSO Y PRACTICO
LIMPIABUJIAS MANUAL



AHORRARA DINERO Y TIEMPO en el taller, logrando arranque instantáneo, potencia y pique, ya que manteniendo la porcelana (alma aislante) libre de impurezas y en su estado de origen, la corriente de alta tensión del encendido llega sin pérdidas ni resistencias a la cámara de explosión. El limpia buías de los "Tuercas". "BUJILIMP" no debe faltar en ningún automóvil ni motoneta. Su precio, \$ 790.

Fabrican y Distribuyen:
MECCIA, LATERRA & Cia.,
Av. Chiclana 3966, Cap., T. E. 922-4857

CASAS DE VENTA: "RODAR", VIAMONTE Y PARANA; "MELONI HNOS." LAS HERAS 3449, Capital; SUPERMERCADO "GIGANTE".
Nota: Enviamos al interior contra giro postal o cheque bancario de esta plaza.



La firma **RENAULT SERVICE** de Salta 1160 al 64, Capital Federal, tel.: 23-8913/5673, le ofrece la atención integral de la línea **RENAULT** en su moderno y amplio local, con maquinarias modernas y personal ampliamente especializado... Como siempre **"reparaciones en horas"**. Repuestos y accesorios legítimos. Horario continuado de **7 a 19 horas**.

REPUESTOS Dto. 20 %
SOCIOS A. C. A.



ACCESORIOS Dto. 20 %
SOCIOS A. C. A.

ROSSINI

IMPORTADOS Y ORIGINALES

CERVIÑO 3544 (T. E. 72 - 0661)
(a 4 cuadras taller A. C. A.)

TODO LO QUE SU FIAT NECESITE

BATERIAS SUPERSONICO

Vea armar su batería a la vista y constatará la calidad del material **NUEVO** utilizado

6 V. 65 A. Citroen 2 CV	\$ 2.300	6 V. 180 A.	\$ 5.350
6 V. 85 A. 4 L	3.100	12 V. 45 A. NSU, Fiat, Isard	3.850
6 V. 90 A.	3.300	12 V. 75 A. Peug., Chev. Siam, Ramb.	4.850
6 V. 120 A.	3.850	12 V. 105 A. Rastrojero	6.500

Reparamos su batería en el acto
Entregamos a domicilio, envíos al interior sin recargo.

Dr. L. BELAUSTEGUI 675 - T. E. 59-4290 Alt. Avda. San Martín 1900
D. VELEZ 5471 - Cap. Fed. - T. E. 89-0779
BALCARCE 341 - S. Martín



SUBOMB

LA BOMBA MANUAL MAS RAPIDA DEL MUNDO

Bomba de acción pendular
¡Bombee 40 litros por minuto!
Especial para Camping y Náutica
SUBOMB trabaja por succión y fuerza centrífuga. Fabricada con materiales que garantizan su durabilidad.

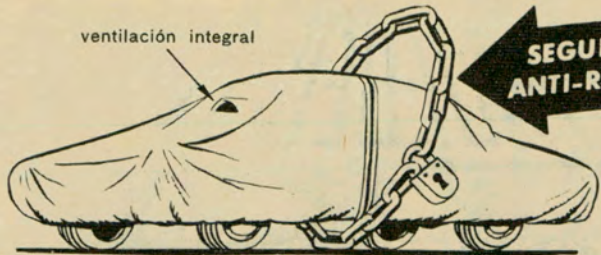
¡LA ULTIMA NOVEDAD EN LOS CIRCULOS NAUTICOS DE USA!
Dirigirse a las casas del ramo o CORDOBA 937, 2º piso, of. 1. T. 31-0707.

NECESITAMOS VENDEDORES

AUTOCLUB llega a los hogares de **355.000** miembros del **A. C. A.**

Póngale la TAPA al INVIERNO!

desde \$3.900



TAPAUTO®

CON UN

Y su automóvil estará protegido del frío, la lluvia y el rocío. EL TAPAUTO BRUNO está confeccionado con las mejores telas frías, revestidas con polícloruro de vinilo importado y CON PROCESO MULTIFLEX. Posee ventilación integral y está cosido a máquina y soldado electrónicamente. OPCIONAL: SEGURO ANTI-ROBO (Mod. Reg. N° 3004). Fabricado para todo tipo de vehículo. EXIJA EL LEGÍTIMO TAPAUTO BRUNO.

BRUNO

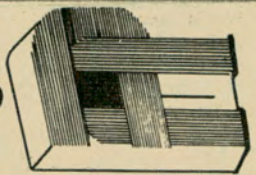
AHORA CON HD 405 ALUMINIZADO QUE RECHAZA LOS RAYOS SOLARES

Central LONERA

Bmé. Mitre 2771 • Teléf. 87-9666-8481
Estacionamiento gratuito • Castelli 150

Remitimos al interior.

fto



CAMARAS FOTOGRAFICAS FOTO COLOR-BLANCO NEGRO

FOTO CARNET

TODO PARA EL FOTOGRAFO AFICIONADO Y PROFESIONAL CREDITOS

Descuentos especiales a socios del A. C. A.

VIAMONTE 1363 T. 44-6377

PELUCAS Y POSTIZOS MAPA

MAPA
MAPA
MAPA
MAPA
MAPA



CALIDAD
GARANTIA
CONFORT
PRESTIGIO
DISTINCION
INDESTRUCTIBLE

CABELLO NATURAL CON GARANTIA ESCRITA CREDITOS
SEDAS, HILOS Y TULES INDESTRUCTIBLES AL AGUA OXIGENADA A 200 VOLUMENES.

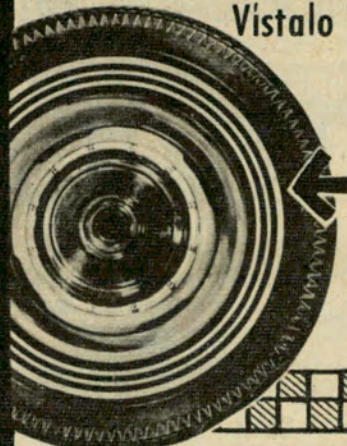
AHORA EN SU NUEVA Y MODERNA ORGANIZACION FLEUR S.R.L. AL SERVICIO DE LA MUJER ELEGANTE. ANEXO PELUQUERIA PARA PELUCAS. EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA 1655 - T.E. 45-3504-3662

Su COCHE?

Vistalo "ULTIMO MODELO"

CON banda blanca

TRIPLE FILETE



CEBRA

NOVISIMA..! IMPACTANTE..!
DEPORTIVA..! COURREGES..!

SU GOMERO YA LA TIENE

MAYORISTAS: MAZA 336 - BS AIRES • T. 86-9176 • 86-9654



Dos ejemplos de primera línea para decorar su comedor:
Silla Escudo Luis XVI,

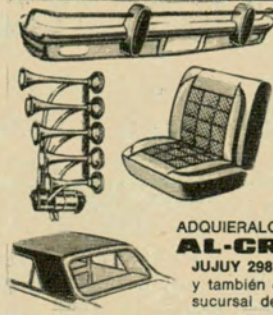
respaldo esterillado, asiento tapizado en finísima pana, a sólo \$ 9.000 y magnífica mesa redonda enchapada en raíz con filete palo de rosa. Han sido seleccionadas directamente de la fábrica modelo de

BERYS AMOBLAMIENTOS, Tres Arroyos 1449 (alt. Av. San Martín 1700), t. 59-2865 Ejecutan proyectos de arquitectos y decoradores. Exportación.



AL-CROM

LA CASA DEL ACCESORIO COLOCADO



DEFENSAS ESPECIALES • FUNDAS ANATOMICAS • COBERTURAS VINILICAS PARA TACHOS "TIPO SPORT" • BOCINAS ITALIANAS 3 Y 4 TONOS • SERVO FRENO DE POTENCIA • ESCAPES ESPECIALES G.T. • EQUIPOS DE AIRE ACONDICIONADO • REPRODUCTOR ESTEREOFONICO MUSICAL A CINTA GRABADA • ASIENTOS FRESCOS • ALFOMBRAS • ESPEJOS • RELOJ • TRABEX DE VOLANTE • BUSCAHUELLAS • ORNAMENTOS • CUENTA REVOLUCIONES • PORTAEQUIPAJES • AUTORRADIOS • CINTURONES DE SEGURIDAD • ANTENAS • ALTIMETROS • BRUJULAS • ETC., ETC.

ADQUIERALOS EN:
AL-CROM en sus tres esquinas de Jujuy y Moreno
JUJUY 298 - 299 - CAPITAL - TEL. 97-1221 y 4205
y también en Harrods y Gath y Chaves, casas centrales y sucursales de Mendoza.



FIAMBRES
TIPO ALEMAN
Y CRIOLLO

GRASAS VAGUNAS Y DE CERDO

SALAMES
Y JAMONES

PRECIOS PARA MAYORISTAS Y DEPOSITOS

FRIGORIFICO BLOCK S. R. L.

MURGUIONDO 1846 / 56 Tel. 68 - 5477 / 5560 Cap. Fed.

COLOQUELE UNA CUPULA A SU PICK-UP

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.

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)



maison dorée

Salón de té desde
las 15 hs.

después de medianoche

NIGHT CLUB con los mejores shows

VIAMONTE 548

32 - 1152



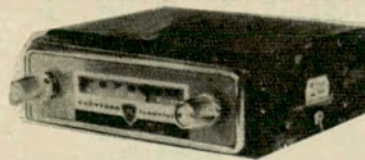
ADELGACE...

Sin dietas ni sacrificios con el maravilloso buzo "DINTY", AUTENTICO adelgazante. Su precio, \$ 3.480. 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: Harrod's, 1er. piso; Gath y Chaves, Sección Corset, y Casa Testai y sucursales. Representante en la provincia del Chaco: Sr. Francisco Gimeno, Sgo. del Estero 846, Resistencia. En La Plata: Mateu Sport, Calle 4 N° 728. En Mendoza: Casa Bermúdez, San Luis 33, Mendoza.

AUTO-RADIO A TRANSISTORES

ROCKFORD



Circuito totalmente transistorizado. Selectividad y ganancias excepcionales. Frente adaptable a cualquier auto, pick-up, embarcación, etc. CON GARANTIA ESCRITA.

PRECIO EN NUESTRA FABRICA \$ 4.950.- Neto.

Además, a su disposición, una amplia línea en sintonía a permeabilidad y botoneras

ESTEREOFONICOS para AUTOMOVILES

totalmente automáticos - reproducción por cinta magnetofónica



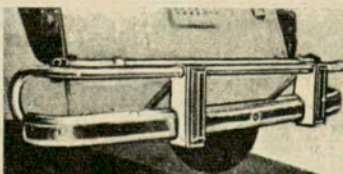
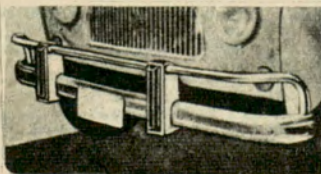
CAR-STEREO

Descuentos especiales a socios del A.C.A. Solicite catálogos ilustrados.

Al interior enviamos previo giro y \$ 200 para gastos.

INSTALADORES AUTORIZADOS

EVODINE S.R.L. - Tarija 4354 - Buenos Aires

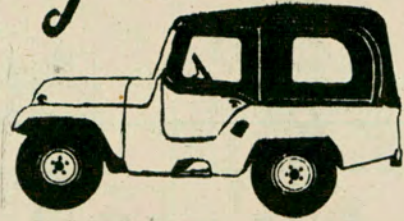


DANNY CARS S.C. fabricantes de DEFENSAS y PARAGOLPES, han creado especialmente para su RENAULT 4L, FURGONNETTE 4F y la línea RAMBLER TORNADO JET y ahora también para el RILEY y el TORINO en sus tres versiones, sus exclusivas DEFENSAS INTEGRALES. Colocación en el acto en J. A. CABRERA 5729 (alt. Córdoba 5700), Buenos Aires. Solicite turno al 772-5800. Pídalas al concesionario de su confianza. Al interior envíos contra giro y/o cheque bancario. Se colocan Zócalos estriberos para 4L.

No Viaje **EN** 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.



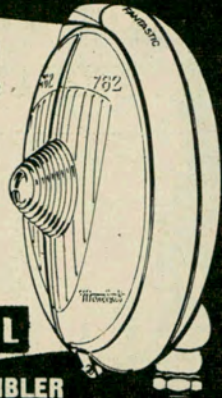
Visítenos en nuestra dirección:
ARIAS 2451 - T. E. 70-2716

OTRA VEZ
LLEGARON!
FAROS FANTASTIC

Lámpara a iode
Visibilidad 1.200 Mt. 12 V.



S.E.V. MARCHAL



RAMBLER
MERCEDES BENZ - PEUGEOT -
FIAT - FORD - CHEVROLET - VALIANT, ETC.

Importadores:

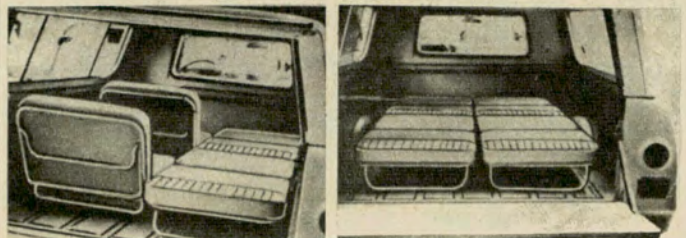
OSCAR S. E. DEL PRADO
Avda. Cabildo 4112 - 701-5846 - 5798 s. c. a.

FUNDA CUBRE COCHE: La mejor garantía para que su vehículo no sufra los inconvenientes propios del invierno (baja temperatura, lluvias, heladas). Está fabricada con tela de algodón especial, cosida y soldada electrónicamente, revestida con policloruro de vinilo importado. No raya, no se pega y es 100 x 100 impermeable. Ventilación integral. Sumamente liviana (5 Kg.), de fácil colocación. Se fabrica para todas las marcas y modelos de vehículos.



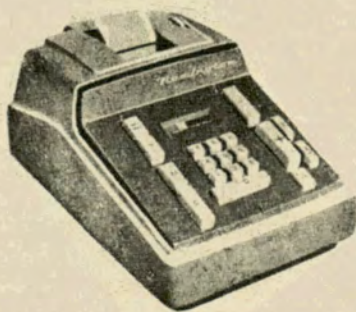
SU GARAGE PORTATIL.

PEDRO V. CAFFARENA,
J. B. Justo 6801-09
Tel. 69-6065 Bs. As.
ENVIOS AL INTERIOR



En la temporada de caza convierta su Pick-Up Chevrolet, Dodge, Fargo, etc., en totalmente funcional con los novedosos asientos-cama (Patentados). Son sus fabricantes: MAURICIO VITIS Y CIA., Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes S. Blas) Alt. Avda. San Martín 2700, T. E. 59-2026, Buenos Aires. No olvide la línea completa para Estanciera, Citroen, Di Tella, Fiat, Renault, Peugeot.

4 OPERACIONES



NUEVA SUMADORA ELECTRICA

Remington 150

AUTOCLUB es la revista de automovilismo de mayor tirada en América latina.

POR \$ 1.800.-
MENSUALES



COLOQUELE ASIENTOS CONFORTABLES ENTERIZOS SIN CAÑO CENTRAL A SU
CITROEN 2CV ó RENAULT 4L

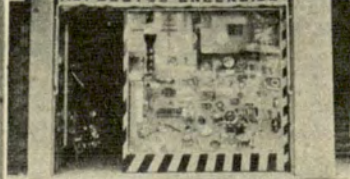
y también FUNDAS ANATOMICAS PARA TODA MARCA Y MODELO DE COCHE EN

AUTO - CONFORT S.R.L.

LUIS SAENZ PEÑA 983 - T. E. 27-1500/1949 - BS. AIRES

REPUESTOS *norte*

REPUESTOS-ENCENDIDO



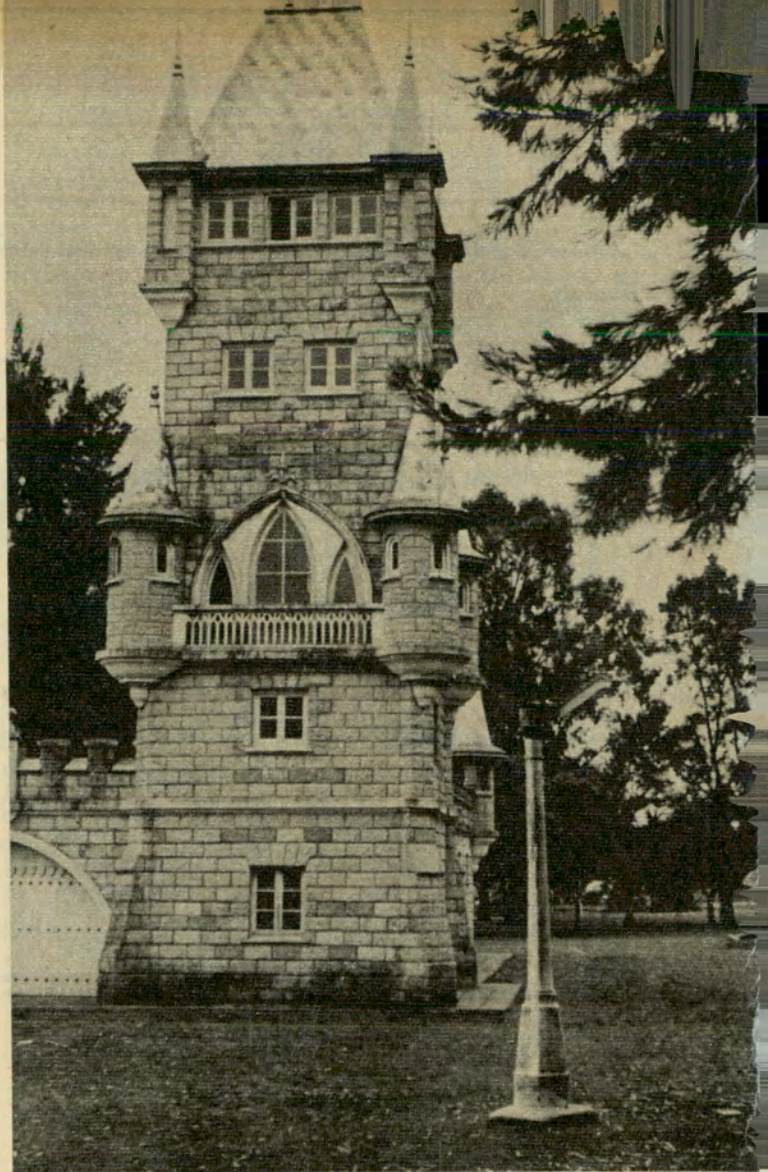
EN VICENTE LOPEZ, Avda. Maipú 1431, T. E. 797-9195, Repuestos "Norte 1431" solo distribuye las marcas más impuestas en REPUESTOS DE ENCENDIDO Y ELECTRICIDAD para automotores nacionales e importados. Repuestos legítimos INDIEL, PRESTOLITE, BUJIAS CHAMPION, INSTRUMENTAL ORLAN ROBER, GMG., TACOMETROS BRD, VACUOMETROS, DESCUENTOS ESPECIALES AL GREMIO.



Esta es la avenida principal de la ciudad de los niños en la vecina localidad bonaerense de Manuel B. Gonnnet.



Los niños que visitan la ciudad encantada de Manuel V. Gonnnet tienen oportunidad de conocer, entre otras cosas, el palacio de Harum-Al-Raschid y Scheherazada.



Castillos feudales y rincones insólitos e inesperados con reminiscencias de viejos cuentos infantiles hallan los niños a su paso.

una ciudad de NIÑOS y HADAS a un paso de BUENOS AIRES

Por MARTA ALBANO

Para Autoclub

Fotos de Violeta Valls

POR supuesto, lo sabemos. Usted no cree en hadas. Usted, señora, ocupada en mil tareas diarias, tiene otras cosas más reales que recordar y ello le impide rememorar aquella vieja historia de los siete enanos traviosos y la niña blanca como la nieve. En un rincón olvidado del viejo cajón de los juguetes quedaron —hace años— Pulgarcito y Hansel y Gretel.

Tampoco usted, señor, cree en hadas.

Sólo sabe de Oriente que hay conflictos en Vietnam y que China roja enfrenta al gobierno de Moscú. Pero de aquel Oriente misterioso, poblado por dragones y príncipes encantados, apenas guarda el eco muy fugaz de un cuento de Scheherazada.

Hasta el niño de la casa olvidó las fábulas encantadas: reemplazó a Robin Hood por un astronauta. Ya no se asombra de las hazañas viajeras de aquel gato supersónico que tenía "botas de siete leguas",



En un lugar tan fuera de serie como esta ciudad de los niños es lógico suponer que los zapallos adquieran las extraordinarias proporciones que muestra la foto.

porque él sabe que el X-15 supera los 5.000 kilómetros horarios y deja atrás a todos los gatos del planeta.

Aquellos castillos de las altas torres

Recordamos con facilidad los nombres más extraños y difíciles que nos traen a diario las noticias: tal vez podamos citar sin errores las capitales de todos los nuevos y convulsionados estados africanos. Conocemos el nombre completo del último jefe insurrecto de un protectorado de Asia Menor. Pero en esa geografía múltiple —de un siglo múltiple— ya no sabemos ubicar el mundo maravilloso de Alicia; ignoramos por completo en qué continente nació Gulliver a sus enanos y no logramos recordar dónde escondió Pinocho sus siete monedas de oro...

¿Hemos perdido, acaso, nuestra capacidad de magia, agobiados por un mundo tremendamente real, donde no tiene cabida los gnomos trasnochadores ni las brujas maléficas?

Intentemos el recuerdo.

Si le decimos... por ejemplo... "Nuremberg"... ¿En qué piensa usted? Por favor, olvide ese documental de guerra. Hoy queremos que busque más allá de este siglo, que indague en su memoria de niño fantástico y recuerde otra Nuremberg, la Nuremberg encantada de que hablaban las abuelas. La ciudad de las torres altísimas (agujas traviesas que hacían cosquillas a las nubes), donde vivían viejecitos con caras de duendes, que fabricaban muñecas y cajitas de música para todos los niños del mundo.

Una ciudad sin bombas ni juicios internacionales.

Una ciudad de caballeros medievales y princesas cautivas.

Una maravillosa "ciudad de los juguetes".

Si a pesar del esfuerzo no

logra evocar tantos personajes que fueron sus amigos hace tantos años, si no logra recordar al Sastrecillo Valiente y a la Princesa Kildina... ¿Por qué no sale a buscarlos este fin de semana? Le diremos dónde hallarlos...

Hay una ciudad bastante cercana, donde las casas aún son de azúcar y chocolate. Aladino frota su lámpara maravillosa y pone esta ciudad a sus pies. No se deje engañar por los automóviles último modelo que están estacionados frente al palacio del Gran Rey, ni por el quiosco de bebidas cercano a la torre normanda.

A pesar de la invasión moderna, las hadas viven allí. Es su último refugio y se niegan a partir.

Hansel y Gretel tienen aeropuerto

Toda la ciudad es escenario de aventuras: hay castillos medievales y palacios extraídos de un viejo cuento árabe. Fieras torres para encerrar al enemigo y un lago cruzado por el puente donde los 40 ladrones de Alí Babá huyeron hacia el desierto. Próximo a ellos, el siglo XX se hace presente con un aeropuerto, estaciones de servicio y el palacio de Tribunales.

Durante la semana las hadas ceden sus moradas para que jueguen los niños de un jardín de infantes bonaerenses; pero los domingos, a partir de las 9, la ciudad vuelve a ellas, y la comparten con centenares de chiquilines.

Guías especializadas conducen al visitante por la casa de gobierno, la capilla y el consultorio médico.

La Dirección Provincial de Turismo de la provincia de Buenos Aires cuida (aunque no mucho) el solar encantado. Hay castillos en ruinas, que sus niños no podrán visitar:

las hadas son muy, muy poderosas, pero no tanto como para vencer la burocracia y el abandono.

A pesar de ello, usted podrá volver a ese mundo olvidado donde hay manzanas inmensas como las del país de los gigantes y cabras ariscas como en la historia de Heidi.

Mientras ellos, sus niños, descubren el mundo que les pertenece, quizás usted —que

ya no cree en hadas, lo sabemos— encuentre, al pasar, aquel zapatito de cristal que perdió Cenicienta...



Cómo llegar a la "Ciudad de los Niños", de Manuel B. Gonet, provincia de Buenos Aires, abierta desde las 9, domingos y feriados: en auto, por la ruta a La Plata (Camino General Belgrano) hasta el Km. 49.

ANTIRROBO NEIMAN

INUTIL INSISTIR



IND. ARGENTINA



EQUIPO ORIGINAL DE LAS FABRICAS:

**FIAT • PEUGEOT
RENAULT, etc.**

PATENTES MUNDIALES GARANTIZADO POR:

NEIMAN ARGENTINA
S.A.I.C.

SERVICE - MANTENIMIENTO - LLAVES en

CRAMER 3065 • Tel. 70-8572 • Cap. Fed.

EL DESAFÍO

Por
ALICIA B. DE BRAVO

Para Autoclub
Ilustró Domingo Villafañe

COMO encorvados bajo el peso de las bolsas, suben los estibadores por la planchada y bajan luego enhiestos, en un interminable ir y venir parecido a un juego de niños.

Cada hombre se acerca a la estiba, la mano derecha en la cintura, el brazo izquierdo extendido en actitud de equilibrista, las rodillas un poco flexionadas para recibir el impacto de la carga; luego, un pequeño movimiento para encajar la bolsa en el ángulo entre la cabeza y el hombro, y en marcha hacia el barco, accionando el brazo libre con ritmo impelente.

Las caras sudorosas, contraídas por el esfuerzo, tienen al bajar un gesto de alivio, algunas hasta sonríen por instantes para tornarse nuevamente tensas frente a la estiba.

Juego de gestos y movimientos ascendentes y descendentes en armónico y rudo ballet de fuerza y equilibrio.

Hay entre los cargadores una rivalidad manifiesta en el alarde de cada uno al cargar la bolsa en el subir por la planchada, tratando de no dejar ver el esfuerzo, en la mutua vigilancia burlona, atenta a la más leve amenaza de romper esa elipse en movimiento.

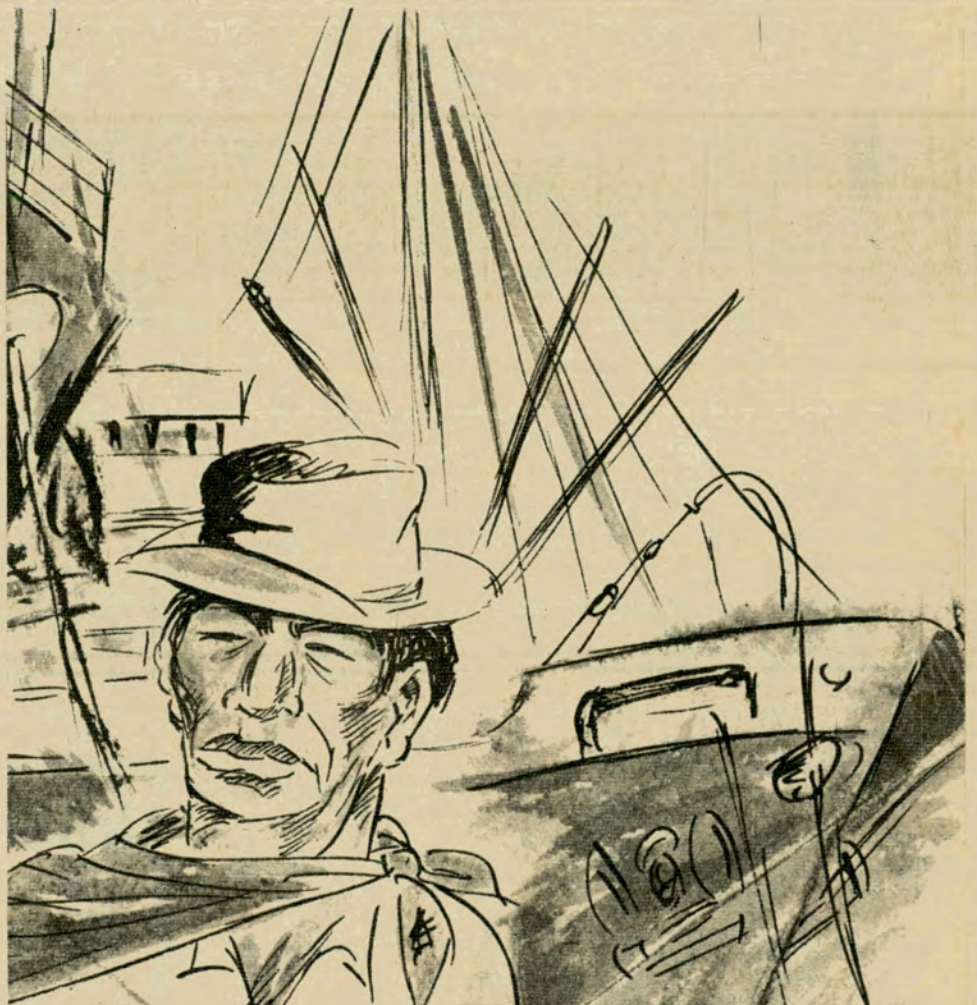
Pedro Valdez, chino clinudo y de recia contextura física, pone en su ruda actividad la jactanciosa evidencia de su fuerza.

Nadie sube y baja la pasarela más rápido que él, ninguno parece llevar la carga con menos esfuerzo, y hasta se florea en el camino con improvisados cortes de tango.

Tampoco ninguno más implacable para la burla ante un amago de flojedad física.

Ya ha tenido más de una escaramuza con sus compañeros por esa causa; pero, en general, todos le rehúyen por su carácter agresivo, pronto a la cólera y al ataque.

A Correa, Valdez lo ha tomado entre ojos, porque le parece que quiere disputarle el cetro de for-



zudo que ostentaba hasta que llegó el nuevo, tal como lo nombra en tono despectivo.

Con un agravante que enardece a Valdez: Correa no se jacta de su fuerza, no escucha sus provocaciones, lo ignora.

Pero el chino sabe que va a tener ocasión de trabarse con él, la va a buscar.

A Correa no se le escapa que Valdez busca pendencia, pero él no quiere pelear con nadie. Ha venido allí a trabajar. Su mujer espera un hijo y había estado desocupado desde hacía cuatro meses; se aferra a su empleo con uñas y dientes. Si trabaja activamente, no es por hacer alarde de su fuerza, sino por conservar su ocupación, que le da alguna seguridad para lo futuro.

Su actitud frente a Valdez no es cobarde, sino prudente.

Sus compañeros lo han prevenido: *'Tené cuidado con Valdez, es encarnizado como perro y te la tiene jurada. Le has caído mal'*.

En el fondo, todos están deseando que alguien le dé una lección al chino ese, pero nadie quiere tener el remordimiento de lo que pueda suceder; ninguno se atreve a tomar la iniciativa.

Traducido, el *tené cuidado* es *dale una paliza y escarmentalo en nombre de todos*.

Correa es el destinatario fortuito del anhelo general y será el brazo ejecutor de la venganza conjunta.

La oportunidad llega esa tarde, casi al finalizar la jornada.

Baja el chino la pasarela que sube su rival. Es cuestión de segundos de tiempo; el pie de Valdez se sesga con disimulo unos centímetros en dirección al pie de Correa, y antes de que éste pueda darse cuenta, rueda con la bolsa y rubrica la caída una carcajada estentórea.

Hay gestos de sorpresa y voces contenidas.

Correa se levanta tremendamente pálido y mira a su atacante.

El salto con que se lanza sobre

Valdez parece descargar su fuerza en una corriente de electricidad sobre los espectadores que retroceden haciendo espacio.

En estrecho abrazo ruedan los dos, gruñendo, tratando de golpearse; rojos los rostros, contraídos los la-

bios, apretados los dientes.

El chino está de espaldas en el suelo; Correa, sobre él, lo aferra con ambas manos por la garganta, mientras Valdez trata en vano de llegar con las suyas a algún punto vital de su enemigo para hacerle aflojar

la presión.

Los oídos le zumbaban, la respiración le es dificultosa, de pronto es un niño que junto a otros muchachos juega en las aguas del río; o una voz que lo llama en la dulce lengua guaraní; baila con la Flora;



DOMINGO
VILAFANE

FRUTAS: ¿POR QUE NO BAHIA BLANCA?

Un libro de

CARLOS ARMERO SIXTO

ESTE trabajo, escrito en lenguaje periodístico, es, sin embargo, un estudio económico. Su autor, redactor en el diario "La Nueva Provincia", de Bahía Blanca, se especializa en tales temas. Precisamente por ese motivo decidió estudiar en profundidad un problema que afecta a su ciudad y también al país.

Se trata de un fenómeno de vieja data: la producción frutícola del Alto Valle del Río Negro y Neuquén es exportada en un 50 por ciento. Esto quiere decir que, aproximadamente, 10 ó 12 millones de cajones de manzanas son enviados a Europa. ¿Cómo se remite esa mercadería para su embarque? Generalmente por tren, recorriendo un largo trayecto desde las estaciones valletanas hasta Buenos Aires.

El autor sostiene que esa corriente hacia la Capital Federal puede seguir; pero una buena parte de la misma debe detenerse en Bahía Blanca.

Los puertos de Ingeniero White, ubicados a poca distancia del centro urbano de la llamada "capital del sur", están en condiciones hoy de permitir en una primera etapa la canalización de por lo menos 1,5 millones de cajones de fruta.

Embarcarlos por ahí, de acuerdo con la tesis de Armero Sixto, es reducir los costos en más de un 50 por ciento, asegurar la calidad de la fruta, que llegará a Europa en mejores condiciones, aligerar el trabajo del ferrocarril y permitir una mayor disponibilidad de vagones en un período crítico como el de los primeros meses del año. Independientemente de ello, se dará trabajo a puertos inactivos como son los llamados "muelle nacional" y "de hierro".

Bahía Blanca es hoy el puerto que tiene los canales de acceso más profundos. Por ese motivo, el año pasado ocupó el número 2 en el país en cuanto a exportación de cereales. Pero en frutas poco o nada es lo que se embarca.

¿Por qué no Bahía Blanca?, se pregunta el auto, y contesta planteando el problema, buscando las fallas económicas, discutiendo los posibles intereses, instando a que el poder público y la iniciativa privada se unan para el gran esfuerzo común...

Demostrando la factibilidad económica, enjuiciando los errores, propiciando respuestas concretas, este trabajo es una guía sintética y ordenada de lo que está pasando hoy, lo que debería hacerse y los beneficios inmediatos y mediatos que se obtendrían. ●

dice adiós a su madre, que queda llorando en el muelle y el barco desliza sobre una cinta de plata oscura enmarcada en verde. El vertiginoso pensamiento se detiene. Puede respirar mejor, ya no siente el peso de Correa sobre su cuerpo.

Oye voces: ¡Bábaro!, ¡casi lo matás!, ¡déjalo!

Está humillado, Correa lo ha vencido.

Alguien lo ayuda a levantarse y ve a su rival sujeto por dos hombres. Todos están serios pero él cree percibir en los rostros la burla por su derrota.

Mientras los curan en el puesto de primeros auxilios, Valdez siente que una rabia sorda, primitiva, le crece dentro del pecho, se le sube a la cabeza, lo ahoga; tiene que matarlo, tiene que vengarse matándolo.

Nunca nadie lo había afrontado de ese modo.

Encuentra la oportunidad y le lanza el desafío mordiendo las palabras; esta noche a la diez en el galpón, con revólver y a muerte.

—Iré —contesta su vencedor.

Correa avanza en silencio, pegado a las paredes del galpón, su mano en el bolsillo de la chaqueta aprieta el revólver.

El menor ruido le produce una crispación que se traduce en un rápido girar de cabeza, un agazaparse en prevención de un ataque por sorpresa.

A tientas va palpando la pared en busca de la puerta, su tacto le anuncia que la está tocando y que ahora su mano no tiene apoyo.

La negra boca del galpón lo atrae como un abismo. Un escalofrío lo sacude. Retira la mano del bolsillo y el contacto con el arma le da una sensación de alivio.

Pero esa pequeña distancia desde el amparo de una hoja de la puerta hasta la otra, abierta, tiene en ese momento dimensiones siderales.

Debe trasponerla, pero tal vez ni siquiera lo logre.

Valdez estará adentro, el arma lista y no habrá ocasión.

Lentamente se deja caer, con la cabeza casi tocando el suelo y se arrastra al interior del galpón.

Se queda hecho un ovillo esperando.

Un silencio sólo quebrado por el latir de su corazón lo rodea, lo oprime, lo espanta.

A muerte —le ha dicho Valdez.

¿Por qué acepté? —piensa angustiado—, no quiero matarlo ni quiero que me mate.

En las dos circunstancias se alejará de su mujer y de su hijo, con afrenta o con dolor.

Muerte o cárcel; no hay alternativa.

Pero una pequeña esperanza, nacida de lo más profundo de su instinto de conservación, le dice que puede salvarse; huir, salir del galpón arrastrándose y luego correr, refugiarse en su casa, meterse en la cama, estrechamente abrazado al cuerpo de su mujer.

Un leve ruido avienta sus pensa-

mientos, ya no piensa en la huida, sino en la defensa.

Espera tenso, sus ojos agujerean la oscuridad, tratando de percibir la silueta de Valdez, y su boca, entreabierta, deja escapar una respiración acelerada.

Oye un deslizarse cauto y gira lentamente en esa dirección, el arma encañonada.

La redondez hirsuta que asoma atrae la bala del revólver, sobre cuyo gatillo Correa retrae el índice.

Hay un breve gemido, cortado apenas nacido, el rumor de un cuerpo, que cae flácido y silencioso.

Un silencio que resuena en los oídos de Correa.

Petrificado, en la misma actitud, aguarda; no sabe ciertamente qué, pero aguarda; tal vez quiere oír un quejido, un pedido de ayuda.

—¡Valdez!

El grito le ha salido por su cuenta, él no lo ha emitido.

Espera una respuesta, que no llega. Bruscamente, se quiebra su inmovilidad, y con un súbito impulso, inicia una huida hacia la puerta, pero se detiene en mitad de camino; no puede huir. Ese hombre allí tendido se lo impide, lo atrae como un imán.

Se vuelve lentamente, va hacia él, y ya cerca, cierra los ojos. No quiere ver ese cuerpo, no quiere mirar ese punto de partida de su ruina.

¿Por qué tuvo que ocurrir?

Ahora, el miedo va dando paso a la angustia, a esa tremenda angustia que produce lo irremediable, lo que está fuera de apelación.

Correa —se dice a sí mismo—, has matado a un hombre. Resuenan en su cabeza las palabras con mil ecos, hundiéndolo en una semiinconsciencia.

¿Dónde quedan ahora tus sueños, el destino feliz que preparabas? —continuó monologando—. Allí, junto a ese cuerpo —se responde.

Quiere mirar qué forma toman los sueños muertos, y con un esfuerzo se acerca y abre los ojos.

El cuerpo del perro le hiere la mirada como un relámpago.

Ante la insospechada revelación, su corazón parece detenerse un instante, para iniciar luego un latir desordenado, que lo hace tambalear.

Una oleada de sensaciones lo sacude; estupefacción, incredulidad, asombro.

Se cae de rodillas, con los ojos arrasados de lágrimas, y su mano temblorosa acaricia la cabeza del perro.

Ahora rompe a llorar con grandes sollozos que le sacuden el cuerpo, y exclama con voz estrangulada por la tremenda emoción: ¡Valdez, miserable, cobarde, Dios te bendiga!

AUTOCLUB

es la revista de automovilismo de mayor tirada en América latina.



comentando MUSICA GRABADA

Estereofonia, Alta Fidelidad, Magnetofonia

Por DISC - DRIVER

Para Autoclub

CLASICO

DVORAK: SINFONIA Nº 7 (CBS 4441): El célebre autor de "Aires de Moravia", "La Sinfonía del Nuevo Mundo" y "Humoresque", luce toda su inspiración temática en esta excelente versión de la Orquesta de Cleveland, con la conducción de George Szell, de la sinfonía op. 70 en Re Menor, que al comienzo se conoció como Nº 2. La grabación monoaural, que es la que hemos escuchado, es impecable. ● **MUSICA PARA FLAUTA DULCE (CID 67):** Un panorama de ocho siglos de música para este encantador instrumento hallamos en esta placa, en la que el conjunto barroco Krainis ejecuta temas de Telemann, Corelli, Schell, Neidart, Enrique VIII (sí, Enrique VIII), Susato, Byrd y Miller. Bernard Krainis es el intérprete de flauta dulce más sobresaliente del mundo y en este disco antológico lo demuestra generosamente. Calificación sobresaliente para el Club Internacional del Disco que lo ha editado. ● **PROKOFIEV: CONCIERTOS Nos. 1 y 2 (VOX 12100):** Digamos con Sabaneyev, que la obra creadora de Prokofiev es una de las más originales y valiosas que haya producido el arte ruso en este siglo. Acusado por los jerarcas rojos de "formalismo decadente", justifica en este disco su frase famosa: "¡Deberían dedicarse a la política y dejar la música a los músicos!" Se escucha con deleite. ● **BOLSHOI BALLET 67 (GRAND AWARD 11035):** Bolshoi significa en ruso "grande", "grandioso" o "magno". Así lo ha evidenciado este ballet en sus tres giras transcontinentales a los Estados Unidos. La grabación de la banda original de sonido, con el maravilloso realismo de la técnica actual, presenta a las orquestas del Teatro y Sinfónica Bolshoi en hermosos pasajes de Ravel, Rachmaninoff, Saint-Saëns, Prokofiev y otros, realizados por la perfección estereofónica. ● **HOROWITZ INTERPRETA A SCARLATTI (CBS 5431):** De la monumental producción del compositor italiano, Horowitz seleccionó las doce sonatas que se incluyen en este disco, composiciones poéticas y nostálgicas, en las que campean el ritmo y la armonía como un verdadero sedante espiritual. ● **MUSICA ITALIANA PARA VIENTOS (CBS 4438):** El quinteto de la Orquesta de Filadelfia ejecuta el Concierto en Sol Menor de Vivaldi, el Quinteto en Fa Mayor de Cambiani, el Cuarteto en Si Bemol Mayor de Rossini y el Cuarteto en Si Bemol Mayor de Ponchielli. Flauta, oboe, clarinete, fagot y corno, son las maderas que superan brillantemente en estas composiciones del siglo XVIII las dificultades que para la perfecta combinación de los sonidos tienen estos instrumentos.

FOLKLORE

AQUÍ, COSQUIN 67 (PHILIPS 86004/5): Estos dos discos presentados en atrayente álbum, son en gran medida el testimonio musical de un perdurable encuentro entre los más calificados intérpretes de nuestros temas nativos. El excelente trabajo de los sonidistas y la perfección del prensado con-

tribuyen a realzar los grandes méritos de esta entrega, de indudable y merecida repercusión. ● **CANCION, GUITARRA Y PAMPA (LONDON 14509):** Víctor Valázquez, entrerrillano, emotivo cantor y depurado ejecutante trae en este LP canciones de pampa, monte y río y dos obras poéticas. Ganador en 1964 del Premio "Ariel", fue recompensado también significativamente en "La Semana de Santos Vega", en canto y recitado. ● **CANTAR NOMAS (TROVA TL-7):** Este prestigioso sello lanza su primer LP de temas folklóricos. Ha elegido para tal debut a una intérprete de relevantes dotes en el cancionero nativo, María Escudero, a la que se oye en motivos vernáculos de elevado nivel. El sonido y la grabación muy buenos. ● **EL TALENTO DE RAULITO BARBOZA (CBS 8720):** De festejada y sobresaliente actuación en el reciente Festival de la Música del Litoral, realizado en Misiones, este músico acordeonista aborda diez temas de acertada elección. Un párrafo aparte merece el trío que lo acompaña. ● **DANZAS DEL QUINTO CURSO (OPUS 7021):** Waldo Belloso, su piano y su conjunto, prosiguen su ciclo de danzas folklóricas, limpiamente expresadas en un lenguaje musical serio, didáctico y responsable. Lo distribuye Surco. ● **LUNA DE MIEL EN EL PARAGUAY (FERMATA LF-95):** De la película de ese título, Julio César del Paraguay entona doce canciones, acompañado en unas por la orquesta de Neneo Norton y en otras por su conjunto folklórico. Polcas y guaranías traen el presente y el pasado de la tierra hermana.

JAZZ

SERIE "MAESTROS DEL JAZZ" (PHILIPS 82130, 82131 y 82136): Estos tres LP, indispensables en la discoteca de los buenos "fans" de las grandes bandas del pasado, abarcan el lapso de oro comprendido entre 1917 y 1927. En sensacional revista desfilan ante el oyente desde la Frisco "Jass"-Band a Coleman Hawkins y Louis Armstrong, pasando por The Louisiana Five, Fletcher Henderson y Johnny Dodds. A los nombres de estos astros se suman los altos niveles posibles en la reedición de viejos discos de importancia histórica o estética y material extraído de desaparecidos sellos y hoy reconstruidos en forma poco menos que increíble. ● **DIONNE WARWICK EN PARIS (ALANICKY 8001):** Esta cantante norteamericana de color ha vendido desde el comienzo de su carrera 4.000.000 de LP y el doble de placas simples. En su reciente presentación en el Olimpia de París se hizo esta grabación, compartiendo la escena con Sacha Distel. Precisamente en "Amo a París" da la pauta de su desbordante personalidad. ● **ERIC DOLPHY EN EUROPA (PRESTIGE 7350):** En esta su segunda entrega de "MICROFON", el famoso saxo alto de color, acompañado por Bent Axen, piano; Erik Moseholm, contrabajo, y Jorn Elnif, batería, toca sólo cuatro extensos temas, "Miss An", "Laura", "Don't Blame Me" (en flauta) y "The Way You Look Tonight". Y lo hace con su habitual único estilo. ● **PETULA CLARK (VOGUE 26501):** Los admiradores de esta cantante están de parabienes con

este LP de origen francés. Con el apoyo de muy buenas canciones supera sin esfuerzo las mayores dificultades, que se complace en buscar. ● **"JOE" BRASS (ODEON 4326):** Este nombre corresponde, en realidad, a Américo Belloso, trompetista argentino de radio y fonografía. Vale la pena escucharlo en la ejecución de la difundida "María" de Berlín y en su versión de "Duelo en Diablo". ● **JACK TEAGARDEN (CBS 8705):** Volvamos a 1927 para escuchar al "King of the Blues Trombone" en el pináculo de su divismo, y hagamos silencio para captar todos los valores incomparables de este maestro en temas que nos llenarán de nostalgias y añoranzas, vividas o presentadas. ● **NIÑA ENAMORADA (WORLD PACIFIC 1853):** Pecaríamos de injustos si pasáramos por alto este LP de "Bud" Clifford Everet Shank, jazzman cabal que da múltiples pruebas de su virtuosismo en la ejecución del saxo alto, tenor, barítono y flauta.

TANGO

NESTOR FABIAN (MICROFON-124): Néstor Fabián, "el muchacho de Buenos Aires", recién en este disco logra la justa dimensión de cantor de tangos. Ha abandonado, suponemos que definitivamente, su dualismo interpretativo para ubicarse en un plano estelar, que esperamos consolide. Los arreglos y la dirección musical de Atilio Stampone son un digno complemento para esta entrega muy recomendable. ● **EDMUNDO RIVERO ESPECTACULAR (PHILIPS 82102):** Este cantor, con el brillante acompañamiento de Roberto Pansera y su orquesta, acomete con doce obras de "las cumbres de la inspiración tanguera de todos los tiempos", según se expresa en el sobre de esta placa de segura aceptación. ● **ALGO NUEVO BAJO EL SOL (ODEON LDB-111):** El exímio violinista Montalbán ha puesto en compás de tango conocidas melodías internacionales de amplia popularidad. La ejecución es tan novedosa como irreprochable.

BRASILEÑOS

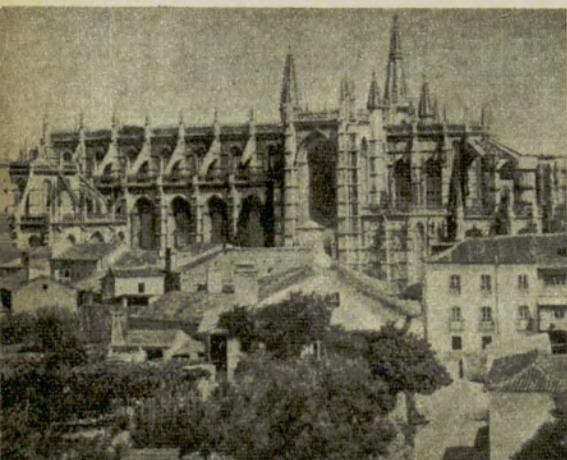
CHICO BUARQUE DE HOLLANDA (FERMATA LF-102): El más difundido intérprete de la música brasileña de hoy, como cantante y compositor, resume en este disco tres años de su fecunda inspiración y sentimiento. Incluye en él su "La Banda" y "Ole Ola". ● **MAYSA (ELENCO ME-8):** ¿Qué decir de esta atormentada cantante de voz fabulosa? Este disco, grabado en vivo, es un documento musical digno de oírse. ● **NARA (PHILIPS 82139):** "La Banda", "El Funeral del Labrador" y "La Muchacha de Hiroshima", son tres de las doce interpretaciones elegidas por ella para darnos testimonio de su calidad.

BUENAS NOVEDADES

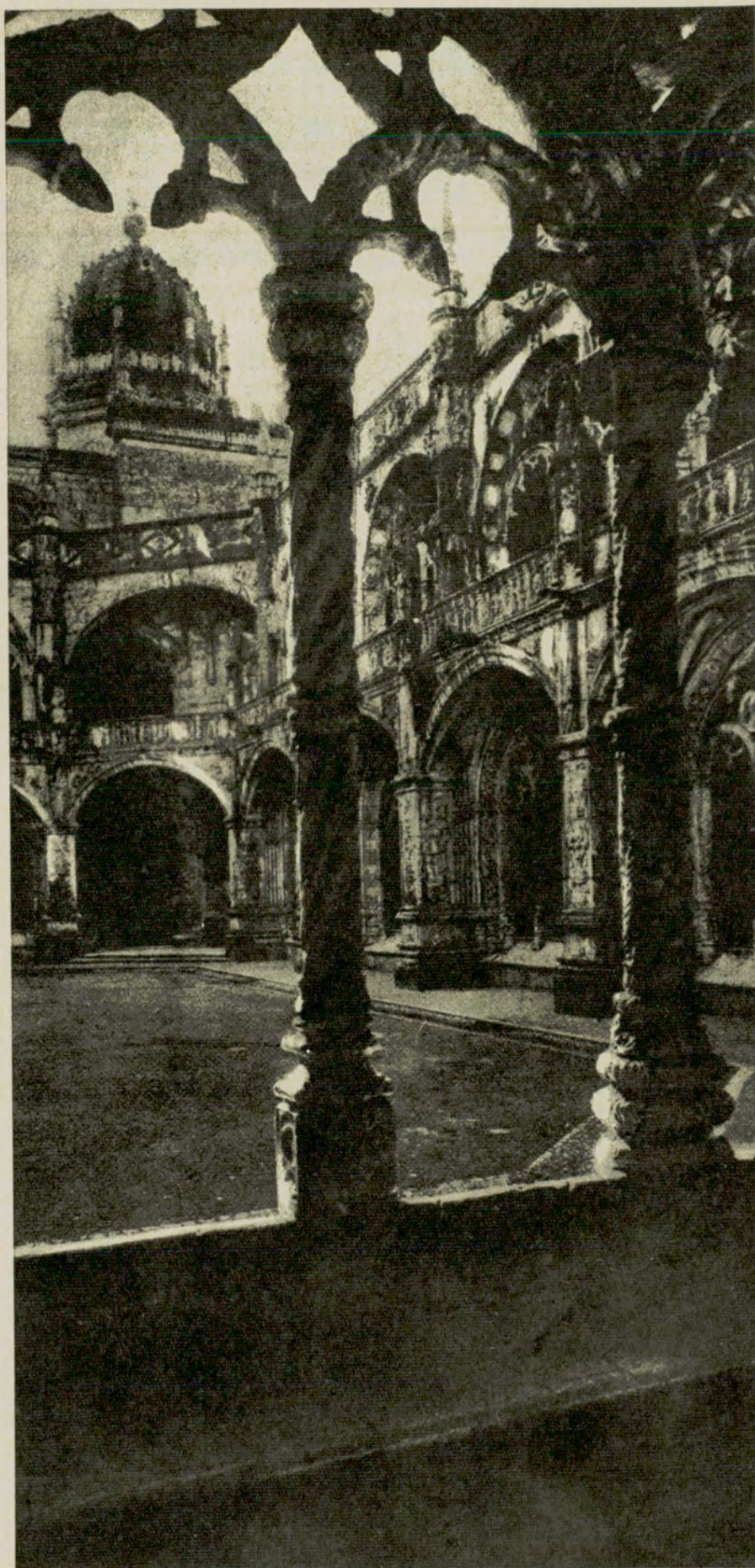
CUMBILANDIA (ODEON POPS 4336): Los Wawancó ofrecen una idea musical novedosa, totalmente lograda. Son nada menos que 36 motivos de hondo arraigo, viejos conocidos, ligados a los recuerdos de la infancia y de las siguientes etapas de la vida. ● **EL AGENTE DE O.E.G.A.N. (GRAND AWARD 891):** El talento dinámico de Dick Hyman ha encontrado en los recursos técnicos del órgano cómo expresar todos los recursos de la vibrante música moderna. Los temas de las películas de espías campean en esta placa de valores ponderables. ● **LAWRENCE DE ARABIA (MUSIC-HALL 12599):** La banda de sonido original de esta película compuesta por Maurice Jarre, con su dirección al frente de la Orquesta Filarmónica de Londres, se presenta como un mensaje original e insólito. Aconsejamos escucharlo. ● **CONNIF EN ESPAÑOL (CBS 8721):** No hay que hablar aquí de los méritos de este conjunto, conocidos en todo el mundo. Nos ofrecen 12 hermosos motivos interpretados en castellano. ● **SAN REMO 1967 (DISC-JOCKEY 30018):** Gianni Duca, Meri Marabbi y Lella, astros de la canción italiana, en 13 "hits" del famoso Festival de este año.

El rey Manuel I de Portugal hizo construir en las mismas márgenes del Tajo el monasterio de los Jerónimos, síntesis pétrea de los anhelos descubridores lusitanos.

JARDIM de Europa, a beira mar plantado, Portugal atesora, a lo largo de ocho siglos de historia nacional, leyendas maravillosas, aventuras excepcionales y dulce lirismo. Antes de ser nación, como todos los reinos ibéricos, vivió sucesivamente bajo las dominaciones fenicia, romana, visigoda y árabe. La antigua Lusitania —que abarcaba parte de la actual Extremadura española y Galicia—, vio hollados sus caminos por las invasiones que —luego de las batallas— dejaron la huella indeleble de sus sistemas de vida. De esa mezcla de pueblos nació Portugal, cuyo primer soberano independiente fue el gran Alonso Henríquez, terror de los árabes, hijo de borgoñón y de leonesa. Alonso despoja de siete ciudadelas a los musulmanes y logra del rey Alfonso VII de León el reconocimiento de la soberanía portuguesa. No es, empero, la historia fascinante del pueblo portugués la que nos proponemos evocar. Tan sólo aspiramos a mostrar, en sintéticas estampas, al-



Para conmemorar el triunfo sobre las tropas castellanas, se construyó en Aljubarrota el monasterio de A Batalha, de estilo gótico florido.



PORTUGAL TIERRA DE AVENTURAS, POESIA Y LEYENDA

gunas de las atrayentes páginas de su aporte civilizador al mundo occidental. Porque la grandeza de los pueblos no se mide tan sólo por sus dimensiones geográficas; lo que forja y glorifica son el tesón, el heroísmo y el sacrificio de sus hijos para alcanzar el cenit cultural.

Después de los cinco monarcas de la casa de Borgoña, tras breve período de discordias civiles, la amenaza creciente de las fuerzas castellanas, cuyo rey Juan I alegaba sus derechos al trono luso por su matrimonio con la infanta Beatriz, hija del rey Fernando, fomentó la insurrección del Maestre de Aviz, Juan, hijo bastardo de Pedro el Cruel. Las tropas castellanas invadieron Portugal conquistando Coimbra y Leiria; los portugueses, inferiores numéricamente, se reagruparon bajo el mando del condestable Nuno Alvarez Pereira. La batalla decisiva se entabló en Aljubarrota, lugarejo situado a 24 kilómetros al suroeste de Leiria. La

derrota de los castellanos —que perdieron la flor de su ejército y su nobleza en ese 15 de agosto de 1385— marca la separación definitiva de los pueblos de Portugal y Castilla, en vano intentada recomponer en el lapso de sesenta años (1580-1640) de unión bajo la Casa de Austria. La dinastía de Aviz, para consolidarse, establece relaciones cordialísimas con Inglaterra, que todavía perduran. Para conmemorar esta efemérides trascendente de Lusitania, el rey vencedor ordenó construir un monasterio sobre el mismo terreno donde sus armas se cubrieron de gloria. Y —para recuerdo de las generaciones— decidió el soberano de Aviz que el monumento se denominara *Monasterio de A Batalha*, soberbia fábrica del gótico florido, *La novena maravilla del mundo*.

Los descubrimientos

El tercer hijo de don Juan de Aviz, el príncipe Don Enrique, funda en

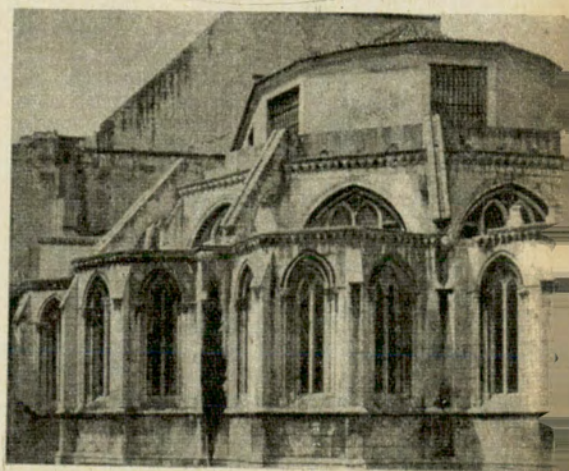
Camoens,
su poeta, prefirió
en un
naufragio
salvar sus
versos
y no su oro

Por
ANTONIO SALGADO

Para Autoclub



Cenotafio y estatua yacente de Camoens en San Jerónimo de Belem. El poeta exaltó las hazañas de los primeros maestros de la Escuela Náutica de Sagres.



Sobre una de las siete colinas de Lisboa que dominan el estuario del Tajo, queda todavía en pie, reconstruido, el castillo árabe de San Jorge.

el promontorio de Sagres, extremo sur del continente europeo, su famosa escuela de navegantes. Portugal está superpoblado y pobre. Privado de expansión terrestre, busca en los dilatados mares caminos para su ilusión imperial. Astrólogos y cartógrafos, científicos y navegantes trazan los planos de los nuevos rumbos marítimos. Las islas Madeira y las Azores son ya las proas lusitanas flechadas hacia occidente. Jácome de Mallorca, hebreo levantino, Juan de Morales, castellano, y Alvise de Cadamosto, italiano, fueron los primeros maestros de la Escuela Náutica de Sagres, donde se formaron los nautas que intervinieron en las expediciones que iban en pos de tierras desconocidas, exaltando sus hazañas el épico Camoens:

*Assim fomos ábrindo aqueles mares
que gerasao alguma nao abriu,
as novas Ilhas vendo e os novos mares
que o generoso Henrique descobriu.*

La semilla depositada en la Escuela de Sagres germinó en los grandes navegantes de los reinados posteriores. Los sueños de don Enrique el Navegante cristalizaron en 1471 con la llegada de naos lusas al límite ecuatorial; con la exploración, en 1484, de la desembocadura del río Congo por Diego Cam y con la proeza de Bartolomé Días, quien en 1486 dobló el Cabo de las Tormentas, en el sur del continente africano, llamado desde entonces Cabo de Buena Esperanza... Así se preparaba el sendero oceánico que iba a surcar hasta Oriente el gran Vasco da Gama. En ese instante cenital de las navegaciones portuguesas, reina en Portugal don Manuel I. Los muelles de Lisboa presencian, en los albores del siglo XVI, la descarga de las codiciadas especias de las comarcas orientales. Por esos mismos años, Alvaréz Cabral arriba a las costas de El Brasil, disputando a Castilla la colonización de las tierras americanas. Lisboa, en el reinado de Manuel el Afortunado, se transforma y engrandece; es una de las ciudades más ricas del Viejo Mundo.

Don Manuel edifica fastuosos palacios en la ribera del Tajo, y las calles de la vieja ciudad deslumbran con los azulejos multicolores de sus casas. Y en las márgenes mismas del río, don Manuel construye —siguiendo el ejemplo de Juan el Grande— otro monasterio, el de los Jerónimos, síntesis pétreo de los anhelos descubridores lusitanos. El arquitecto Bontoca, encargado de las obras, dejó bien pronto la dirección de los trabajos a Juan del Castillo, quien con la cooperación del escultor Nicolás Chatranez crea el llamado *estilo manuelino*, una suerte de combinación arquitectural del gótico florido y el renacimiento plateresco con reminiscencias de los grandes palacios hindúes. El convento ha sido construido sobre el solar del Asilo de Marinos,

en Belem, donde Vasco da Gama descansara la víspera de la zarpada de sus naos para la India. Sus inmensas bóvedas cubren los sepulcros de grandes patriotas, entre ellos el mismo Vasco da Gama.

"Os Lusíadas"

En uno de los claustros de los Jerónimos se ha erigido un cenotafio en memoria de Luis Vaz de Camoens, uno de los más excelsos genios de Iberia. El inmortal poeta moría el 10 de junio de 1580, en pobre sala de un hospital lisboeta, confundido entre los miles de víctimas de la terrible peste que asoló al país. Era aquella una hora adversa para los lusitanos, Su rey Don Sebastián, quijotesco guerrero, había desaparecido en la trágica batalla de Alcazarquivir, en Marruecos; Felipe II de España se aprestaba, como heredero más directo, a incorporar la corona lusa a la castellana. Sobre las ruinas de aquella monarquía, las épicas estrofas de *Os Lusíadas* son el canto del cisne portugués agonizante, en espera de su augusto renacimiento. Con acento de perennidades, Camoens exalta en su poema —el más notable y recio de las lenguas ibéricas— las proezas oceánicas de los intrépidos navegantes lusitanos. Es el poeta más grandes entre los épicos de la Península; nadie, como él, ha sabido cantar los anhelos nacionales de su pueblo.

La vida de Luis de Camoens es un friso de adversidades. Sufre, como todo patriota noble, persecuciones, hambres y destierros por culpa de la estolidez cortesana. La fortuna material, por una vez, le sonríe en su exilio de Macao. No obtuvo oro con sus versos eternos sino con el comercio de las especias. La riqueza del tráfico mercantil no apaga, por fortuna, su sed de gloria literaria. En sus ocios de mercader rico, mientras contempla las aguas del mar de la China, compone sus épicos cantos. Cuando regresaba a su patria, la leyenda nos relata un naufragio en el golfo de Siam, frente a las costas de la Cochinchina; una violenta tempestad estrella el navío en que viajaba el poeta contra los acantilados. Una tabla frágil sirve de auxilio a Luis. En aquella hora excepcional, el vate no salva, con su vida, el oro ganado en Macao, sino unos pergaminos en los que había escrito las estrofas de *Os Lusíadas*. En la disyuntiva, optó por rescatar los manuscritos de la epopeya.

Cuando llega a Lisboa, estremecida la ciudad por la muerte de Don Sebastián, no encuentra apoyo. Quizá recordara entonces sus horas juveniles, cuando acompañó al rey portugués en el sitio de Ceuta, donde perdiera el ojo derecho. De su muerte existe un auténtico testimonio Fray José Indio escribe: *Yo le vi mo-*

rir en un hospital de Lisboa, sin tener una sábana con que cubrirse, después de haber triunfado en la India Oriental y de haber navegado 5.500 leguas por mar.

Sus restos, sepultados en la iglesia de Santa Ana, desaparecieron en el terremoto de 1755... Pero su gloria de Homero ibérico jamás podrá destruirla ningún sismo; porque sobre las cenizas de la materia perecedera vuela siempre la paloma inmortal de los espíritus deslumbrantes.

Lisboa pombalina

Al llegar a la capital portuguesa, el viajero de hoy no contempla la estampa manuelina de la ciudad monopolizadora del comercio de las especias orientales. Lisboa, cuyos orígenes legendarios se vinculan con el periplo de Ulises, fue fundada por los fenicios sobre siete colinas que dominan el estuario del Tajo. En la cima de una de ellas, todavía queda en pie —reconstruido— el castillo árabe de San Jorge, tomado al asalto por los cruzados que, en la época de Alfonso Henríquez, rescataron la ciudad del poderío musulmán. La Torre de Belem, reflejándose sobre las aguas del río, y el monasterio de los Jerónimos, con sus filigranas pétreas, son vestigios de la época de los descubrimientos. Entre las reliquias medievales, la *Sé Velha* —la catedral— muestra en su aspecto de fortaleza del período románico. A la enumeración de monumentos antiguos poco más podría agregarse. La Lisboa actual, en sus dos terceras partes, es moderna y sus principales edificaciones datan de fines del siglo XVIII. La capital portuguesa sufrió el 1º de noviembre de 1755 un espantoso cataclismo telúrico; por tres veces tembló la tierra, las aguas del Tajo cubrieron las calles y casi todos los edificios se desplomaron.

El terremoto sacudió la energía de los gobernantes del *despotismo ilustrado*. Reinaba José I, con la inteligente colaboración del primer ministro Sebastián José de Carvalho y Mello, más tarde Marqués de Pombal. Lisboa moderna es la obra magnífica de Pombal, que acometió sin vacilaciones la tarea de hacer renacer de sus escombros a la capital. Surgieron, entonces, frente a las leonadas aguas del Tajo, las líneas armónicas de los neoclásicos palacios del —por eso mismo— llamado *Terreiro dos Pagos*, donde se instalaron los ministerios. En el centro de esa plaza, generaciones posteriores han elevado una estatua al rey, en cuyo pedestal existe un medallón recordatorio de Pombal.

Esa ciudad nueva, la Lisboa pombalina —con los rascacielos y grandes avenidas de las últimas décadas—, es una de las más alegres y bellas de Europa. •

CASAS ADHERIDAS AL A. C. A.

CONTINUACION

ZAPATERIAS	Dto.		
CREACIONES FABIO			
Alvear 308 - Martínez			
Calzado damas y carteras excepto ofertas, contado	5 %		
CREACIONES NOREL			
Cuenca 2914			
Calzado damas y carteras, excepto ofertas	10 %		
DIBON			
Sanabria 3386	5 %		
ELISSAMBURU			
Santa Fe 2336			
Calzado damas y caballeros	5 %		
CALZADO GITEL			
Av. Cabeldo 2812			
Calzado damas	8 %		
GIULIO			
Cabeldo 2312			
Calzado caballeros	5 %		
CALZADO HUERTA			
J. B. Alberdi 6143 - Capital; Bmé. Mitre 16 - Ramos Mejía			
Calzado damas, caballeros, niños	10 %		
CALZADO JORGE			
Asamblea 707			
Calzado damas, caballeros, niños	20 %		
JUANTOR S. R. L.			
Lima 1026			
Calzado damas	5 %		
CALZADO LA DISTINGUIDA			
J. B. Alberdi 6187			
Calzado damas y caballeros	10 %		
RECORD			
Corrientes 1260			
Calzado caballeros	5 %		
CALZADO ROBERTO			
Lavalle 912			
Calzado caballeros	10 %		
CALZADO SOUTO			
Rivadavia 2760			
Calzado damas, caballeros, niños	10 %		
CASA URBION			
Av. Santa Fe 1545			
Calzado damas	10 %		
PANDORA			
Cabeldo 1978, Florida 152, Rivadavia 6765			
Calzado damas y caballeros	10 %		
PADUL S. A.			
SISTEMA DELGADO			
Florida y Corrientes, Florida 359, Cabeldo 2120, Rivadavia 6784			
Calzado damas y caballeros	5 %		
CALZADO TATE			
Rivadavia 14.000, R. Mejía			
Calzado damas, caballeros, niños	5 %		
XAXON - MINGO			
Av. Santa Fe 1602	10 %		
CALZADO GRECO			
Rivadavia 2741, Corrientes 985 y 1225, Cabeldo 2033, Rivadavia 6827, Av. Sáenz 1101, Av. Santa Fe 1680, Capital, y Avda. Mitre 351, Avell. Calzado hombre, excepto ofertas y liquidación	10 %		
ACCESORIOS Y REPUESTOS			
ABO			
Paraguay 643 - 7º Piso			
Pisos de goma, matafuegos para coches y todo material para incendio	10 %		
ALMAGRO GOMA			
Córdoba 3785			
Artículos de goma para el automotor, 10 % al	30 %		
ARNELLI Y CIA. S.R.L.			
Av. Santa Fe 4830			
Repuestos para autos ingleses	5 %		
AUTO RADIO FALCAO HNOS.			
Juan B. Justo 1277			
Auto-radios, antenas eléctricas y manuales, etc.	10 %		
AUTOREX IMPORTACION S.R.L.			
Av. Santa Fe 1152			
Faros Marchal - Instrumentos "O.S." para tableros, etc.	10 %		
AVENIDA MOTOR S.R.L.			
Díaz Vélez 5525			
Venta de repuestos y accesorios para automóvil Borgward	10 %		
CASA ANDRES			
Salguero 1939			
En general	10 %		
CASA CIVIL			
Av. Forest 1184			
Accesorios y repuestos IKA, vulcanización y cintas de freno	30 %		
CASA FERRERO			
Rivadavia 3379			
Accesorios y repuestos de freno hidráulico, vacío y aire	10 %		
CASA MASTRO S.R.L.			
Avda. Maipú 602 - Vicente López			
Repuestos automotores	10 %		
CASA NU-VE			
Avellaneda 1770			
Instrumental del tablero, radios, baterías, accesorios generales	10 %		
CASACIAR S.R.L.			
J. B. Justo 3302	5 %		
CASA RADI			
Maipú 57 - Avellaneda			
Repuestos automot. en gral. 30 % + Amortiguadores	5 % 30 %		
CASA SANNA S.R.L.			
Canning 2099			
Repuestos y accesorios	30 %		
DE ANGELIS S.A.C.I.F.I.			
Córdoba 1865			
Herramientas	10 %		
EL PALACIO DEL ACCESORIO			
Tucumán 1637	10 %		
ENCENDIDO VICTORIA			
Larrazábal 2528			
Repuestos, accesorios	10 %		
Baterías garantizadas	15 % + 5 %		
FEINSTEIN S.A.C.I.			
Paraná 555	10 %		
FIORE, PANIZA Y TORRA S.A.C.I.			
Viamonte 1581			
Accesorios y repuestos	20 %		
Herramientas	10 %		
GOFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.			
Viamonte 1549			
Acces., repuestos y herr. en gral.	10 %		
H. VIGNOLES Y CIA. S.A.C.			
Rivadavia 3096			
Aros de pistón	25 %		
JOSE D. MARISCAL S.A.			
Rivadavia 4041			
Reparaciones de elásticos p/autos	10 %		
JUAN CARLOS BIONDINO			
Tagle 2547			
Repuestos Fiat - Acc. deportivos	20 %		
JUAN MANUEL FANGIO Y CIA. S.R.L.			
Constituc. 1051/55 y Cochab. 1020			
Repuestos y accesorios	10 %		
JUAN PEÑA Y CIA.			
Av. Maipú 123 - Avellaneda			
Aros, pernas, pistón, cojinetes de biela y bancada, sobre precio lista	40 %		
Accesorios y repuestos	10 %		
LA CASA DE LAS FUNDAS			
J. E. Uriburu 750			
Tapicería auto y alfombras	5 % al 10 %		
MA-FAL S.A.I.C. y F.			
Juan B. Justo 7371			
Piezas originales Borgward	5 %		
Demás elementos	10 %		
MANUEL PIRA S.R.L.			
Av. Chiclana 3724			
Accesorios y rep. s/precio lista casa	40 %		
Según precio lista fábrica y Baterías Mapi	10 %		
MELONI HNOS. S.R.L.			
Las Heras 3449 y D. Alvarez 90			
Acces. y repuestos de Auto Unión	10 %		
MULE Y CIA. S.R.L.			
Rincón 1331			
Cristales para automotores - Precio de mayorista			
NACARADOS "TAWE"			
Río Cuarto 2263			
Acces. y rep. - nacarados en gral.	10 %		
ORBILL S.R.L.			
Montevideo 570			
Línea completa accesorios coches nacionales e imp. (precio mayor.)	30 %		
OSVALDO S.R.L.			
Santos Dumont 4094			
Accesorios y cristales de seguridad para automotores	5 %		
PASCUAL MOAVRO			
Billinghurst 1083			
Cerrajería del automotor	10 %		
PIRA HNOS. S.A.C.I.			
Boedo 2058			
Acces. y repuestos 25 % - 30 %	6 40 %		
PISTONES SYLICUM S.A.C.I.			
Tucumán 1652	10 %		
RADIO TITO S.R.L.			
Maipú 3145 - Olivos			
Auto Radio, Auto Stereo 3000	10 %		
REPUESTOS MIKO S.R.L.			
J. B. Justo 3374	10 %		
REPUESTOS SANTA FE S.R.L.			
Santa Fe 5382			
Accesorios y rep. Di Tella - I.K.A.	30 %		
RITOR S.R.L.			
Av. Cabeldo 945			
Repuestos Ford	10 %		
RODAR S.A.C.I.			
Viamonte 1506			
Herramientas	10 %		
RODOLFO CORVALAN			
Calle 56 N° 818 y Calle 55 N° 536			
La Plata			
Accesorios y repuestos	10 %		
RONDANO Y CIA. S.R.L.			
Av. Santa Fe 3400			
Repuestos Mercedes Benz	30 %		
RUATA Y CIA. S.A.I.C.			
Pavón 2101			
Amortiguadores Fric-Rot/Gabriel	10 %		
SIRO S.A.			
Alvarez Thomas 1032			
Repuestos y accesorios, línea Chrysler (Valiant-Dodge)	10 %		
STOPOIL S.A.C.I. e I.			
Rivadavia 9036			
Rodamientos a bolilla, rodillos, conos y cubetas y retenes de grasa	50 %		
Repuestos Morris, correas planas y en V marca Good-Year	10 %		
S. ZIMMERMAN E HIJOS S.R.L.			
Rivadavia 3340			
Repuestos - herramientas - maquin.	10 %		
UNION LAMP SCA.			
Viamonte 1629			
Lámparas para automóviles	20 %		
Unidad Sellada	10 %		
VALERIO M. RIBAS			
Superfund, Zona Belgrano			
Av. del Libertador 6079			
Fundas para automóviles	10 %		

letra viva

POR ULYSES

Para Autoclub

EL IMPREVISIBLE GUSTO DEL PÚBLICO

Sería difícil sacar consecuencias bien definidas de los últimos grandes éxitos de librería. La línea ascendente de interés por lo argentino se expresó en cuatro libros disímiles. Uno es de caricaturas. Contiene las sutilezas del personaje Mafalda, original del dibujante Quino. Diseños áspersos, con niños donde una proclividad al feísmo fabrica una adultez especial, se refieren a la problemática del día con veracidad e ingenio. Las criaturas de Quino, en cierto modo, dan la razón a Don Miguel de Unamuno, cuando afirmaba que el único momento genial de la vapuleada especie humana era la infancia.

DOS ENSAYOS Y UNA NOVELA

Siguen dos ensayos. Uno pertenece al agresivo Arturo Jauretche. Sus críticas a la formación social argentina se han concentrado en un nutrido tiroteo a ese medio pelo que le da título al difundido volumen, que agota una edición tras otra. Su popularidad aumenta en razón directa de las discusiones enconadas de que es objeto. El libro de Jauretche atacaba frontalmente a la novelista Beatriz Guido (otro nombre *best-seller*, en la orilla de enfrente de Jauretche). Su contestación, serena y aguda, desmenuzó algunos aspectos provocativos del libro que nos ocupa. El otro ensayo es de Julio Mafud. Este escritor, que tuvo un buen comienzo con su análisis de la viveza criolla, aprovechó el buen momento con un enfoque apresurado, que titula: *La revolución sexual en la Argentina*. Los libros de la encuesta Kinsey —la más copiosa en la materia—, o el ya clásico de la socióloga Mead sobre el hombre y la mujer, quitan originalidad a su indagación. Y, para cerrar el cuarteto de libros argentinos muy vendidos está la excelente novela de Bernardo Verbitsky, *Un hombre de papel*, vasto fresco de angustiosas vivencias del mundo contemporáneo, referidos al sentir nacional y americano.

A SANGRE FRÍA

Lo anárquico del gusto público argentino del momento se cierra con *A sangre fría*, de Truman Capote. Dos extraños y horribles individuos matan a toda una familia de un pequeño pueblo de los Estados Unidos para llevarse unos pocos dólares y una radio de transistores. Ese no fue su objetivo, sino el resultado final de los delitos que los llevan a la horca. El libro de Capote es de los que exacerbaban las pulsaciones del lector. Resulta aquí un magistral cronista. No llega al nivel creador de su libro de cuentos *El bosque de la noche*, ni a la poesía a contrapelo de su novela *Otros ámbitos, otras voces*. Todo lo confía a un deliberado ordenamiento de los hechos y a una sutil manera de exponerlos que consigue neutralizar la circunstancia de que se trata de un asunto conocido y de final previsible aun para los no enterados.

Como se ve, desde las caricaturas de Quino, hasta un final en una sórdida cárcel, la anarquía del gusto del público es manifiesta. Apenas si en cierta medida, sexo y violencia siguen siendo fuertes atractivos.

LA BASTARDA

La lista de los libros extranjeros la ocupa en primer término la novela autobiográfica de Violette Leduc. Con valentía, echa mano esta madura escritora francesa al sistema violentamente sincero de Henry Miller. Ella mima sus personajes, aparecen con los nombres reales y en mitad de un intimismo brutal, comunicativo, de sinceridad desgarrada. El otro protagonista de *La Bastarda* es Maurice Sacha. Fue un escritor de vida compleja y pecadora, bastante desconocido en la actualidad, que publicó una obra titulada *Sabbath*, acre, incisiva, desesperada. Desfilan, en retratos a veces sumamente apretados, escritores y hombres del sector famoso que constantemente fabrica Francia, desde pintores como Picasso, a modistas como Schiaparelli. El estilo es de una vivacidad inusitada. Como en Miller, a un realismo sin ambages se mezcla cierto sentido de la creación poética.

ENTRE RÍOS, MI PROVINCIA

Con este título de factura verbal simple, pero en cuyas cuatro palabras palpita una emoción que percibe aun el lector más desprevenido, ha escrito Alberto Burruchaga una obrita, pequeña por su volumen pero conmovedora por la limpieza y calidez con que el autor denuncia, a través de sus páginas, los hilos de amor que le atan a su hermosa tierra.

"Entre Ríos, mi provincia" no es una simple descripción topográfica, un mapa desarrollado en letras de imprenta, sino una manera ejemplar, en forma de libro, de correr el índice sobre ese mapa y arrancar con la yema, como quien pulsa suavemente una guitarra, las armonías que anidan en el seno de las cuchillas y los barrancos, de los arroyos y los paisajes, de las ciudades y los campos de Entre Ríos. Burruchaga lo dice mejor y con palabra más sencilla: "Entre Ríos, mi provincia, yo te canto...". Y para hacerlo, contruye una prosa espontánea y rítmica como un buen poema, aun cuando se dedica a describir objetivamente los encantos de su provincia, "...para que te conozcan mejor". Y merece ser conocida. "Entre Ríos, mi provincia" fue impreso en Paraná, en una edición del autor. (M. G.)

JUAN JOSÉ CESELLI

EL PARAISO
DESENTERRADO



EDITORIAL SUDAMERICANA

POESÍA ALUCINADA DE J.J. CESELLI

No es para todos *El paraíso desenterrado* de Juan José Ceselli. Su alucinadora poesía exige un lenguaje muy particular. No es que Ceselli trate de ser oscuro. Al contrario, se lanza eufórico a la conquista del universo que lo aferra, con una espléndida riqueza de idioma, de ritmos desceñidos. Lo que sucede es que comprende todo el misterio que lo atenaceza y su voz, para desafiarlo, se hace tan compleja, tan llena de enigmas como lo es, si se piensa en profundidad, la aventura increíble de ser hombre sobre la tierra. Vigilia ardiente, sueños de ámbito furioso, contiene la expresión de Ceselli, poeta verdadero, renovador, que no sólo ha creado mucho, sino que ha tenido la constante generosidad de reconocer y difundir las mejores creaciones de las nuevas escuelas poéticas argentinas. *El paraíso desenterrado* será un libro discutido, como lo fue su obra anterior: *Violín María*. Propone una belleza atormentada, laberíntica. No son muchos los capaces de reconocerla. Aún en nuestros días, los iniciadores de este inaudita y magnífico ritual poético —como Arthur Rimbaud— exigen una entrega extrema de los que quieren acceder a sus zonas extrañas y magnéticas. Con razón, otro notable poeta argentino, Enrique Molina, lo ha llamado a Juan José Ceselli "gran hechicero".

LOS COMEDIANTES

Esta novela de Graham Greene, como *La bastarda*, es de los libros que se leen de un tirón. Pero aunque se basa en experiencias directas del autor de *El fin de la aventura* cuida con pudor de separar el planteo de su propia persona. El protagonista es el testigo de una tiranía brutal en las tierras calientes. De por sí, la atmósfera de Haití resultaría fascinante en la mera crónica. Pero Graham Greene juega una vez más su gran capacidad de novelista maestro en la creación de simetrías, encuentros y desencuentros para hacer de su obra una perfecta partida de ajedrez. Sobresalen en ella el áspero contorno de un amor mal nacido, la traición, el embaucamiento, la pasión desesperada de un negro por una vieja aventurera, el infinito tedio del protagonista, que tiene mucho del carácter que le conocemos a Graham Greene. Es una excelente novela, aunque no llegue a la altura de sus recuerdos mexicanos de *El poder y la gloria*.

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

EN 1957 y en alguna oportunidad posterior, la Agrupación "Lista Blanca-Renovación" hizo conocer a los socios del Automóvil Club Argentino y, en general, a los automovilistas del país, los propósitos y objetivos concretos que movieron a ese núcleo societario en su afán de obtener el gobierno de la Institución. Después, con el transcurso de los años y cada vez que se presentaba la oportunidad estatutariamente establecida para hacerlo, la nombrada agrupación se preocupó de hacer una reseña y balance de la tarea cumplida. Ahora, si bien por circunstancias y razones que son de público conocimiento, ninguna nueva agrupación se ha presentado para disputar a la "Lista Blanca-Renovación", la designación de las autoridades de la Institución para el nuevo período estatutario, AUTOCLUB ha creído conveniente requerir a las de la nombrada agrupación algunas informaciones sobre la obra cumplida hasta hoy, y el plan de acción que será realizado en la etapa próxima.

Con esa finalidad, hemos entrevistado a algunos de los dirigentes más representativos de la Agrupación. Respecto de los años transcurridos, se nos ha señalado que en los programas y proyectos sobre las actividades que se pensaba llevar a cabo en cumplimiento de las respecti-

vas plataformas que en anteriores oportunidades —1957 y 1959— se ha sometido a la consideración de los asociados, se percibía claramente el esquema del desarrollo institucional y servicial que se perseguía. Ambos documentos contenían el enunciado de

24 puntos u objetivos concretos y, además, el anticipo de una posibilidad de acuerdo con Y.P.F. para resolver el problema de la carga que pesaba sobre el Club en virtud de una deuda, que ya excedía de los cien millones de pesos en 1957, que venía acrecentándose a ritmo crítico desde hacía algo más de diez años antes. Además, en la plataforma de 1959 se expresaba el anhelo y la posibilidad de dar impulso a cinco iniciativas que constituían una sentida aspiración de socios y dirigentes, relacionadas con la promoción del turismo, la creación del seguro del viajero, la institución de la "autoempresa" del Club en determinadas actividades de índole comercial (la importación directa de bienes, por ejemplo, cuando hiciera

falta; la contratación de todo tipo de seguros, y la construcción y explotación de hoteles de turismo), la fundación de una revista, es decir, de un órgano periodístico propio y, en fin, la reforma del Estatuto.

Sobre los 24 objetivos concretamente prefijados, aunque con alcances modestos en algunos casos, 20 fueron plenamente alcanzados y realizados, con una proyección aún mucho más amplia que la que pudo preverse con un optimismo eufórico, y sólo 4 todavía continúan en estado de aspiración, por razones insuperables, debiendo anotarse que tres de ellos escapan totalmente, en la actualidad, a la órbita de acción directa y de posibilidades del Automóvil Club Argentino. Entre aquéllos se cuentan: (a) abonos mensuales por servicios para los socios, que es absolutamente imposible de formalizar dados la desconcertante fluidez del mercado argentino en cuanto hace a costos y precios y el proceso inflacionario a que están sometidos todos los valores y que impide hacer ninguna estimación de relativa du-

cializadas de turismo y se promueve con intensidad creciente esta actividad y los servicios correspondientes por parte de la Institución; se fundó un órgano periodístico propio, la Revista AUTOCLUB, que aparece regularmente desde octubre de 1961, en ediciones bimestrales; y en fin, se reformó el Estatuto en la medida y dirección deseada por dirigentes y asociados y permitidas por las circunstancias. También se ha cumplido plenamente la aspiración de resolver las cuestiones suscitadas entre el Club e Y.P.F. con el correr de los años, especialmente en el plano financiero: esos problemas fueron totalmente resueltos, lo que permitió la renovación y reestructuración de los convenios vigentes entre ambas instituciones, sobre bases completamente reajustadas y acordes con la realidad actual y con las perspectivas y posibilidades previsibles para un razonablemente largo lapso de futuro, todo lo cual contribuyó a dotar al Club de los apoyos morales y materiales necesarios, es decir, de los medios e instrumentos indispensables

APROBO EL PLAN DE ACCION FUTURA LA "LISTA BLANCA - RENOVACION"

rabilidad siquiera, en el campo servicial; (b) liberación de la tasa impositiva que recarga el precio de los automóviles, para cuya finalidad todas las tentativas y esfuerzos del A.C.A. han tropezado con la cerrada oposición de las autoridades oficiales; (c) solución del problema de la progresiva desaparición de los garajes en la Capital Federal, cuestión que manifiestamente ha estado fuera del alcance de cualquier plan razonable y serio que pudiera enfocar la Entidad, por razones tan obvias que no requieren mayor explicación.

Por otra parte, en lo que se refiere a las cinco iniciativas que enunciaba la plataforma de 1959, tres han sido cumplidas, sin perjuicio de ulteriores desarrollos: se organizaron competentes oficinas espe-

para llevar a cabo su extraordinaria política de expansión y perfeccionamiento de obras y servicios, cuyos frutos están a la vista de los socios, de los automovilistas en general y de todo el país, dándose así honrado y cabal cumplimiento a la plataforma de 1957, complementada por la de 1959, nos indica nuestro entrevistado.

Pero es justo decir —agregó— que esta obra que a tan alto nivel servicial y prestigio institucional ha llevado al Automóvil Club Argentino, fue posible especialmente gracias a dos causas —aparte del indudable vallimiento de los nuevos acuerdos con Y.P.F.—: primero, el apoyo consistente de los automovilistas de todo el país, reconocidos al esfuerzo constructivo y a la política servicial de expansión y

mejoramiento crecientes, que realiza la Institución; esto se tradujo en el impresionante incremento de la nómina societaria, que pasó de 85.000 asociados en 1957 a 100.000 en 1959, y, a 350 mil, en cifras redondas, en el momento de escribirse estas líneas, marzo de 1967; y segundo, al manejo honesto, inteligente y creador de los fondos sociales, sea que procediesen de las cuotas de los afiliados o de las actividades económico-financieras propias del Club concebido como empresa de servicios, lo que permitió: a) equilibrar el presupuesto, en primer lugar; b) producir crecientes e importantes excedentes o superávits a partir de 1961, los que, naturalmente, fueron destinados a la expansión de las obras y servicios; c) iniciar y llevar a cabo y continuar en una política constructiva —nos referimos especialmente a obras civiles de gran aliento—, que ha puesto al Club en la línea de las grandes instituciones mundiales de su clase, abriendo ilimitados, pero accesibles horizontes a su actividad al servicio del automovilismo y turismo argentinos, y aun, por reflejo, de todo el Continente Americano.

A continuación transcribimos el texto fundamental de la "plataforma" o plan de acción que ha aprobado la Agrupación "Lista Blanca-Renovación" y que, continuando las de 1957 y 1959, servirá de orientación a los hombres que dirigirán la Institución en la etapa de 1967 a 1971.

Plataforma de la Agrupación "Lista Blanca-Renovación".
Capítulo 1967-1971

CAPITULO PRIMERO:

Obras y Servicios Generales.

- 1) Activar las gestiones

para incorporar la red de radiocomunicaciones.

- 2) Continuar incrementando equipos de auxilio en ciudades y rutas, especialmente en épocas de afluencia turística.

- 3) Prestar todo el apoyo del A.C.A. para incorporar centros de mecánica de emergencia.

- 4) Adquisición de aviones para servicios propios del Club.

- 5) Estudio de un régimen cooperativo de previsión, servicio médico e internación para asociados.

- 6) Incrementar las tareas de relevamiento de caminos, señalamiento y la edición de planos, guías y hojas de ruta, y promover acuerdos con las autoridades pertinentes para ampliar el señalamiento caminero y urbano.

- 7) Estudiar los problemas del tránsito, en general, y colaborar con las autoridades para la solución de los mismos.

- 8) Intensificar las campañas de Enseñanza Vial.

- 9) Estudiar y propiciar el establecimiento de un seguro obligatorio de responsabilidad civil y daños a terceros, para los automovilistas.

CAPITULO SEGUNDO:
Ampliación de servicios en el interior del país.

- 10) Promover acuerdos con los gobiernos y entes del Estado que correspondan, para la construcción de Estaciones de Servicio y/o Camineras y/o moteles, tendiendo a completar la red de estaciones y moteles existentes, de acuerdo con las crecientes necesidades del tránsito automovilístico general y turístico en particular; eventualmente, construcción directa de dichas estaciones por el A.C.A.

- 11) Continuar el desarrollo de la red de esta-

ciones sobre la base de las necesidades ruterías.

- 12) Incrementar la capacidad de servicios en ciudades importantes por su caudal societario.

- 13) Continuar creando filiales de acuerdo con el número de socios residentes y ampliando los servicios gratuitos.

- 14) Cumplimiento de las resoluciones de carácter y beneficio general, sancionadas por el Segundo Congreso de Filiales.

CAPITULO TERCERO:
Ampliación de servicios en la Capital Federal y zona conurbana.

- 15) Estudiar un plan para la construcción y financiación por parte de los socios para playas de estacionamiento.

- 16) Poner en marcha la Escuela de Mecánica.

- 17) Impulsar y ampliar el funcionamiento de la Escuela de Conducción y Tránsito de la Entidad, procurando extender sus actividades a los grandes centros urbanos del país.

CAPITULO CUARTO:
Obras para esparcimiento y turismo.

- 18) Incrementar la acción en pro del turismo "Conozca Argentina".

- 19) Incorporar nuevos balnearios en playas.

- 20) Dotar a los recreos de mayores comodidades y servicios.

- 21) Incrementar los convenios para la construcción y/o explotación de moteles.

- 22) Incorporar terrenos para futuros recreos.

- 23) Auspiciar el uso de casas rodantes, adecuando los servicios a prestar en los campamentos y recreos del A.C.A.

- 24) Adecuar los servicios en los campamentos del A.C.A. ubicados en los Parques Nacionales.

CAPITULO QUINTO:
Cultura y Deporte.

- 25) Continuar y ampliar los programas culturales, nacionales e internacionales, que se desarrollan con el patrocinio del A.C.A.

- 26) Crear becas A.C.A. para el fomento del folklore, música, pintura y poesías argentinos, las que se otorgarán por intermedio del Fondo Nacional de las Artes con participación de un jurado del A.C.A.

- 27) Crear becas A.C.A. de perfeccionamiento tecnológico para egresados de la Escuela de Mecánica A.C.A.

- 28) Auspiciar y promover la construcción por el Estado y/o los entes oficiales y/o por iniciativa privada, de autódromos con pistas adecuadas para la realización de pruebas de velocidad con máquinas especializadas de las fórmulas conocidas u otras que pudiesen construirse en el futuro.

CAPITULO SEXTO:
Asuntos internacionales.

- 29) Propender a la constante y mayor participación del A.C.A. en los organismos internacionales a los que se halla afiliado.

- 30) Apoyar decididamente las actividades de promoción del automovilismo, turismo, vialidad, etc., que desarrollan los organismos internacionales pertinentes, como la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.) y especialmente de la Federación Interamericana de los Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.).

CAPITULO SEPTIMO:
Asuntos Administrativos.

- 31) Adecuar los cuadros administrativos a las necesidades crecientes y a la acción a desarrollar con vistas al futuro.

- 32) Estudio de la Auditoría Externa Contable.

LA ATENCION DE LA ENTIDAD EN EL NORTE

EL señor Roberto M. Constantino, asociado N° A.228041, de Colonia Belgrano, provincia de Santa Fe, nos ha enviado una extensa carta en la cual relata un viaje realizado al Norte Argentino, que incluyó las provincias de Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, Catamarca y La Rioja.

Al respecto dice: "Ha sido un viaje que ha de perdurar en nuestro recuerdo y si bien la distancia

recorrida (4.700 kilómetros) es algo larga, se justifica por cuanto lo visto y apreciado satisface plenamente".

Por último, al referirse a las alternativas de la gira, agrega: Debemos dejar aclarado que la atención recibida en todas las estaciones del Automóvil Club Argentino fue, sencillamente, muy buena y a satisfacción, especialmente en Jujuy y La Quiaca, por

no decir lo mismo de todas ellas. En épocas de calores sus baños y salas de estar son impagables, y podemos decir que es casi imposible realizar estos viajes, sin ser asociado de la Institución. Para finalizar, decimos que los caminos y rutas son muy buenos y sin problemas y su señalamiento completo. Con esto y unas hojas de ruta del Automóvil Club Argentino se va a cualquier parte".

Ha sido establecida la futura política del club sobre automovilismo deportivo

EN la reunión de Comisión Directiva del A.C.A. realizada el 8 de marzo del corriente año, se aprobó una importante resolución en la cual se establecen los lineamientos generales a los que se ajustará la acción de la Entidad en lo que concierne a competencias deportivas automovilísticas. El texto de dicha resolución es el siguiente:

Artículo 1º. — El A.C.A. mantendrá en vigencia y ejecución sus planes regulares tendientes a la realización anual de las ya clásicas pruebas de Turismo Mejorado y de Turismo de Carretera. Estas competencias se desarrollarán en las zonas y sobre los caminos y con el recorrido que las autoridades pertinentes aprobaran.

Art. 2º. — El A.C.A. no patrocinará ni organizará pruebas de velocidad con máquinas de fórmulas especiales, sino donde se pudiese contar con pistas de autódromos que reúnan la totalidad de las condiciones requeridas para realizar tales competencias.

Art. 3º. — El A.C.A. promoverá y estimulará la construcción de autódromos en el país.

Art. 4º. — El A.C.A. estimulará la formación técnica de corredores calificados en máquinas de fórmulas especiales, sea que pudiese obtenerse su fabricación por las productoras nacionales, sea utilizando los coches adecuados que la propia Entidad pudiese obtener en el exterior, a cuyo efecto realizará las correspondientes gestiones ante las autoridades. En todo caso, el A.C.A. estimulará la fabricación nacional de esas máquinas, a cuyo objeto inclusive podrá poner a disposición de las productoras las instalaciones de su Escuela de Mecánica.

Art. 5º. — El A.C.A. procurará la realización de campeonatos argentinos con máquinas de fórmulas especiales, utilizando con preferencia las que fuesen producidas en el país.

Art. 6º. — Cuando se den las condiciones expuestas en los artículos precedentes, se considerará la conveniencia y la posibilidad de que el campeón argentino pueda disputar competencias en el exterior.

ACTIVIDADES Y RESOLUCIONES DE LA COMISION DIRECTIVA

COMO ya es habitual, publicamos a continuación, en forma resumida, algunas de las resoluciones adoptadas por la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, en las sesiones ordinarias realizadas el 25 de enero, 15 de febrero y 8 de marzo, todas en 1967. Por razones comprensibles, sólo enumeramos medidas o resoluciones en pequeño número, aunque positivamente significativas, dentro de la vasta y múltiple tarea que lleva a cabo la Comisión Directiva en cada una de sus reuniones.

A. SESION DEL 25/1/67. (ACTA N° 1).

Estación La Quiaca: ampliación y reposición del techado asfáltico; inversión autorizada: \$ 1.767.000.—.

Estación Canals: Construcción de un galpón, \$ 343.100.—.

Recreo Villa Carlos Paz: Cambio tanque de agua y nueva cañería, \$ 351.670.—.

Avenida Alvear, en Don Torcuato: Contribución para su iluminación a luz de mercurio, \$ 112.000.—.

Adquisiciones de elementos diversos, equipos y materiales para uso, \$ 3.413.567.—; para venta, \$ 712.479.—; bienes de capital, \$ 3.054.701.—. Total: \$ 7.180.747.—.

Motel en Jáchal, San Juan: Se aprueba un convenio celebrado con el gobierno de dicha provincia para la instalación y explotación por el Club de un motel anexo a la estación de servicio, ya inaugurada y en funcionamiento, de Jáchal.

Unidades y equipos de auxilio: Se autoriza la compra de 25 unidades de auxilio nuevas.

Carta de Turismo de Entre Ríos: Impresión de 10.000 ejemplares, con un costo de \$ 390 mil.

B. SESION DEL 15/2/67. (ACTA N° 2).

Estación Rufino: Instalación de un tanque para nafta Super; inversión: \$ 80.000.—.

Adquisiciones varias: para uso, \$ 6.776.004.—; bienes de capital, \$ 10.439.190.—; para venta, \$ 5.997.836.—. Total: 23.213.030.— pesos.

Recreos de Luján e Ingeniero Maschwitz: construcción de pabellones sanitarios; se autoriza la inversión de \$ 2.000.000.—.

Escuela de Mecánica del A.C.A. (para familiares de socios); Se

autoriza la inversión de hasta \$ 2.000.000 para gastos de equipamiento.

C. SESION DEL 8/3/67. (ACTA N° 3).

Estación Necochea: Iluminación a gas de mercurio, sobre la Avenida 59, inversión: 159.490.— pesos.

Estación Bahía Blanca: Instalación de un conmutador telefónico, \$ 96.912.—.

Estación Villa María: Construcción de veredas, \$ 373.920.—.

Estación San Luis: Colocación de un tanque de nafta (mano de obra) y adquisición de mosaicos para la vereda; total: \$ 93.600.—.

Escuela Técnica de Conducción y Tránsito: Se autoriza la compra, para la enseñanza práctica, de 2 coches Citroën, 6 Fiat 750 y 3 Renault 4L.

Hosterías en La Rioja: Se aprueba la ratificación del convenio oportunamente suscripto con dicha provincia, para el equipamiento y explotación por el A.C.A. de las hosterías ubicadas en Chepes, Famatina y Mazán.

Estación de servicio ubicada en Francisco Beiró Nos. 3561/75, esq. Av. Lincoln N° 3535, Cap. Federal: Se adquirió en remate público judicial este inmueble, con el destino indicado, para el

que está especialmente construido, por la suma de 25.000.000.— de pesos, ad referendum de la Asamblea de Delegados del A.C.A.

Adquisiciones varias: Bienes de uso, \$ 5.611.003.—; bienes de capital, \$ 6.135.633.—; para venta, \$ 150.251.—. Total: \$ 13.896.947.—.

Unidades y equipos de auxilio: Se amplía la compra autorizada en la sesión anterior, 25 unidades, decidiéndose adquirir 10 unidades nuevas de auxilio más.

Vencimientos para el pago de patentes

SE informa a los señores asociados que los vencimientos para el pago de patentes correspondientes a 1967, para los vehículos matriculados en la Capital Federal, han sido establecidos en las siguientes fechas:

Automotores particulares: 1ª a 5ª categoría, 10 de mayo de 1967; 6ª y 7ª categoría, 24 de mayo de 1967.

Para camiones, acoplados, doble cabina, motocicletas, motonetas y demás rubros el vencimiento se operará el 12 de julio del corriente año.

EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Con respecto a las patentes de los automóviles matriculados en la provincia de Buenos Aires, que vence el 12 de mayo próximo, el Automóvil Club Argentino tramitará para sus asociados dichas gestiones, en la oficina instalada en el hemiciclo del sexto piso de la sede central, entrada por la calle Tagle 2640, de lunes a viernes de 12 a 18.30 horas, entre el 3 de abril y el 9 de mayo próximo.

Emoción de patria en la ruta 40. La banda del Regimiento de Alta Montaña, con asiento en Neuquén, ejecuta el Himno Nacional Argentino en la inauguración del motel de La Rinconada. 1

Sobriedad, funcionalidad, belleza en la simplicidad arquitectónica. El motel de Barrancas es un prototipo de los cuatro recientemente inaugurados en la ruta 40. 2

CUATRO MOTELES DEL A.C.A. EN LA RUTA 40

Por L.A.C.

CON la impresión de asistir a un auténtico acontecimiento, una reducida delegación de autoridades del Automóvil Club Argentino partió el 14 de marzo rumbo a San Rafael. Integraban la misma el doctor César C. Carman, titular de la Institución; el secretario general de la misma, doctor Walter A. Saborido; el capitán (R.)

El intendente de Zapala, señor Amado Sapag, procede a cortar la cinta de la estación de servicio y motel "Aguada Florencia". 3

El doctor Walter A. Saborido, secretario general del A. C. A., acepta en breve improvisación las obras que en adelante la Institución mantendrá al servicio del país. 4



Luis M. A. Gianelli, protesorero; el presidente de la Asamblea de Delegados, doctor Ricardo Aráoz; el miembro de la Comisión Directiva, vicecomodoro (R.) Gustavo J. Torquinst, y el gerente general, don Domingo M. Armendáriz.

Un raudo vuelo acortó distancias con San Rafael, en la provincia de Mendoza, donde los aguardaba la cordial hospitalidad y el afecto fraternal de los integrantes de la filial que preside el doctor Emilio J. Carullo. La pujante ciudad mendocina muestra, como símbolo de trazo moderno, el perfil de la estación de servicio del A. C. A. recientemente inaugurada, que se asemeja a un estallido de colores en medio de la luminosa noche, en la que compiten las estrellas del claro cielo mendocino con una iluminación municipal "a giorno".

Breve recorrida por la ciudad y posterior cena, sirven para reanudar un diálogo provechoso en iniciativas y proyectos. La inquietud de los consocios sanrafaelinos no se ha visto colmada con esta monumental estación.

Hacia Malargüe

Después del ligero descanso, la madrugada sorprende a la caravana en pos de Malargüe, en plena ruta 40, esa arteria dorsal que une, sobre cerros y valles, Abra Pampa, en los umbrales de La Quiaca, con Río Gallegos, en las inmediaciones

del vértice austral del continente.

En Bardas Blancas, breve alto para conocer el emplazamiento de una futura estación del Club. El A. C. A. no se da tregua en su lucha por ganar los caminos para dar seguridad a los automovilistas. Un paisaje de características casi lunares, testigo de gigantescas transformaciones geológicas, sacude su indiferencia secular ante el paso de esta caravana, que viene a hilvanar puntadas de un itinerario de progreso.

Cerca del mediodía, el immaculado puente que cruzando el río une Neuquén con Mendoza, ofrece el ingreso a Barrancas. Un arco de triunfo, todavía en construcción, brindará su leyenda de bienvenida a los futuros turistas. En Barrancas aguardan a los viajeros el gobernador de Neuquén, ingeniero Rodolfo Ernesto Rosauer; los ministros de Gobierno y Asuntos Sociales, coronel (R.) Raúl Gómez Fuentalba y doctor Guillermo Luis Iribarne, respectivamente; el asesor de Obras Públicas, arquitecto Enrique Noaco; el intendente municipal de Buta Ranquil, don Carlos Eduardo Emma. El gobierno de Mendoza se hace representar por el secretario Municipal de Malargüe, señor Hugo B. Bastías, a quien acompañan su señora esposa y los señores José E. Vilar y Francisco Fernández Quintana. Y. P. F. está presente en la persona de don Antonio Félix Morgni.





Cuando la ruta 40 se hace "neuquina" ya aparece Barrancas. El marco agresivo de los cerros pone una nota de grandeza en este nuevo jalón de realizaciones del A. C. A.

Se hallan presentes, asimismo, la totalidad de los integrantes de la filial San Rafael, Mendoza; el presidente de la filial Mendoza, don Simón Grau; el presidente de la filial Neuquén, doctor Mateo Fabiani; el delegado en Chos Malal, señor Clemente Ordóñez, y el representante de la delegación Zapala, doctor José Juan Pose.

Tras la bendición de las instalaciones por el reverendo padre Marcelo Gardín, hace uso de la palabra el titular de Asuntos Sociales, doctor Iribarne, quien, en nombre del gobierno provincial, hace entrega de las construcciones al A. C. A. En nombre de éste, el doctor Walter A. Saborido las recibe y formula el compromiso de mantenerlas al servicio del país.

Prosigue la gira

Brindis y almuerzo apenas sirven de pausa para seguir en procura de Chorríaca, donde se inauguran el motel y la estación caminera. La noche transcurre en Zapala, donde al día siguiente se estudian las posibilidades de ubicación de la estación de servicio del Club en el cruce de las rutas 40 y 22.

Nuevamente el camino busca la nueva meta: Aguada Florencio. Allí el intendente de Zapala, don Amado Sapag, cortará la cinta simbólica.

Por último, La Rinconada, donde ya se advierte el paisaje sureño.

Presencia del agua, que implica vegetación. Como un homenaje inusitado, el Lanín se muestra en toda su impresionante belleza.

En La Rinconada se suma a la delegación de autoridades neuquinas y del A. C. A., el general de brigada Julio Eladio Aguirre, acompañado por altos jefes y oficiales del Regimiento 26 y del Grupo 6 de Artillería de Montaña. Momento de emocionante vibración sobreviene cuando la banda ejecuta el Himno Nacional, coreado por todos los presentes. Instantes antes, el general Aguirre, acompañado por el ingeniero Rosauer y el doctor Carman izó la bandera en un mástil de araucaria, instalado en el acceso.

Un trío de guitarras y bombo, integrado por soldados del Regimiento, pone sabor de zamba y cueca en la reunión. Por último, el ingeniero Rosauer formula votos por el futuro vial y turístico de su provincia y por la obra del Club. El doctor Carman traduce en pocas palabras sentimientos por todos compartidos.

Vuelta a Zapala. Luego Neuquén. En poco menos de 48 horas han quedado inaugurados cuatro jalones que hacen posible el camino entre Mendoza y Bariloche. Dos más en Andacollo y Aluminé y un hotel en Chos Malal, aguardan una ya próxima puesta en marcha de sus actividades.

● Los moteles inaugurados

A modo de presentación, en la seguridad de que en alguna oportunidad nuestros lectores serán albergados en ellos, damos algunas características de los cuatro moteles de Neuquén.

BARRANCAS: Motel y estación caminera. Ruta Nacional Nº 40, kilómetro 547,2. Dispone de 12 habitaciones con 4 baños y capacidad para 39 pasajeros.

CHORRIACA: Motel y estación caminera. Ruta Nacional Nº 40, kilómetro 750,5. Dispone de 3 habitaciones con dos baños. Capacidad para 8 pasajeros.

AGUADA FLORENCIO: Motel y estación caminera. Ruta Nacional Nº 40, kilómetro 958. Dispone de 3 habitaciones con dos baños. Capacidad para 9 personas.

LA RINCONADA: Motel y estación caminera. Ruta complementaria "d", kilómetro 172,4. Dispone de 7 habitaciones con 2 baños. Capacidad para 21 personas.



El muñeco del A.C.A. en Aguada Florencio, cortando la perspectiva del desierto, define la magnitud de esta auténtica obra de civilización.



NUEVOS TRABAJOS DE SEÑALAMIENTO EN LA CAPITAL FEDERAL Y LA PROVINCIA DE Bs. As.

Concluyóse una vasta obra en la Provincia de Chubut

LA Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires autorizó a la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (FATAP), por ordenanza N° 22.122/67, a colocar los indicadores de "parada" de los vehículos de transporte colectivo de pasajeros. Para cumplir dicho cometido, la citada Federación solicitó la colaboración del Automóvil Club Argentino, a efectos de emplazar las señales denominadas "pantallas metálicas". De conformidad con el acuerdo que en tal sentido se ha concretado, en el término de seis meses quedarán emplazadas 1.750 de esas señales. Los trabajos previstos en el convenio ya se han puesto en marcha, con el emplazamiento de las pantallas metálicas en la avenida Córdoba.

En la Provincia de Buenos Aires

A pedido de las autoridades municipales de Avellaneda, Lanús, Bahía Blanca y Dolores, el Automóvil Club Argentino destacó personal especializado que realizó el estudio de los problemas de tránsito existentes en las mencionadas ciudades, estableciendo en cada caso la necesidad de efectuar la correcta señalización de las arterias, de implantar en ellas sentido único de circulación, de prohibir el estacionamiento de vehículos en determinados lugares, etc.

Aprobadas las sugerencias formuladas por el A. C. A., y aceptado su ofrecimiento de colaboración en las tareas de señalización, las autoridades comunales resolvieron dar

principio a las obras necesarias para permitir el normal desenvolvimiento del tránsito. El total de las señales a emplazar en los referidos lugares se eleva a 847.

En Chubut

Durante el mes de febrero último, el Automóvil Club Argentino completó las tareas de señalamiento previstas en el convenio suscripto con la Dirección Provincial de Vialidad del Chubut. Dichos trabajos, que se iniciaron en 1955, comprendieron la señalización de la red vial provincial y consistieron en la colocación de 3.448 señales de diverso tipo, a lo largo de 3.110 kilómetros de caminos.

Las obras abarcaron extensas zonas de la provincia. Los caminos señalizados sirven de intercomunicación entre poblaciones de diversa importancia y acceso a lugares de gran interés turístico.

AUTO ARRASTRADO POR LA CRECIENTE



El camión de auxilio N° 277 de la estación de servicio del Automóvil Club Argentino, de la ciudad de Córdoba, lleva a remolque un automóvil Renault Dauphine, que fue totalmente destrozado por la creciente que tuvo lugar en la localidad serrana de Mendiola, durante el último verano. El mencionado vehículo es propiedad del socio señor Carlos Malette (N° A. 261.963), quien había solicitado el servicio de grúa por haber dejado de funcionar el motor al tratar de cruzar un arroyo. Al llegar el camión de auxilio no lo encontró, ya que debido a las fuerzas de las aguas fue arrastrado hasta la localidad de Villa Allende, a unos 6 ó 7 kilómetros del lugar primitivo, quedando en el estado que se puede apreciar en la fotografía.

SEGURO DE VIDA COLECTIVO PARA SOCIOS

SE informa a los señores asociados que el Automóvil Club Argentino ha convenido con la Caja Nacional de Ahorro Postal la prórroga del período de encuesta establecido en la Póliza 14.295, que tenía como término el 30 de marzo pasado, refiriéndose dicho vencimiento hasta el 30 de junio del corriente año.

En consecuencia, se recibirán hasta esa fecha solicitudes de incorporación al seguro de vida colectivo para asociados, como así también de ampliaciones de capital, dentro de las condiciones establecidas en los formularios respectivos.

Los interesados, además de la presentación de la solicitud correspondiente, deberán cumplir el pago de un trimestre como mínimo de primas del capital asegurado, o bien por el mayor capital adoptado.

El monto máximo asegurable se determina considerando la edad del asociado al día primero

del mes siguiente al de la presentación de la solicitud. El vigor del seguro está supeditado al transcurso de un período de carencia de cobertura, que es de tres meses para los asegurados que no superen los 50 años de edad, y de seis meses para los que tengan una edad comprendida entre los 51 y los 65 años.

En el caso de ampliaciones, rigen idénticos períodos para la vigencia del mayor capital asegurado, durante los cuales el seguro responde por el capital anteriormente suscripto. Durante esos períodos las primas se incrementan de conformidad con el nuevo monto. Los asegurados mayores de 65 años de edad, no pueden realizar variaciones en el capital.

Los importes abonados por períodos de carencia de cobertura, son reintegrables a los beneficiarios en caso de fallecimiento del asegurado durante dicho lapso.

GUIA TURISTICA ACTUALIZADA DE LA ARGENTINA

EL Automóvil Club Argentino ha puesto en circulación una nueva edición de la Guía Turística de la Argentina, similar a la publicada en 1964, pero con el agregado de un apéndice referente a las localidades cuyos datos han sufrido alteración con respecto a

la primera edición.

Esta guía, muy solicitada por asociados y público en general, tiene como precio de venta la suma de 200 pesos para socios y 600 pesos para no socios.



Sr. PEDRO NABAR
Su fallecimiento

DIO lugar a una sentida demostración de pesar el fallecimiento del señor Pedro Nabar, quien se desempeñaba como subjefe de la División Socios del Automóvil Club Argentino. Este meritorio funcionario —que era el más antiguo de la Institución— contaba al momento de su deceso 45 años de servicios. Ingresó en 1922, como auxiliar, y en su dilatada actuación ejerció además las siguientes funciones: cajero en 1933 y subjefe segundo de Caja a partir de 1939; en 1947 pasó a ocupar la jefatura de Caja, para ser promovido en 1953 a subjefe de la División Contable, desde donde pasó con igual categoría, en 1961, a la División Socios.

La fructífera trayectoria del ex-tinto al servicio del Automóvil Club Argentino, como así también sus destacadas condiciones personales, quedaron reconocidas en la unánime consternación con que fue recibida la noticia de su fallecimiento en los diversos ámbitos que de un modo u otro se hallan vinculados a la Institución.

En representación de la Comisión Directiva de la Entidad, asistieron al velatorio de los restos del señor Nabar, el presidente de aquella, doctor César C. Carman; el tesoro, señor Federico Lajud; y el presidente de la Asamblea de Delegados, doctor Ricardo E. Aráoz.

REGIMEN DE PENALIDADES QUE APLICARA EL TRIBUNAL MUNICIPAL DE FALTAS

LA Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos ha sancionado y promulgado con fuerza de ordenanza un nuevo régimen de penalidades que aplicará el Tribunal Municipal de Faltas, que reemplazará al régimen existente desde 1963.

El nuevo régimen ha tenido en cuenta no sólo el monto desactualizado de las penas vigentes, sino también la distinta gravedad de los hechos punibles, procurando que la sanción resulte adecuada a la naturaleza de cada falta y al riesgo corrido por las personas o los bienes tutelados.

Incluyen las infracciones a las leyes, ordenanzas y otras normas cuyo juzgamiento corresponde al Tribunal Municipal de Faltas; estando exentas las faltas o infracciones disciplinarias o de carácter contractual y se aplicará sin perjuicio de las medidas que son propias del Departamento Ejecutivo.

Refiérese en el artículo 7º a la destrucción, reacción o alteración de indicadores de medición, nivelación, catastro, nomenclatura, numeración y demás señales colocadas por la autoridad municipal o entidad autorizada para ello en cumplimiento de disposiciones reglamentarias, o la resistencia a la colocación exigible de las mismas. Estas infracciones serán penadas con multa de m\$.n. 5.000 a m\$.n. 50.000 y/o arresto de hasta veinte días.

Además de las faltas contra la autoridad municipal incluye las penalidades correspondientes a las faltas contra la sanidad e higiene; contra la seguridad y el bienestar; contra la moral y las buenas costumbres; contra el tránsito, y contra el servicio público en vehículos con taxímetro o de transporte colectivo de pasajeros.

En el capítulo V de faltas contra el tránsito se establecen las infracciones a las normas del Código

de Tránsito y disposiciones que regulan la materia. Las penas establecidas fluctúan entre m\$.n. 1.000 y m\$.n. 50.000. Asimismo, en algunas de las infracciones, además de la pena de multa, el juez podrá imponer, desde la primera contravención como accesorias las penas de arresto de hasta 30 días y/o inhabilitación temporaria o definitiva.

DESTRUIR SEÑALES ES DELITO

UN detalle alarmante para el viajero de las rutas de cualquier parte del país, es la inexplicable destrucción de señales indicadoras que se encuentran colocadas a la vera del camino, y que sirven de guía o advertencia al automovilista y aún al peatón.

Constituye este atentado a la seguridad pública, una incomprensible actitud de personas de incalificable catadura moral, que al resguardo de la impunidad cometen actos de una naturaleza que están reñidos con las normas más elementales de la convivencia humana.

Elevados presupuestos son destinados anualmente por las direcciones de vialidad de la Nación, de las provincias y de las municipalidades, a la cual contribuye el Automóvil Club Argentino, para el señalamiento de los caminos de todo el país.

Urge llamar la atención de las autoridades y disponer, con la mayor premura posible, la adopción de medidas conducentes a detener este desborde de incultura, que tantos perjuicios ocasiona al viajero en momentos que el parque automotor de nuestro país asume un crecimiento extraordinario.

NUEVOS LIBROS INCORPORADOS A LA BIBLIOTECA

PARA conocimiento de los señores asociados y del público en general, se detallan los libros que recientemente han sido incorporados a la biblioteca de la Entidad.

LITERATURA

Poemas. Juana de Ibarbourou, 1961.
Rimas y Leyendas. Gustavo A. Bécquer, 1966.

Blanco en azul. Azorín, 1964,
Cuadros de la ciudad. Fray Mocho, 1961.

El banquete de Severo Arcángelo. Leopoldo Marechal, 1966.

Satanael. Salvador de Madariaga, 1966. *Retrato de un hombre de pie.* S. de Madariaga, 1964.

El semental negro. S. de Madariaga, 1961.

Una gota de tiempo. S. de Madariaga, 1960.

El difunto Matías Pascal. Luigi Pirandello, 1963.

Ciudadela. A. de Saint-Exupéry, 1966.

El país de la selva. Ricardo Rojas, 1966.

El inocente. Juan José Hernández, 1966.

DERECHO

La buena fe en la prueba con registro. S. Julio Rotman, 1966. ... (Donado por el autor.)

TRANSITO

O código da estrada pela imagen. A. C. Portugal, 1966.

Code de la route. As. Nationale

Prévention Accidents de la route. Bélgica, 1966.

Localizzazione degli incidenti stradali 1965. A. C. Italia, 1966.

GUIAS

Guide 1966. A. C. Bélgica, 1966.

Handbook 1966. A. C. Países Bajos, 1966.

Guía turística de la Argentina. A. C. Argentino, 1967.

Guida rápida, Italia settentrionale, meridionale e insulare. T. C. Italia, 1962.

SOCIOLOGIA

El medio pelo. Arturo Jauretche, 1967.

Los buscadores de prestigio. Vance Packard, 1964.

ENLACE ENTRE LA RUTA NACIONAL N° 8 Y LA CAPITAL FEDERAL EN EL PARTIDO DE SAN MARTIN

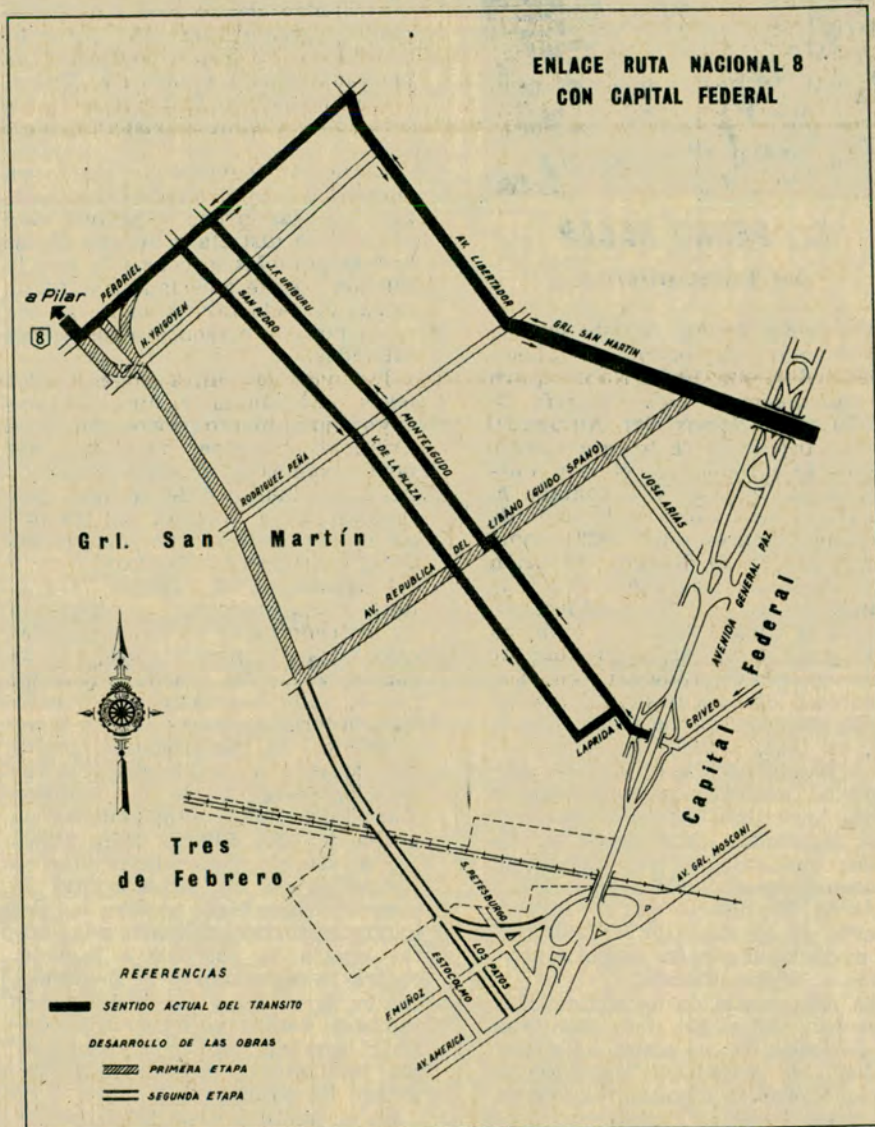
HAN sido dados a conocer los planos del anteproyecto de pavimentación del enlace entre la ruta nacional N° 8 y la Capital Federal a través del partido de San Martín, como acceso complementario del ya existente y que tiende a descongestionar en las horas de mayor tránsito.

Se trata de la construcción de una avenida de acceso por los terrenos del ex ramal ferroviario inactivo "Coronel Lynch - San Martín", del F. C. N. General Urquiza, obra que se cumplirá en dos etapas, según se ha establecido en principio.

En la primera se encarará la pavimentación (ver plano ilustrativo) desde la intersección de las avenidas 9 de Julio y Perdriel (punto final de la ruta 8 en sentido descendente) hasta la avenida Guido Spano. Se aclara en el anteproyecto que la ruta 8, en la avenida 9 de Julio, tiene un ancho de calzada de 20 metros, y la avenida Guido Spano tiene dos calzadas pavimentadas 6,10 metros cada una y un cantero central de 3,80 metros. La pavimentación de ese cantero central ya está concluida en el proyecto de la obra N° 19, que ejecuta por contrato la Dirección de Pavimentación de la provincia de Buenos Aires, con lo cual su ancho de calzada total será de 16 metros.

Las obras de pavimentación del ex ramal ferroviario de referencia estarán a cargo de la Dirección de Pavimentación dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, como asimismo los estudios previos y el proyecto definitivo. El ancho de la calzada será de 18 metros y el pavimento será diseñado para soportar las cargas pesadas que le aportará la ruta 8. Dentro de breves días la Municipalidad de San Martín iniciará la limpieza y emparejamiento previo de los terrenos para posibilitar los estudios y relevamientos planialtimétricos para elaborar el proyecto definitivo. La Secretaría de Transportes, por su parte, iniciará de inmediato el levantamiento de vías y demás instalaciones existentes en los terrenos en cuestión, convertidos actualmente en refugio de alimañas, depósito de residuos y yuyales.

El costo de financiación de esta



primera etapa, aunque aún no se ha resuelto en definitiva, se proyecta prorratearlo en forma porcentual y por vía de aportes del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, Vialidad Nacional, Municipalidad de General San Martín, propietarios frentistas y vecinos zonales, en concepto de contribución de mejoras, para lo cual se suscribirá el correspondiente convenio.

La segunda etapa

En la segunda etapa se contemplará la posibilidad de pavimentar el tramo comprendido entre la avenida Guido Spano y la

avenida General Paz, para lo cual será necesario construir un puente de alto nivel sobre las vías del F. C. N. General Urquiza, en las inmediaciones de la estación Coronel Lynch. De esta forma, la ruta 8 quedaría unida con la rotonda existente en la avenida General Paz, en su intersección con las avenidas América y Mosconi, límite de la Capital Federal y los partidos San Martín y Tres de Febrero.

La materialización de esa segunda etapa queda supeditada a la solución previa de diversos problemas de carácter técnico, carretero y ferroviario, urbanístico, económico y financiero.

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 enero, febrero y marzo del corriente año:

ENERO	Cantidad de auxilios
Con demora de:	
15 minutos	23.196
30 minutos	2.388
45 minutos	1.004
1 hora	506
1 h. 15 m.	265
1 h. 30 m.	272
1 h. 45 m.	22
2 horas	13
Más de 2 h.	6

RESUMEN

En concepto de mecánica	14.958
En concepto de gomas	2.277
En concepto de remolques	10.437
TOTAL DE AUXILIOS:	27.672

FEBRERO	Cantidad de auxilios
Con demora de:	
15 minutos	22.121
30 minutos	1.718
45 minutos	790
1 hora	468
1 h. 15 m.	162
1 h. 30 m.	118
1 h. 45 m.	29
2 horas	17
Más de 2 horas	20

RESUMEN

En concepto de mecánica	14.405
En concepto de gomas	1.675
En concepto de remolques	9.363
TOTAL DE AUXILIOS:	25.443

MARZO	Cantidad de auxilios
Con demora de:	
15 minutos	28.491
30 minutos	1.355
45 minutos	706
1 hora	313
1 h. 15 minutos	205
1 h. 30 minutos	123
1 h. 45 minutos	164
2 horas	237

RESUMEN. En concepto de:

Mecánica	18.013
Gomas	2.480
Remolque	11.393
Total de auxilios:	31.891

EL "MUÑECO" INSIGNIA DEL CLUB EN VILLA TURDERA

EN una nota que suscriben los doctores César C. Carman y Walter A. Saborido, presidente y secretario del Automóvil Club Argentino, dirigida al intendente municipal de la ciudad de Lomas de Zamora, coronel (RE) José Ernesto Piñeyro, agradecen la decisión de esa comuna que permitió la instalación de nuestra característica —libre de tasa publicitaria— en la estación adherida de Villa Turdera. Dicho establecimiento es de propiedad del señor Santiago E. Penco, y está ubicado en la intersección de las calles H. Yrigoyen y Agüero.

Destaca la nota que "la resolución aludida ha servido para confirmar el espíritu progresista que anima al señor intendente, pues obviando inconvenientes permite que nuestro "muñeco" sirva para orientar en Turdera a los automovilistas que concurren a la estación del señor Penco en busca de la asistencia que pudieran necesitar".

DISPOSICIONES DE TRANSITO EN LA PROVINCIA DE Bs. As.

LA Jefatura de Policía de la Provincia de Buenos Aires, con el propósito de difundir algunas disposiciones del Código de Tránsito (Ley 5.800), especialmente aquellas respecto de las cuales se observa habitualmente el mayor grado de desconocimiento, ha dado a publicidad un extracto de las mismas con el fin de aumentar la seguridad en el tránsito. La Policía bonaerense aclara que ello no implica, como es lógico, que los otros aspectos del citado Código hayan dejado de tener vigencia. Con la difusión de las normas que a continuación se transcriben, se persigue fundamentalmente el propósito de aleccionar a los automovilistas respecto de sus obligaciones y evitar de tal modo que incurran en infracciones fácilmente evitables.

Las disposiciones que interesarán especialmente a los socios del A. C. A., y que se refieren a los dispositivos —salvo luces— y los accesorios, que de acuerdo con el Código deben tener los automotores, son las siguientes:

Art. 11. — Todo automotor deberá estar provisto de los siguientes dispositivos: 1. — De dos sistemas de frenos de acción independiente y que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil. Uno de los frenos, por lo menos, será capaz de detener el vehículo dentro de una distancia de diez (10) metros, moviéndose a una velocidad de treinta y dos (32) kilómetros por hora, por una calzada horizontal, seca y lisa, y el otro será capaz de mantener el vehículo inmóvil con su carga máxima permitida en una pendiente del 6 por ciento.

2. — De una bocina o aparato sonoro similar, cuyo sonido, sin ser estridente, se oiga en condiciones normales a cien (100) metros de distancia.

Uso de la bocina: Los aparatos sonoros cuya aplicación en los vehículos está autorizada, sólo pueden hacerse funcionar en las zonas urbanas en caso de fuerza mayor y cuando el conductor no tenga otro recurso tendiente a evitar un accidente. Se prohíbe asimismo el uso de tales aparatos con el objeto de llamar la atención de los agentes del tránsito, para llamar a otras personas o para hacer abrir las puertas de los garages de las viviendas.

En las carreteras es obligatorio advertir la presencia de todo vehículo con la debida anticipación, mediante el empleo de la bocina en las curvas, cruces, cuestas y en particular en las carreteras de montaña.

Idéntica advertencia es obligatoria para adelantarse a otro vehículo.

3. — De un espejo retroscópico

plano colocado de un modo que permita ver al conductor por reflexión por lo menos hasta setenta (70) metros la parte de calle o carretera que va dejando atrás.

En los vehículos "anchos", el espejo o los espejos retroscópicos podrán salir a cada lado diez (10) centímetros sobre el ancho máximo de dos metros cincuenta centímetros (2,50), permitido por el artículo 7º, inciso 1, siempre que estén montados sobre un eje vertical alrededor del cual puedan girar con facilidad en caso de ser rozados por otro vehículo y que el reverso y canto estén revestidos de caucho y sin partes metálicas salientes.

4. — De un aparato o dispositivo que permita mantener limpio el parabrisas, asegurando la buena visibilidad en caso de lluvia, escarchilla, nieve o polvo.

5. — De un aparato o dispositivo silenciador del escape, que amortigüe las explosiones del motor.

6. — De paragolpes delanteros y traseros colocados de manera que la altura sobre la calzada, medida desde su eje horizontal sea idéntica. La banda de resistencia de los paragolpes tendrá un ancho mínimo de ocho (8) centímetros y la altura del borde inferior de dicha banda con respecto al nivel de la calzada, será de treinta y ocho (38) centímetros con una tolerancia de más o menos tres (3) centímetros. La estructura y el material de los paragolpes deberá ser tal, que tengan una elasticidad adecuada y deberán estar colocados en forma que protejan las partes salientes del vehículo.

7. — Todo vehículo destinado al transporte de pasajeros, con capacidad mayor de seis (6) asientos, incluido el del conductor, deberá estar provisto de un extinguidor de incendio de potencia adecuada a la capacidad.

8. — De un parabrisas constituido por un vidrio o cristal inastillable.

La violación de lo dispuesto en los incisos 1º y 7º constituye infracción contra la seguridad de las personas.

AGRADECIMIENTO DE UN SOCIO

El socio señor Santos Osvaldo Muñoz, en una nota dirigida a la Entidad, expresa su profundo agradecimiento por el correcto proceder del inspector de socios, señor César C. Martínez y Favi, quien le hizo entrega de un portafolios que había extraviado, y que contenía importantes documentos, así como también dinero en efectivo.

Ante el gesto y responsabilidad protagonizado por el citado colaborador del A.C.A., las autoridades de la Institución también le expresaron sus felicitaciones.

SOBRE LA RENOVACION DE LAS AUTORIDADES DEL A. C. A.

Hace una declaración el Dr. César C. Carman

Como es de conocimiento de los socios del Automóvil Club Argentino, de acuerdo con su Estatuto y Reglamento Electoral consecuente, correspondió a la Junta Electoral la proclamación, para asumir sus cargos, de los candidatos a las funciones directivas (Presidente del Club, la mitad de la Comisión Directiva y la totalidad de la Asamblea de Delegados y de la Comisión Fiscalizadora) designados por la Agrupación "Lista Blanca-Renovación", la única que cumplió los requisitos estatutarios para poder optar a dichos cargos. En consecuencia de esos hechos y antecedentes, durante el próximo período de cuatro años volverá a dirigir el destino de la Institución, desde la presidencia, el Dr. César C. Carman.

Esto ha decidido al Dr. Carman a hacer conocer a los socios del Automóvil Club Argentino, por intermedio de esta Revista, la siguiente declaración:

"Reiteradas veces, durante el año 1966 y también en anteriores oportunidades, me he dirigido a los señores socios de esta Institución para exhortarles e invitarles lealmente a ejercer en la práctica sus derechos a disputar la dirección y el gobierno de esta Entidad, por los medios y procedimientos, amplios y accesibles, que el Estatuto social prevé.

"Mi actitud no era meramente formal, ni fue el fruto de especulación alguna. Consecuente con las normas y los principios que siempre guiaron mi conducta, abrigó la convicción de que la atención y el contralor permanentes de los individuos —ciudadanos en cuanto atañe a la vida pública del país y personas de derecho civil en cuanto hace a las actividades privadas—, es una condición indispensable para asegurar el manejo adecuado y la gestión progresista de los intereses de la comunidad, tanto cuando están a cargo de entes u organizaciones de derecho público como cuando se rigen por el derecho común. Y consecuente con este criterio fundamental, he aspirado a presidir, también esta vez, una renovación estatutaria de autoridades en la que hubiese participado el mayor número posible de asociados del A. C. A.

"Ahora las circunstancias y la decisión de los activos socios y dirigentes del Club que componen la Agrupación "Lista Blanca-Renovación" me ha impuesto la obligación —que no he podido rehuir, pese a mis íntimos y sinceros deseos— de ocupar una vez más, de acuerdo con el Estatuto, la presidencia de esta Institución, a cuyo desarrollo en todos los campos de la actividad

servicial que cumple he dedicado, durante estos últimos ocho o nueve años, lo mejor de mis energías y esfuerzos y una preocupación entusiasta. Los socios del A. C. A. tienen a su disposición los elementos de juicio necesarios para juzgar la obra realizada, que pudo llevarse a cabo gracias a la colaboración sin retaceos, desinteresada y cabal, de consocios eminentes consagrados, también ellos, a servir a los intereses colectivos, y gracias especialmente al invariable apoyo que mi acción y mi pensamiento han hallado entre los propios asociados, según debo inferir del impresionante crecimiento de la nómina societaria en los últimos años, que sin duda es fundamentalmente debido a la expansión y perfeccionamiento paralelos de los servicios que presta la Entidad.

"Sea como fuere, la situación creada me induce a admitir que la comentada actitud de los asociados frente al proceso de renovación de las autoridades del A. C. A. implica su plena ratificación de la gestión cumplida bajo mi presidencia y un acto de confianza y fe en el porvenir. Esta conclusión es profundamente estimulante y muy honrosa para mí; pero también me impone una responsabilidad moral de cuyos imperativos no me apartaré en momento alguno, inclusive por consecuencia conmigo mismo, y haré cuanto estuviere a mi alcance para desarrollar y prestigiar aún más a esta Institución, en beneficio de sus socios, de los automovilistas en general y del país entero.

"No obstante lo que acabo de decir, continúo alentando la esperanza de que, con motivo de la próxima renovación parcial de autoridades, que tendrá lugar en 1969, los socios, o ponderados núcleos de ellos, se congregarán en agrupaciones como las que prevé el Estatuto, para concurrir a las elecciones y contribuir así a formar una amplísima base de representación expresa a los dirigentes que han de surgir mediante aquel proceso." Firmado: Dr. CESAR C. CARMAN.

El interventor de la Dirección Nacional de Turismo, mayor (R. E.) Gabriel de Villafañe, preside la Comisión Organizadora de los actos de celebración del año Internacional de Turismo "Pasaporte para la Paz".



QUEDO INAUGURADA

CON asistencia de autoridades nacionales y comunales se inauguró la Escuela de Mecánica del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, en la Avenida Vélez Sársfield 850. Previa bendición de las instalaciones por el reverendo padre Belluni y luego de ejecutarse el Himno Nacional Argentino, habló en representación del Consejo Nacional de Educación Técnica el profesor De Benito, expresando "la satisfacción con que el Estado apoya la creación de establecimientos de esta índole", y seguidamente lo hizo el doctor César C. Carman, titular de la Institución.

Habla el Presidente del A.C.A.

Comenzó expresando el doctor Carman: "Es obvio que la enseñanza que aquí será impartida estará básicamente centrada en torno al indispensable conocimiento del mecanismo y el funcionamiento del motor del automóvil común; pero esta tarea será complementada en la práctica docente, en beneficio de los alumnos, en un plano que, por lo general, es ajeno a los programas de los institutos corrientes, oficiales o privados. Se trata de que los estudiantes encuentren aquí el aprendizaje de la mecánica y con-

PARTICIPACION INTERNACIONAL

EN una reunión de prensa celebrada en el City Hotel, se dio a conocer la participación argentina en adhesión al Año Internacional de Turismo, instituido por las Naciones Unidas para 1967. El acto estuvo presidido por el mayor (E. R.) Gabriel Tomás de Villafañe, a cargo de la Dirección Nacional de Turismo, a quien acompañaban el vicepresidente de la Comisión Organizadora de los actos del referido año, señor Mario A. Zirilli, presidente de la Asociación Argentina de Viajes Turismo y Afines; el secretario, señor Osvaldo Rodríguez, Gerente de Finanzas y Contabilidad de la Dirección Nacional de Turismo, y los vocales señores Primo Martínez, por la rama hotelera; Enrique González Vidal, por el Automóvil Club Ar-

LA ESCUELA DE MECANICA

ducción no sólo de la máquina standard, sino también de las que son diseñadas y construidas para uso deportivo específico, inclusive los complejos motores de carreras. Bien se sabe que estos últimos, tanto para su manejo en competencias como para su mantenimiento y eventual perfeccionamiento, exigen idoneidad mayor y más profundos conocimientos que los que requiere el motor del automóvil común, aun tratándose de vehículos de alto costo. Ahora bien, tenemos la pretensión de que en el menor lapso posible, esta Escuela de Mecánica del Automóvil Club Argentino se convierta en un fértil vivero de especialistas responsables y capaces, diestros tanto en los secretos de la mecánica de rutina como en los de las máquinas de competencias internacionales, con lo que habremos llenado un vacío y una necesidad que se dejan sentir en la práctica del automovilismo deportivo en la Argentina."

En otro pasaje expresó: "Quiero agregar que, además del aprendizaje práctico y especializado, aspiramos a que los alumnos de este Instituto encuentren aquí una enseñanza que complementa la que con tanta amplitud y eficiencia está

impartiendo la Escuela de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino, en materia de ordenamiento legal y de la habilitación técnica para el manejo. A este respecto, debo destacar, por otra parte, el hecho de que por esta escuela han desfilado hasta la fecha, desde su fundación en abril de 1962, más de 15 mil alumnos, cifra realmente impresionante para un instituto de esta clase, y por otro lado, quiero afirmar mi certidumbre de que ese gran núcleo de egresados junto con las nuevas promociones, contribuirán decisivamente a que en el porvenir inmediato nuestras rutas se vean frecuentadas por automovilistas que no sólo saben conducir y conocen y observan las limitaciones que la ley impone en beneficio de la seguridad del tránsito y de los conductores mismos, sino que también servirán de ejemplo para todos los que se aventuran sobre nuestros azarosos caminos.

"Nuestra visión del futuro se ensancha —continuó el doctor Carman— cuando pensamos en la posibilidad de que la industria automotriz argentina se interese en la producción de máquinas especiales

(PASA A LA PAG. 159)



En nombre de la Institución, el doctor César C. Carman declaró inaugurada la Escuela de Mecánica y estableció los objetivos que la misma persigue.



Crecido número de personalidades, vinculadas con la enseñanza técnica y la industria automotriz se dieron cita en el acto inaugural de la Escuela Mecánica.

ARGENTINA EN EL AÑO DE TURISMO

gentino, y el presidente de Aerolíneas Argentinas, brigadier Arnoldo C. Tesselhoff.

El mayor de Villafañe, tras de agradecer la presencia de los periodistas, cuya colaboración requirió, manifestó su satisfacción por dar cumplimiento a un decreto del Poder Ejecutivo, al integrarse una Comisión en la que están representados el organismo oficial y la actividad privada, destacando la importancia de impulsar al Turismo, dando la verdadera perspectiva del país en el exterior, donde generalmente se la ignora o se tiene de ella una imagen equivocada.

Aclaró conceptos en relación con la gran fiesta Nacional de Turismo que se efectuará en Buenos Aires con representación de las provincias, y también se refirió a la participación en el Congreso de la Confederación de Organizaciones Turísticas de América Latina (COTAL), a realizarse en Miami en mayo próximo.

Quedó constituida la Comisión Organizadora de la Celebración del año Internacional de Turismo. En la foto, de izquierda a derecha, el señor Enrique González Vidal, del A. C. A.; el mayor Gabriel Villafañe, titular de la Dirección de Turismo; la señorita María Luisa M. Anderson, funcionaria de la D. N. T.; el señor Mario Zanoli, de la Asociación Argentina de Agencias de Viajes; don Osvaldo Rodríguez, de la D. N. T., y el doctor Rafael Beláustegui, de la Compañía Aérea Austral.



para su auto o camión

totalmente a transistores
consumo reducido con parlante de 5" y super antena

Precio Total

\$ 4.990.-

GARANTIA ESCRITA 5 AÑOS

PIDA FOLLETO GRATIS

Interior remitimos enviando cheque o giro a Técnica del Plata S. C. A.

TECNICA DEL PLATA S. C. A. ®
DIRECTORIO 521 Buenos Aires

25 modelos en portátiles a transistores, tocadiscos, televisores, combinados, desde \$ 2.190.—

Autoclub 107

LA MUJER AL VOLANTE NO ES PELIGROSA

Quienes aseguran que la mujer constituye un peligro cuando empuña el volante de un automóvil, están en un error. Las estadísticas realizadas en distintos países sobre accidentes fatales lo demuestran claramente: la mujer protagoniza la mínima parte de los mismos.

Si bien se puede objetar que, con respecto a hombres, las conductoras son menos, esta teoría no resiste el análisis, dado que considerando la proporción de accidentes se prueba lo contrario. Los detractores se han equivocado una vez más. Sin embargo, a pesar de las garantías que ofrece el género femenino y con el deseo de colaborar con él, Goodyear de Estados Unidos, por medio de su oficina de Servicios para la Mujer, ha confeccionado un librito-folleto, cuyo personaje central es la antes mencionada Sussie, una simpática figura que señala a sus colegas automovilistas la manera de ampliar las posibilidades de Seguridad, adoptando sencillas medidas de prudencia en el cuidado y conducción de los vehículos.

Entre los distintos consejos que da Sussie a sus colegas del volante para evitar riesgos, se destaca la manera de inflar los neumáticos. Estos no deben tener ni muy alta ni baja presión. Otro de los puntos que Sussie pide a sus amigas que no desatendan, es la alineación de los neumáticos, rotándolos de acuerdo con un plan regular; cambiándolos periódicamente de ubicación se evitarán desgastes o fallas prematuras en las cubiertas delanteras.

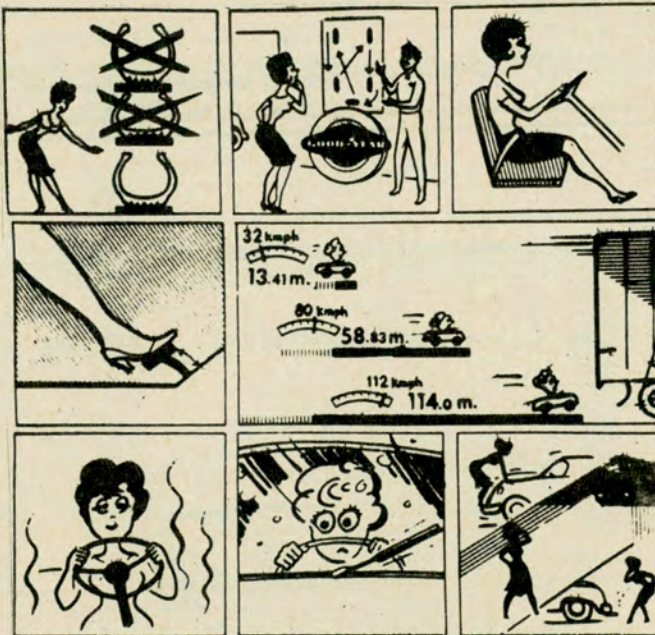
Al empuñar el volante, Sussie distingue como precaución

fundamental el uso del cinturón de seguridad. Ella afirma que el pequeño gasto que demanda y los segundos que se tarda en abrocharlo, podrían resultar suficientes para salvar la vida de la conductora si fallaran las demás prevenciones.

Una vez en marcha, Sussie señala al freno como un eslabón vital en la cadena del manejo prudente. Aconseja que al apretarlo a fondo debe quedar entre el pedal y el piso un espacio, por lo menos de 5 cm, y que cada 8.000 kilómetros los frenos deben ser revisados y, cuando sea necesario, ajustados.

A continuación, Sussie muestra a sus compañeras la importancia que tiene en los desplazamientos el espacio a conservar entre su rodado y el que marcha delante. Previene a la mujer de las altas velocidades y, mediante la colaboración de un dibujante, muestra la distancia que el automóvil recorre desde el momento en que uno decide frenar hasta que se concrete la maniobra: para detener una máquina que avanza a 32 kilómetros por hora, se necesitan 13,41 metros; a 80 kilómetros, 58,83 metros; y a 112 kilómetros, 114 metros.

Sussie también dice a sus amigas que una rápida inspección del auto revelaría la mayoría de los imprevistos que amenazan la seguridad. Los conductores deben controlar los amortiguadores: si las partes delantera o trasera del automóvil se sacuden y mueven hacia arriba y abajo, los amortiguadores no funcionan correctamente, lo que acarrea problemas al manejar y al maniobrar, acelerando el desgaste de los neumáticos y proporcionando un viaje incómodo. Recomienda verificar el estado de las luces. De cuando en cuando conviene darle un suave puntapié al caño de escape: si se sacude, hay posibilidad de que su sistema sea defectuoso.



La mujer en sus incursiones automovilísticas se ha visto asediada por una crítica implacable, a veces despiadada, pero injusta. Se ha probado a través de las estadísticas que es responsable de la menor cantidad de accidentes de tránsito que se producen. El mayor índice de los mismos corresponde al sector masculino. No obstante eso, en Estados Unidos se ha popularizado un librito-folleto en el que un simpático personaje femenino, llamado Sussie, da consejos a sus colegas del volante para conseguir el máximo de seguridad. Los consejos, simples y de fácil aplicación, han encontrado en la mujer un elemento propicio para lograr el éxito en esta lucha emprendida por la industria automotriz contra el peligro.

La Dirección de AUTOCLUB

no mantiene correspondencia sobre originales de colaboraciones no solicitadas, ni éstas se devuelven a sus autores.

ASFALTO CONTRA GRANITO

EL departamento de Tránsito del municipio de Nueva York parece haber llegado a la conclusión de que el pavimento asfáltico ofrece ventajas sobre el de granito, inclusive en las calles que soportan un tráfico pesado e intenso.

Así se desprendería de una reciente resolución de la autoridad municipal neoyorquina, por la que se dispuso el cambio del pavimento granítico de la Avenida Greenwich, de la nombrada ciudad, por concreto asfáltico. Dicha avenida, de unos 17 metros de ancho, corre

entre las Avenidas Sexta (de las Américas) y Octava, y es una de las que, en Nueva York, son más transitadas por vehículos con carga pesada. Ese cambio, anunció el funcionario que lo promovió, aparte de la ventaja estética que ofrece y de los beneficios que reportará a los usuarios, evitará también el tremendo ruido que ocasiona el tránsito sobre el pavimento de granito, con agravio a la tranquilidad y la salud del vecindario. Conviene tomar nota de estas razones.

EN ALEMANIA SE UNIFICARIA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La abrupta fluctuación de la cotización de las acciones de la empresa automovilística N.S.U. en las bolsas alemanas —reproducimos textualmente de la revista "Alemania Internacional"— ha desencadenado especulaciones crecientes sobre el problema número uno de la industria alemana del automóvil.

¿Llegarán en la próxima década a fundirse todas las empresas de propiedad alemana que fabrican automóviles en una inmensa empresa automovilística alemana, para combatir la creciente amenaza de los gigantes de Detroit en el mercado europeo?

Los rumores de que existía una proposición de adquirir la compañía N.S.U. —cuyas fábricas de Heilbronn producen ya el revolucionario motor Wankel—, desató gran especulación sobre las acciones de dicha compañía.

Según los expertos del mercado alemán, los posibles compradores eran dos: la Daimler-Benz, propiedad en su mayor parte del grupo Flick y el Deutsche Bank, y que funciona ya en asociación cada vez más estrecha con la Volkswagen, que en parte es de propiedad gubernamental, y la Chrysler, que, tras conseguir importantes participaciones en el grupo francés Simca y en el británico Rootes, se dice que busca ahora entrar en la República Federal.

Los directivos de la N.S.U. declararon con posterioridad que los rumores de una adquisición por otra compañía carecen de fundamento, pero que ello no obsta a que la vean interesante.

Aparte de la Daimler-Benz y la Volkswagen sólo quedan cuatro firmas automovilísticas independientes en la República Federal: la N.S.U., la B.M.W., la Porsche —mundialmente famosa por sus coches deportivos— y la Glas, que se especializa en producir un número relativamente pequeño de modelos también de tipo deportivo.

La Daimler-Benz ha estado experimentando mucho tiempo con los

motores del tipo Wankel, y según personalidades bien informadas que ocupan puestos directivos en la industria del automóvil, existía y sigue existiendo entre ellos la creencia de que llegará un día en que los fabricantes de la famosa serie Mercedes traten la compra de la N.S.U.

En tal caso, se haría inevitable una compenetración mayor, en una u otra forma, del grupo Volkswagen-Daimler-Benz-N.S.U. con la B.M.W., propiedad de la poderosa familia Quandt.

La Chrysler Corporation ha tenido sus ojos puestos durante mucho tiempo en la B.M.W., pero los expertos alemanes en finanzas creen que el pasado año, la familia Quandt ha rechazado sondeos de la Chrysler en este sentido.

Estos últimos años, la B.M.W., bajo dirección moderna y dinámica, ha renovado su vitalidad.

Cooperación a alto nivel

La estrecha y fructífera cooperación ya establecida entre la Volkswagen y la Daimler-Benz ha puesto los cimientos para una futura gran empresa única del coche alemán.

Esas dos firmas se han unido todavía más en los dieciocho meses transcurridos desde que se pusieron de acuerdo para poseer en común la Auto Unión (Volkswagen tiene ahora el 75 % de las acciones, y el grupo Mercedes el resto).



Carren informaciones de que la firma N.S.U. de Alemania está proyectando una versión para coche grande de su revolucionario motor Wankel, que está ya en fase de modelos de producción. En la foto el nuevo Wankel doble, rodeado por tres de los principales ingenieros, de izquierda a derecha, Hans Wendroth, Ewald Praxl y Walter Froede.

La Volkswagen y la Mercedes han extendido ahora su colaboración a dos terrenos fundamentales, la investigación y el desarrollo técnico, que son realizados ahora por una compañía conjunta, lo que significa que todos los proyectos de la Volkswagen y la Mercedes brotarán, en el futuro, de la misma raíz y organizaciones comunes de ventas y servicios en un número cada vez mayor de países de todo el mundo.

Se sabe que se está desarrollando rápidamente la cooperación a alto nivel entre ambas compañías.

Es evidente que ha fracasado un intento muy aparente de entrar en el mercado de precios altos del Mercedes, por parte del grupo General Motors Opel.

Hasta el momento, las firmas automovilísticas de propiedad alemana han resistido bien el reto de Detroit, y su unidad en el futuro no representaría otra cosa que un fortalecimiento. •

EXCURSIONES EN OTOÑO

Una sugestión útil para damas turistas

SENORA, si usted va a viajar piense, ante todo, en la extensión de su itinerario turístico; esto le permitirá no llenar sus valijas con más ropa de la que podrá serle útil. Desde luego, para el caso importa también conocer previamente las temperaturas que podrá encontrar durante su viaje.

Ponga su mayor interés sobre las ropas

comunes o "informales". Es preferible que estén confeccionadas con telas resistentes al arrugamiento, de lanas ligeras, de algodón que no absorbe el agua o de telas sintéticas equivalentes, que son livianas y casi no necesitan cuidado especial.

Aténgase a dos o tres colores básicos, con tonos mezclados. Esto reduce al mínimo los accesorios indispensa-

bles. Vestidos comunes, polleras intercambiables y algunas blusas, constituyen un útil equipo de vestuario para viajar. Conviene también contar con algunos cinturones de diversa forma y uso y echarpes o chalinas —o algo similar—, que siempre hacen juego con aquella ropa.

Es muy importante llevar calzado cómodo para caminar. No olvi-

dar un impermeable liviano y, por supuesto, un suéter extra para evitar alguna sorpresa térmica.

Finalmente, un vestido estampado para cóctel, para la tarde o noche, y una cartera que le sirva para estas horas, y su equipaje-vestuario queda prácticamente completo. (Adaptado de "The New York Motorist").

Autoclub informa

MOLYKOTE FUE OBJETO DE UN "ROAD - TEST"

DOWN Corning de Argentina, presentó en el Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires, ante las autoridades de instituciones, tanto oficiales como privadas, técnicos, agentes comerciales, distribuidores operando en el ramo automotor, una prueba de tipo "Road-test" de lubricación de emergencia, utilizando su producto Molykote. La prueba se efectuó con un Jeep IKA, Pick-up carrozado, Modelo 1961, con 150.000 kilómetros recorridos. Una vez rectificado el motor se procedió a efectuar un recorrido de 1.500 kilómetros habiendo adicionado Molykote, el afamado auditivo lubricante a base de Disulfuro de Molibdeno con el cual comenzó la nueva era de lubricación por medio de elementos sólidos, al aceite del vehículo. El aceite utilizado fue del tipo SAE 30 de una marca conocida. Ante el público presente se procedió a retirar el carter completo asegurando así de que quedasen vestigios de aceite en el motor. A partir de ese momento se hizo recorrer al vehículo más de 30 kilómetros sin aceite, teniendo como única lubricación la película de Molykote que se había formado en el período de asentamiento de los 1.500 kilómetros mencionados anteriormente. Es importante aclarar en este momento que un vehículo bajo condiciones similares, pero sin haber utilizado Molykote habría engranado por completo, efectuándose soldadura entre aro y block aproximadamente a los 3 kilómetros del punto de partida.

LA VIVIENDA DEL FUTURO SERA CONSTRUIDA EN FABRICA

SE prevé que la vivienda del futuro será construida en fábrica y transportada al lugar adecuado en secciones modulares. Estas serán armadas con medios simplificados, empleándose espacios de tiempo muy breves. Grama S. A., con sede en esta Capital, Lavalle 1290, está realizando en nuestro medio esta clase de construcciones, El grabado muestra el aspecto del motel Cerro López, de San Carlos de Bariloche, en construcción con este sistema.

"CARAVANA DE LA AMISTAD 1967"

CON el auspicio de la Asociación de la Carretera Panamericana, pasó por Buenos Aires la "Caravana de la Amistad 1967", integrada por doce automovilistas norteamericanos, ocupantes de cuatro coches. La finalidad de este esfuerzo, dirigido por John Dart es fomentar el turismo por la carretera panamericana. En la foto vemos a las señoritas Sue Egle y Susan Dart, junto con dos de los automóviles que realizaron el raid, que tuvo 42 días de duración. La partida de la caravana se efectuó en Winnipeg, Canadá, con 15 automóviles. El trayecto se cumplió por el medio oeste de Estados Unidos, México, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, donde la mayoría decidió dar por terminado el viaje. El resto, las doce personas citadas, prosiguió la marcha por Colombia, Ecuador, Perú y Chile, para entrar en la Argentina por Mendoza, en procura de la meta fijada en la plaza San Martín, de la ciudad de Buenos Aires.

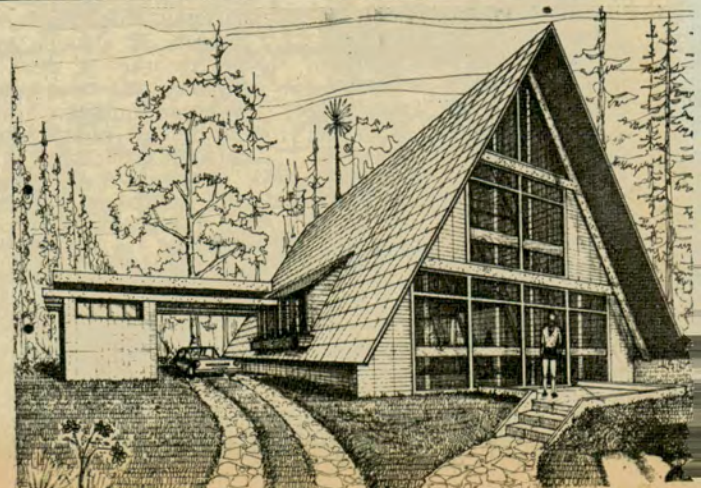


POEMAS DE GARCIA LORCA Y RAFAEL DE LEON HAN SIDO GRABADOS

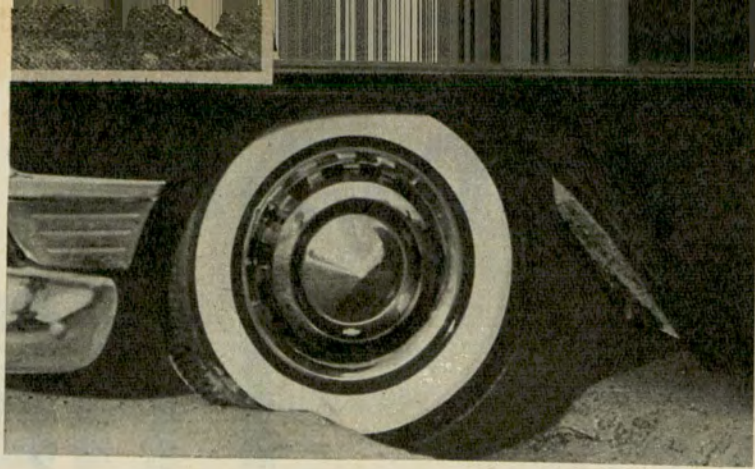


POEMAS DE GARCIA LORCA Y RAFAEL DE LEON RECITA DIEGO DE LUNA

EL conocido sello discográfico "Odeón", apartándose de la difusión de su temática habitual acaba de editar un Long-Play en el que se ha reunido una interesante selección de poemas de Federico García Lorca y Rafael de León y cuya portada reproducimos aquí. Los poemas son recitados con sobriedad y justeza por Diego de Luna, con adecuado fondo musical de guitarra.



¿QUE SABE USTED DE NEUMATICOS?



Para comprobar la resistencia de una cubierta se la hace chocar contra el borde de la acera, una piedra, una vía u otro accidente del camino.

Un estudio efectuado en Estados Unidos por el Instituto de Investigaciones Motivacionales reveló algunos aspectos muy interesantes de la psicología de este tipo de compradores. "La mayoría de los automovilistas demoran la reposición de neumáticos hasta que los primeros patinazos y reventones les hacen pensar en los riesgos de un accidente. No están bien informados de los adelantos en materia de telas para cubiertas y desconocen la terminología empleada en ese ramo industrial. Pero una vez hecha la compra experimentan una gran sensación de alivio y seguridad.

¿QUE se debe tener más en cuenta al comprar un neumático? A una importante empresa norteamericana relacionada con la industria del automóvil se le ocurrió que antes de responder a esta pregunta, debía empezar por averiguar cuál era la actitud del automovilista sobre el particular. Así fue como decidió encargar un estudio acerca de los hábitos de compra del automovilista... en función de comprador de cubiertas.

El citado estudio fue hecho por el responsable Instituto de Investigaciones Motivacionales que dirige el Dr. Ernest Dichter y abarcó 27 Estados de la Unión, de Maine a Florida y de Nueva York a California. La empresa no fue sencilla porque no es fácil descubrir y abordar a una persona que acaba de adquirir un neumático para pedirle de buenas a primeras que conteste a un cuestionario de más de 200 preguntas.

El estudio revela que al término medio de los automovilistas les desagrada efectuar estas compras por dos motivos fundamentales: el primero encierra un aspecto puramente negativo: la mayoría de los propietarios de automóviles se deciden a reponer las cubiertas sólo cuando advierten que éstas "ya no dan más" o cuando un "patinazo" o una serie de reventones demasado frecuente les hace pensar en el riesgo de un accidente. El otro punto negativo es de tipo económico: las gomas nuevas pueden resultar demasiado costosas.

Sin embargo, el referido estudio revela un punto positivo:

la mayoría de los entrevistados admitió que una vez hecha la compra se experimenta una gran sensación de alivio y seguridad.

Salvo que se trate de volantes profesionales aficionados a las carreras de coches o de personas vinculadas de algún modo con la industria automotriz, los conocimientos que se tienen sobre el renglón neumáticos son bastante rudimentarios.

Para probar la durabilidad se hace girar un neumático a una velocidad de 80 kilómetros por hora contra una rueda de acero durante 4 horas con la máxima carga especificada.



Salvo que se trate de volantes profesionales aficionados a las carreras de coches o de personas vinculadas de algún modo con la industria automotriz, los conocimientos que se tienen sobre el renglón neumáticos son bastante rudimentarios. Son pocas las personas que están enteradas de que la creciente participación de los hilados de nylon en la confección de las telas ha contribuido en gran medida al progreso operado en la industria del neumático.

El estudio a que nos referimos señala que la mayoría de los automovilistas, en el momento de decidir la compra, optan por una marca prestigiosa, sin importarles demasiado cuál es. Sólo el 28% de los encuestados pide la misma marca de cubiertas con que estaba equipado anteriormente el coche, mientras que el 68% no tiene especial interés en seguir fiel a una marca determinada.

Por regla general, el examen que el automovilista hace antes de cerrar la operación no pasa de una ojeada superficial a la banda de rodamiento del neumático, a la forma y espesor de los diseños. O sea, que pasa por alto un aspecto vital en la cubierta: la tela, de cuya naturaleza y calidad dependerá en gran parte el rendimiento del neumático y sus posibilidades de recapamiento, resistencia a la humedad y a la abrasión y otras condiciones estrechamente relacionadas con la seguridad y, por lógica, con la propia economía.

Por ejemplo, pierde una oportunidad de saber que, si la tela está fabricada con nylon industrial, el neumático tendrá cuatro veces más resistencia al impacto que si es de rayón, y todavía más resistencia que si se trata de una fibra natural. Las fábricas de cubiertas más importantes cuentan con laboratorios de pruebas en donde ingeniosos aparatos someten a las cubiertas a una serie de "implacables tormentos". Uno de estos aparatos consiste en una enorme rueda que, mientras gira junto al neumático, aplica a éste golpes secos mediante un émbolo de acero que se hunde en la goma una y otra vez en cada vuelta. A través de este "test", se ha podido comprobar que una cubierta nueva reforzada con tela de nylon es capaz de

resistir 400.000 impactos antes de quedar inutilizada, en tanto que una provista de tela de rayón sólo es capaz de absorber 100.000.

Pero un neumático tiene, además de los impactos, otros enemigos que contribuyen a acortar su vida útil. Los reventones no se producen solamente a causa de golpes, sino por un cúmulo de factores que debilitan el neumático: humedad, calor, flexión continua abrasión, etc.

Transcribimos los resultados de algunas de las pruebas de laboratorio a que fueron sometidas las cubiertas con telas de nylon, por considerarlas de utilidad para las personas interesadas en el tema:

HUMEDAD: La humedad que penetra a través de las fisuras y cortes del caucho apenas visibles, no puede deteriorar el nylon que es inmune a esos ataques. Cuando una tela de este material se moja, conserva el 90% de su resistencia original, mientras que las otras sólo retienen el 60% de su tenacidad.

CALOR: Una cubierta de nylon sometida a 100° durante 30 días sólo pierde el 28% de sus cualidades originales. Las fabricadas con otras telas pierden el 70% de aquéllas después de haber pasado por idéntica prueba.

FLEXION: Un neumático corriente soporta unas 400 flexiones por kilómetro. El nylon ha demostrado en pruebas prácticas de auto y camión que tiene una resistencia a la fatiga por flexión 500% superior a la del rayón.

Las únicas telas para neumáticos utilizadas en las "500 Millas" de Indianápolis desde hace cinco años consecutivos, son de nylon. Una experiencia práctica avala esta preferencia: a velocidades en que otras cubiertas se "desbandan", las de nylon permanecen fijas. Otro dato interesante es que, desde 1955, las grandes compañías aéreas comerciales adoptaron este hilado como el más seguro contra las consecuencias de los impactos durante los despegues y aterrizajes.

AUTOCLUB: CAMPING,

¡ TIBURONES ASESINOS !

Por VERNON GIBBS

Para AUTOCLUB

SPRING Lake, en el Estado de Nueva Jersey, Estados Unidos, es un pequeño centro donde veraneantes distinguidos van a pasar sus vacaciones. El 6 de julio de 1916 las orillas del lago estaban llenas de visitantes, residentes en lugares vecinos; el ambiente de la concurrencia era elegante, como de costumbre, y como de costumbre, tranquilo. Alrededor de 500 veraneantes estaban en la playa. Entre ellos se encontraba el joven Charles Bruder, un muchacho de 28 años que trabajaba como cadete en un hotel local. Era un joven bien conocido y generalmente estimado; además era muy reputado por su habilidad de nadador, razón principal por la cual los huéspedes ricos de ese centro de veraneo lo consideraban socialmente aceptable. En el momento en que empieza nuestra narración, y pese a que la marea estaba creciendo con fuerza, Bruder se disponía a meterse al agua. Conocía muy bien el mar y las peculiaridades de la costa local, y no había nada que le hiciese temer.

El joven penetró lentamente en el agua y cuando ésta le llegaba a la cintura, empezó a nadar enérgicamente, dejando muy pronto atrás a los otros bañistas. Enseguida estuvo fuera de las líneas de seguridad, marcadas por las autoridades, pero los guardias bañeros lo conocían bien y le permitieron que avanzase. Y de pronto

En Estados Unidos y Australia se están tratando de desarrollar medidas eficaces para luchar contra los peligrosos tiburones, cuyo tamaño constituye un serio problema para los bañistas.



CAZA Y PESCA

**Inmolan víctimas
inocentes todos
los años**

Derechos exclusivos adquiridos a Interprensa

se oyó el espantoso grito de una mujer:

—¡A ese hombre, allá en la canoa roja, le está pasando algo malo!

Tiburones en acecho

Todas las miradas siguieron hacia donde señalaba el índice de la mujer, inclusive las de los guardias, quienes rápidamente empezaron a acercarse en su bote al lugar del supuesto desastre. Quedaron aterrorizados: no se trataba de una canoa roja, sino que el agua del mar había enrojecido con la sangre de Bruder.

Cuando estuvieron más cerca, los guardias alcanzaron a ver el rostro del muchacho flotando penosamente sobre la superficie. Levantó con dificultad en el aire su brazo ensangrentado. El bote lo alcanzó y con dificultad pudieron subirlo a bordo. Cuando lo alzaron, estaba muy liviano de peso: le faltaba mucho más que una pierna y buena parte de la otra. Apenas pudo murmurar: tiburones. Cuando el bote salvavidas regresó a la costa, Bruder había muerto.

Enseguida la alarma corrió por todo el lugar: había tiburones en las aguas próximas. Se organizó la persecución, pero no se pudo ver una sola de esas bestias.

El caso de Charles Bruder demuestra cuán repentinamente y cuán imprevisible puede ser un ataque de los tiburones. El que acabamos de referir tuvo lugar en una zona de la playa de Nueva Jersey reputada como absolutamente segura, donde jamás, hasta ese momento se había informado sobre la actividad de tiburones; sin embargo, sólo 5 días antes del dramático accidente re-

latado, un joven de 23 años, Charles Van Sant, había sido muerto por un tiburón mientras nadaba a lo largo y no muy lejos de la playa de Beach Harbour, en Nueva Jersey, a unas 45 millas de donde tropezó Bruder con el desastre.

Sea como fuere, hasta el momento de producirse los incidentes relatados, ningún peligro por parte de los tiburones era esperado o temido a lo largo de la costa de Nueva Jersey. Esas aguas eran consideradas **demasiado frías** para atraer al pez asesino. Y cuando sucedieron las desgracias alguien formuló la teoría de que la presencia de los tiburones era debida, sin duda, a un agotamiento transitorio de sus fuentes alimenticias en las aguas más profundas y calientes, donde habitualmente se movían, lo que les había impulsado a acercarse a la costa, en zonas de agua frías. Pero esa teoría no pudo devolver la vida a Bruder y a Van Sant.

La verdad es que tales y tan desgraciados incidentes pueden suceder en cualquier parte y en cualquier clase de agua. Actualmente los tiburones están infestando la mayor parte de los mares y, desde luego, las aguas más tibias o templadas; pero ni siquiera los ríos ni las frescas aguas de los lagos están inmunes contra esa amenaza, como vamos a verlo enseguida.

Tiburones en los arroyos

De nuevo vamos a referirnos al estado de Nueva Jersey y al mismo año en que se produjeron los dos casos fatales que hemos relatado antes. En un cálido día de

En la exposición más natural, la línea completa
CARPAS Y ART. DE CAMPING

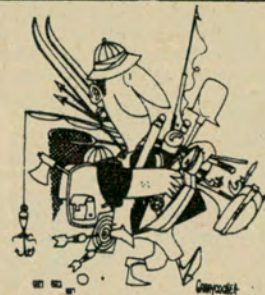
H. P. CAMOU, complementos deportivos - náutica.
ATENCIÓN DIARIA DE 9 A 21 HS. EN

ESPAÑA 1095 S. ISIDRO Bs. As. T. E. 743 - 7205

Dionero

DISFRUTE...

con la práctica de su deporte favorito
... y paseos al aire libre



ESCOPETA "SOLE STANDARD"

Sin anticipo desde \$ 1.700.-

EQUIPO COMPLETO "PESCADOR"

Bote plástico y MOTOR YUMPA 5 HP
anticipo y 10 cuotas de \$ 11.700.-

Bote plástico y MOTOR ZANELLA 9½ HP
anticipo y 10 cuotas de \$ 15.000.-

CREDITOS

PROVEDURIA DEPORTIVA

LIMA 363

ESTACIONAMIENTO GRATUITO

PERMISOS DE CAZA Y PESCA

CARTUCHOS

A LOS PRECIOS MAS BARATOS DE PLAZA

En **LANUS ESTE**

En **QUILMES**

O'HIGGINS 1960/64
A PASITOS DE 9 DE JULIO

RIVADAVIA 49
Esq. H. YRIGOYEN

julio un grupo de muchachos estaba jugando en las afueras del pequeño centro urbano de Matawan, en el referido estado americano. Esa vez, como de costumbre, el mejor lugar elegido para sus juegos era una especie de laguna formada, a pocas millas del pueblo, por el arroyo Matawan, una estrecha y ondulante corriente de agua, que aumentaba su caudal con las mareas altas, y que era el único lazo de unión acuático con la costa del mar. La laguna y ese arroyo que la forma son tan pequeños, que la mayoría de los mapas del lugar señalan al pueblo como una localidad situada tierra adentro, sin acceso fluvial a la costa, y en realidad el arroyuelo está a menudo seco.

Entre los adolescentes que se habían reunido para jugar estaba un muchacho de 14 años, Rennie Cartan. Era un juego en que se perseguían entre sí. Para escapar a su perseguidor, el joven Rennie se zambulló en el arroyo. En cuanto entró en el agua turbia, sintió algo áspero como papel de lija que frotó su vientre. Rápidamente volvió a trepar por la orilla y observó: su piel estaba marcada con rayas que sangraban. Llamó a sus compañeros, advirtiéndoles que no entrasen al agua: **Debe haber ahí adentro un tiburón, o algo así.**

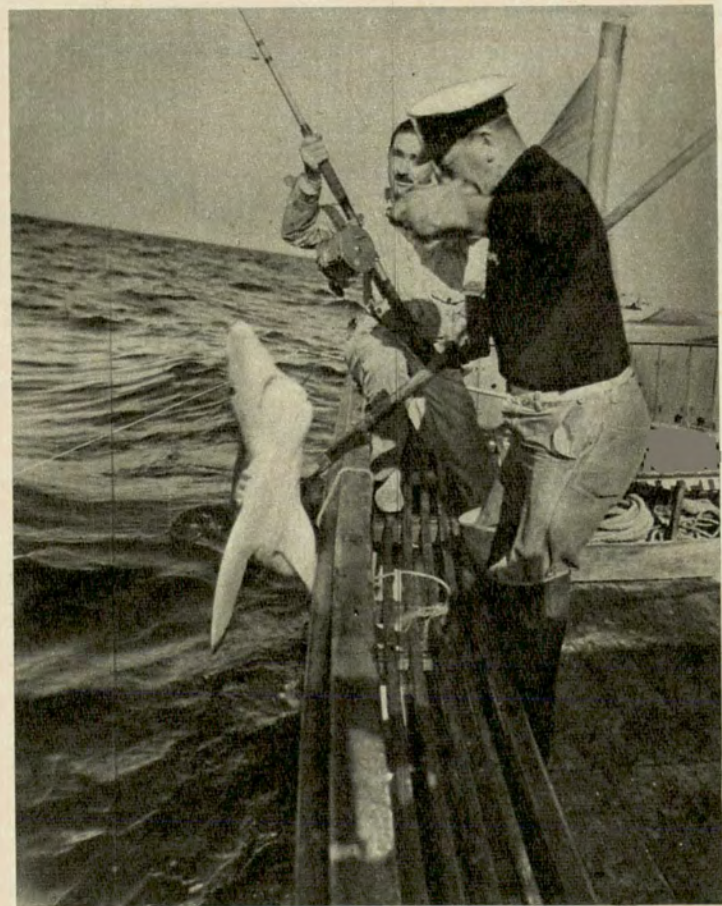
Nadie le prestó atención y el propio Rennie se olvidó muy pronto del incidente. Poco después volvió a entrar al agua para cruzar el riacho a fin de acortar el camino hacia su casa. Pudo

hacerlo sin nuevas alternativas desgraciadas; pero las cicatrices de las heridas que le había dejado el tiburón en la piel, permanecieron durante el resto de su vida.

Uno o dos días después, exactamente el 11 de julio, a pocas millas al este de la localidad de Matawan, en Belford, un pescador llamado German Tarnow, pescó y sacó del agua un tiburón de unos 9 pies (3 metros aproximadamente). Al día siguiente, el 12 de julio, el capitán Thomas Cottrell, un marino mercante retirado, que se dedicaba también a la pesca profesional, mientras atravesaba un pequeño puente sobre el arroyo Matawan, a una milla y media más o menos del lugar donde se hallaba la laguna que antes hemos aludido, a la oblicua luz de la mañana pudo ver, y quedó asombrado, una larga sombra gris que remontaba el riacho, precisamente cuando la marea estaba subiendo. El capitán alertó de inmediato a la policía y trató de impedir que una banda de muchachos que se dirigían hacia el arroyo, entraran al agua a nadar, como lo hacían todos los días. Hizo más: recorrió rápidamente todo el pueblo para prevenir a sus habitantes, advirtiéndoles de la presencia de los tiburones y del peligro que esto representaba. Se rieron en su cara y nadie le hizo caso: ¡Un tiburón no puede estar en aguas bajas, y menos en un riacho que apenas tiene unos 35 pies (menos de 12 metros aproximadamente) en su lugar de mayor anchura! El capitán



Los concursos de pesca de tiburón son frecuentes en Gran Bretaña, pero estos gigantes del mar son siempre una amenaza en playas y aún en riachos de escaso caudal.



Un tiburón azul es extraído del mar mediante la ayuda del bichero. La pesca del tiburón tiene adeptos en todo el mundo y se emplean los implementos correspondientes a su enorme tamaño.

ARTICULOS

DE-PEPE

GARANTIZADOS



Trajes para agua
DE-PEPE



WADERS. Especiales para caza y pesca. "Jardinero impermeable con bota de goma pegada". Números: 40 al 47. **GARANTIZADOS,** a \$ **7.100.-**

En algodón y Polinol. Tallas 46 al 60. Verde oliva y amarillo cromo (navegación) \$ **5.950.-**

Precios especiales a comerciantes **ALCIDES YRIART**

Rivadavia 2516 - Piso 8, dto. 34 - T. E. 47-6188, Capital
Afilado a la Cámara Argentina de Artículos de Pesca Deportiva

debía estar loco.

Pero el capitán Cottrell no se dio por vencido. Volvió a la orilla del riacho; pero también hicieron lo mismo los muchachos que se disponían a nadar. Entre estos estaba Lester Stillwell, un chico de unos 12 años; había terminado su tarea habitual temprano y recibió autorización para tomar un baño. Los muchachos empezaron a jugar en el agua playa. Lester, que estaba de muy buen humor debido al inesperado día de vacaciones, les gritó: ¡Miren como hago la plancha! Todos se volvieron para mirarlo realizar la hazaña, porque debido a que Lester era tan delgado, generalmente tenía muchas dificultades para flotar en el agua. En ese momento, uno de los muchachos sintió algo viscoso deslizarse a lo largo de sus piernas. Miró abajo y advirtió la tremenda cola de un voluminoso pez; gritó aterrizado, porque advirtió que el monstruo se dirigía rápidamente hacia Stillwell, que flotaba de espaldas en el agua. Y entonces se oyó el horroroso grito de Lester, mientras los muchachos vieron al impresionante pez negro revolviéndose en el agua y mostrando su blanco vientre... y una tremenda hilera de dientes brillantes. En un segundo percibieron cómo las mandíbulas del monstruo se cerraron sobre el delgado cuerpo del chico y lo arrastraron bajo la superficie del agua, que quedó enrojecida. Se hizo un terrible silencio.

Nuevas víctimas

El grupo de adolescentes salió con rapidez del agua y empezó a pedir socorro con altas voces. El socorro no tardó en llegar, y al mando de un señor Stanley Fisher, dueño de una tintorería en la calle principal del pueblo, se organizó una partida para buscar el cuerpo desaparecido del pobre Lester; el mismo Fisher se sumergió varias veces en las sospechosas aguas; no habían transcurrido muchos minutos cuando también él había desaparecido. No era un chico, sino un hombre de considerable estatura y más de 200 libras de peso. No había pasado mucho tiempo cuando los aterrizados testigos presenciaron cómo el agua se revolvía en las proximidades y nuevamente la superficie del arroyo se tiñó de escarlata.

El pobre Fisher reapareció algo más lejos, donde el agua era menos profunda: cojeaba desesperadamente, arrastrándose, porque le faltaba una pierna y la otra estaba casi totalmente desprovista de carne.

Pocas horas después, en la tarde del mismo día, los tiburones que visitaban el riacho se cobraron una nueva

víctima. Un bote conducido por un abogado de la localidad, el señor Jacob R. Leffers, transportaba a bordo a un muchacho de 14 años, quien pocos minutos antes había estado divirtiéndose y nadando tranquilamente a una distancia de alrededor de una milla del lugar donde se había producido la catástrofe con Fisher. Cuando trataba de salir del agua sintió que algo como un par de monstruosas tijeras se habían cerrado sobre su pierna. Y ahora estaba ahí, envuelto en vendajes sangrientos. Así pues, en el mismo día, en ese pequeño riacho de Maturan, tres personas habían sido atacadas y destrozadas por los tiburones o por lo menos por un tiburón, puesto que seis días después de los ataques, una de esas bestias fue capturada por el Capitán Cottrell. Pesaba 230 libras y medía cerca de 7 pies de largo.

Puede admitirse que haya sido ese único tiburón el pez asesino que se había internado en las aguas bajas de un riacho costero, que algunas veces ni siquiera tenía caudal líquido; pero esto quiere decir que había sólo una posibilidad en millones de que ese ataque se produjera por semejante animal, y sin embargo se produjo y se cobró tres víctimas. Obviamente el peligro es mucho mayor y mucho más real en las costas marítimas en cuyas cercanías se ha visto y han sido pescados más o menos regularmente tiburones de diversos tamaños.

La lucha contra el monstruo

En los Estados Unidos y en Australia se está tratando de desarrollar medidas eficaces para luchar contra esos peligrosos monstruos. En el segundo de los países nombrados, donde por lo menos un nadador es muerto cada año por tiburones, se está tratando de utilizar un método consistente en proteger la zona con redes hundidas en el agua mediante una carga de pesas, de modo que las playas frecuentadas por público disfruten de cierta protección; los tiburones que son así pescados, y esto sucede generalmente por las noches, son sacados del agua y muertos antes de la mañana, es decir, de la llegada de los bañistas.

Se llevó una estadística durante varios años para conocer el número de tiburones muertos de ese modo. Desde el 1º de diciembre de 1939 al 1º de diciembre de 1940, se pudo pescar así y matar 751 tiburones. Al año siguiente el número llegó a 705. Durante la segunda guerra mundial se abandonó esa tarea; pero en 1947/48, época en que se reanudó, só-



BOSCH CAMPING

Venta y alquiler de carpas. Todo para el Camping, Trailers, Casas Rodantes y Motonáutica.

Créditos y descuentos a socios del A. C. A.

Galería Via Norte, local 8

Av. del Libertador 13059 Martínez

BRUMI DEPORTES

DOUYE. Carpas con doble techo
2 personas \$ 11.900.—
3 " " 22.900.—

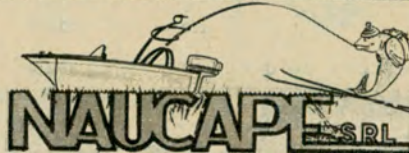
DORMI BOLSA PIONERO
\$ 3.600.—, \$ 4.400.— y \$ 5.900.—
El surtido más completo para camping. Faroles - colchonetas - mesas y sillones plegables, etc.

Carpas Pionero con doble techo
2 personas \$ 12.900.—
3 y 4 " " 16.900.—
4 y 5 " " 19.900.—

Descuentos a socios del A. C. A.

CREDITOS

H. YRIGOYEN 84 - MARTINEZ - 792 - 3444



NAUTICA CAMPING PESCA

Línea completa de EMBARCACIONES DEPORTIVAS - MOTORES IMPORTADOS Y NACIONALES - REPUESTOS Y SERVICE. CARPAS especiales para caza y pesca. Embarcaciones y equipos para pesca deportiva.

FINANCIACION

VISITE NUESTRA EXPOSICION

Bonificación especial a socios del A. C. A.

AV. BELGRANO 2431 - Bs. As. T. E. 48 - 9262

H.P. Camou

Creadores de novedades en Camping y Automovilismo

Carpas tradicionales y tipo Bungalow de la línea

Modelos exclusivos para: AUTOMOVILISTAS, CAZADORES Y PESCADORES.

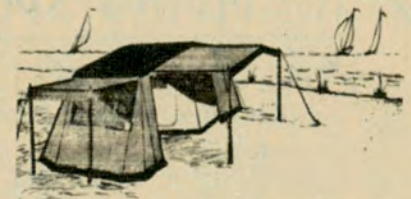
Bolsas de dormir, colchonetas, mesas y sillones portátiles, bidones plásticos, balizas y una gran variedad de complementos deportivos a los mejores precios de plaza.

Toldos para pick-up totalmente desarmables.

EMBARCACIONES PLASTICAS

ATENCIÓN TODOS LOS DIAS DE 9 A 21 hs.

ESPAÑA 1095 - S. Isidro - Bs. As. - T. E. 743-7205



LA CARPA Sport
 Artículos de Sport para
 Damas y Caballeros
 Agente de MARASCO Y SPEZIALE Y
 ROBINSON CAMPING
 AVDA. MOSCONI 3446 - T. E. 50 - 8208 - Bs. As.



Adherido a Crédito
 Universal



FABRICANTES



Indumentaria especial para cámaras frigoríficas.

Marasco y Speziale
 PASCO 765 - T. E. 48-3418 - Bs. As.

calzado de alta
 montaña "sky" y
 antártico"

línea completa
 "sport y de ves-
 tir".

camping
 bolsas de dormir
 carpas-anoraks-
 mochilas.

ropá para sport.
 turismo

artículos de pri-
 merísima calidad

MARCA ES

SEGURIDAD

**FABRICA
 CAMPING SPORTS**

**CARPAS FABULOSAS, CON LAS
 MEJORES TELAS DEL PAIS**

20 modelos para todas las necesidades.

OFERTA DEL MES:

Carpa 3 personas, total . . . \$ 8.200.—

" 4 " . . . \$ 9.000.—

GARANTIA ESCRITA

1000 NOVEDOSOS ARTICULOS DE

**CAMPING - PLAYA - PESCA - NAUTICA
 AMENABAR 2032 T. E. 73 - 4073**

(a 2 cuadras de Cabildo y Juramento)

También: Ventas al por mayor



Enormes ejemplares de tiburón son pescados en las costas de los Estados Unidos, pero en apariencia no disminuyen los peligros que estos significan en las zonas balnearias.

lo se pudo pescar y matar 260 fieras, y a partir de entonces la pesca anual ha ido decreciendo.

En el mismo país, en las playas de Sidney, se usan para el mismo fin redes de nylon, de unos 500 pies de largo, que se hunden hasta una profundidad de 20 pies; quedan debidamente suspendidas y aseguradas en un piso firme para evitar la presión de las mareas cambiantes. No se usa carnada alguna para atraer a los tiburones, porque si bien algunas variedades de esos peces son consumidas por los pobladores locales, las autoridades han comprobado que las carnadas atraen especies de esas bestias marinas sumamente peligrosas.

Se ha tratado también de luchar contra los tiburones mediante descargas eléctricas en el agua. Se sabe que

la electricidad produce extraños efectos sobre los peces de toda clase. Los doctores Davies y Lochner, miembros del Laboratorio Nacional de Investigaciones Físicas de Inglaterra, que trabajaron sobre el tema en Pretoria, Sudáfrica, inventaron una especie de enrejado por el cual se hace pasar una corriente eléctrica entre dos electrodos sumergidos; ese enrejado actúa como una fuerte barrera para los tiburones. El método todavía está en una etapa experimental, pero cabe destacar que su efectividad ha quedado demostrada, como también de que el procedimiento no pierde eficacia en los mares gruesos.

También se ha tratado de utilizar el aire comprimido en la lucha contra los tiburones en las zonas costeras. En los Estados Unidos, en Nueva Jersey precisamente,

en un lugar donde en 1960 un tiburón arrancó la pierna a un hombre, el dueño de un hotel sugirió la idea de lo que él llamó la **reja de burbujas**. Consiste en un gran tubo perforado que se coloca en el fondo del mar, en la playa, sujeto debidamente; una corriente de aire comprimido es inyectada constantemente por ese tubo, lo que naturalmente provoca la aparición constante de burbujas desde el fondo hasta la superficie del agua. Según el inventor, este fenómeno aterroriza a los tiburones, los que no se atreven a cruzar la barrera de burbujas ni siquiera cuando se intenta atraerlos con cebo de carne cruda. Se ha informado que ese procedimiento ha sido puesto a prueba contra 60 enormes tiburones que merodeaban cerca de la costa y que resueltamente se negaron a atravesar la barrera para alcanzar su alimento favorito, que se les ofrecía desde el otro lado. Sin embargo, pruebas posteriores realizadas en condiciones de laboratorio, no resultaron tan satisfactorias.

Se ha intentado recurrir también a las cargas de profundidad, tal como se las usó durante la guerra última para luchar contra los tiburones; pero la experiencia recogida ha demostrado la ineffectividad y hasta la peligrosidad del procedimiento. Esto parece depender del hecho de que los tiburones no tienen vejigas que, como en la mayoría de los peces, les ayudan a nadar, de modo que las cargas de profundidad no provocan explosiones dentro del cuerpo del animal, y así solamente un contacto directo con el proyectil puede matarlos.

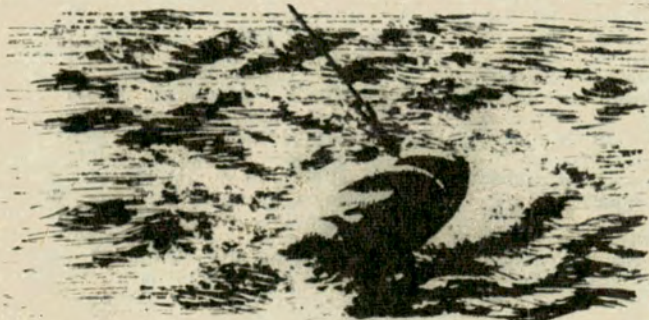
Los repelentes químicos

Los repelentes químicos fueron usados también durante la guerra. Un boletín publicado por el arma aérea llamó la atención a las autoridades del gobierno de los Estados Unidos sobre el siguiente hecho: intensos ataques de tiburones se habían producido sobre la fuerza de combate y el acrecimiento de tales ataques podía comprometer la moral de las tropas. El Presidente Roosevelt ordenó una investigación de alto nivel en torno a ese problema, y se encomendó

a una comisión presidida por el señor Douglas Burden, Presidente del laboratorio de la Marina en Florida, la búsqueda de un elemento que pudiese ser utilizado como un preventivo contra los tiburones. Se analizaron setenta sustancias diferentes, inclusive gases ponzoñosos; finalmente el equipo de Burden encontró una solución aparentemente muy simple. Se pudo demostrar que el medio mejor para disuadir a los tiburones de los ataques era... el cuerpo de un tiburón muerto. Se comprobó que la carne del tiburón en esas condiciones aleja rápidamente a los tiburones vivos. En consecuencia, se trató de fabricar una especie de **esencia** de tiburón muerto y una vez conseguida ésta se la probó en el mar.

Un oficial de la Marina informó al respecto, como sigue: Los tiburones fueron atraídos hacia la popa de un barco pescador de langostinos, alimento que aquellas bestias marinas apetecen profundamente. Los tiburones aparecieron en cantidad. Se preparó entonces un gran recipiente con pescados frescos y otro con pescados mezclados con el polvo repelente que se había fabricado. Se ofreció a los tiburones en primer lugar el pescado fresco, que fue ferocemente asaltado por las bestias; pero cuando se arrojó el polvo repelente, aquéllas desaparecieron a los cinco minutos. En un segundo ensayo, a los 30 segundos de arrojar al agua el pescado mojado con repelente, el tiburón desapareció. En definitiva, no se observaron nuevos ataques mientras pudo comprobarse la presencia del repelente en el agua. Posteriormente, en un tercer ensayo, en ningún momento los tiburones se acercaron a más de 20 yardas de la popa del barco.

De acuerdo con los referidos resultados, ese polvo repelente fue agregado como parte del equipo de los chalecos salvavidas y balsas salvavidas. Después de terminada la guerra, el producto se vendía comercialmente, pero sin mucho éxito en el sentido financiero; por otro lado, el mencionado elemento continúa siendo empleado como parte integrante del chaleco salvavidas de los astronautas de hoy en día.



HAGA CAMPING

con **Pionero**

H 163

PRIMERA Y UNICA FABRICA CON EXPERIENCIA Y ESTILO EUROPEO



TRADICIONALES:
En ocho medidas para toda necesidad.

BUNGALOW:

En siete medidas. La verdadera carpa familiar.

CARPAS FAMILIARES Y MODERNAS

DORMIBOLSA Pionero

LA BOLSA DE DORMIR DE MAS VENTA EN TODO EL PAIS

Cómoda - Higiénica - Económica

DORMEX Pionero

PARA UN BIEN DORMIR EN CAMPING

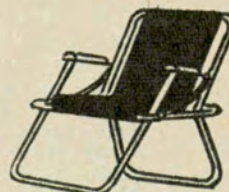


FAKIR Pionero

LA COLCHONETA DEL CAMPING FELIZ

SILLONES Y MESAS PORTATILES

Super livianos.



...Y vendrán otras novedades de la línea PIONERO, en venta en todo el país.



PIONERO S. C. A., Av. Tiscornia 933, San Isidro, Pcia. de Bs. As.

De aquí, de allá y de más allá

Por

JUAN AVERIGUADOR

Para Autoclub

LA SECRETARIA DE TRANSPORTES de la Nación ha puesto fin, con una acertada medida, a las armas ofensivas y destructoras que en forma de "defensas" y "paragolpes" llevaban la totalidad de los colectivos de corta, mediana y larga distancia que transitan por las distintas arterias de la Capital Federal y el Gran Buenos Aires. Esta prohibición que alcanza, también a los "mástiles" de punta aguda colocados en ambos extremos del frente de tales vehículos, termina con una situación de la que durante muchos años fueron víctimas los automovilistas, expuestos siempre a sufrir deterioros en sus coches si no se sometían a la prepotencia del más fuerte, cediéndole, en todos los casos, el paso. Esta atinada y aplaudida decisión de las autoridades que regulan el tránsito debiera ser complementada, a nuestro juicio, por otra que disponga la colocación de paragolpes al nivel más saliente de la carrocería trasera en aquellos camiones que no los tienen, o que están ubicados muy por debajo y atrás de la línea saliente de la caja. Y que ellos sean verdaderos paragolpes.

EN UN FUTURO MUCHO MAS cercano de lo que podría suponerse, la electricidad como medio propulsor de automóviles y camiones volverá a utilizarse en el mundo para ayudar a solucionar los grandes problemas relativos a la contaminación del aire por los gases del escape de los motores. Dos fabricantes destacados, la Ford y la General Motors, acaban de re-

velar los resultados de sus avanzados trabajos tecnológicos en el campo de la propulsión eléctrica de vehículos. El principio funcional de los coches eléctricos es muy sencillo. El acumulador manda su fuerza a un motor o varios de ellos, los cuales a su vez hacen girar las ruedas del coche. El acelerador es un dispositivo reostático que dosifica el flujo de la corriente al electromotor en forma muy semejante a cómo en los coches de gasolina se regula el paso de ese combustible. En el auto eléctrico no hay necesidad de usar engranajes de cambio. Para la marcha atrás del vehículo se utiliza un conmutador que invierte la polaridad del acumulador, y por tanto la del motor. El auto eléctrico será en la época de nuestros nietos un adecuado complemento de los cohetes espaciales.

CUANDO SE CONSTRUYÓ en Neuquén la ruta de los Siete Lagos, la empresa a cargo de las obras utilizó para levantar un hotel en ese lugar, la madera de los árboles que fue necesario cortar para abrir el camino, obteniendo al más bajo costo, casi gratis, un material excepcional. Ese establecimiento, que se encontraba casi a mitad de camino entre San

este navío, cuya construcción costará 25.500.000 libras esterlinas, y que popularmente se denomina "Q Cuatro". Una vez botado, el navío permanecerá en el estuario del Clyde hasta que se termine de aparejarlo. Cálculase que esta tarea concluirá en noviembre de 1968 y que el "Q Cuatro" entrará en servicio al año siguiente. El nuevo barco es el más grande navío de pasajeros que se haya construido en Inglaterra desde 1940, año en que se construyó el Queen Elizabeth, de 83.000 toneladas.

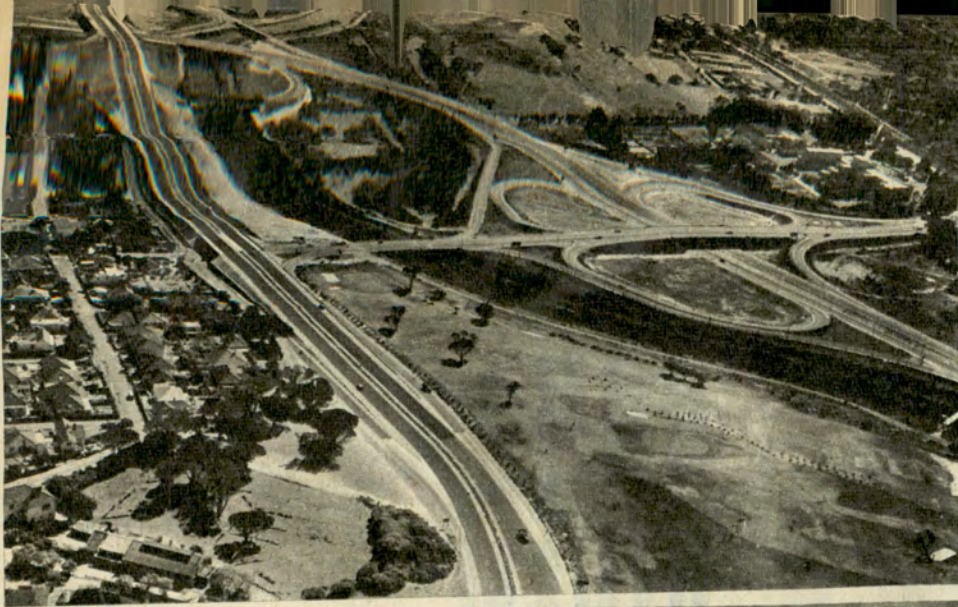
SEGUN LAS ESTADISTICAS CONFECCIONADAS por la Asociación de Fábricas de Automotores, ADEFA, durante el mes de enero de este año se produjeron 14.623 automotores contra 9.835 en igual mes del año anterior. Cabe señalar que las cifras del mes de enero de 1967 son las más altas alcanzadas para este mes desde el establecimiento de las fábricas en el país, no obstante el significativo stock de unidades sin vender, de propiedad de las fábricas, registrado en el mes de diciembre último. En enero de 1967 se produjeron 11.940 automóviles contra 8.040 en el mismo mes de 1966, y 2.683 vehículos comerciales contra 1.795 en el mismo lapso del año anterior.



Martín de los Andes y San Carlos de Bariloche, funcionó como tal durante varios años y luego, por diversas razones, clausuró sus puertas. Ahora, después de nueve años, ha sido rehabilitado. Está ubicado en Pichi Trafal, nombre con que se designa el brazo norte del lago Trafal y ofrece insospechados atractivos para los turistas amigos de la pesca de truchas y de pintorescas excursiones.

EL 20 DE SETIEMBRE próximo, la reina Isabel de Gran Bretaña botará un nuevo super-transatlántico de la Cunard, de 58.000 toneladas. No se ha resuelto aún cómo será bautizado

HACE UNAS POCAS SEMANAS en oportunidad de presentarse en un lugar céntrico de la noche porteña el último disco grabado por el popular conjunto "Los Huanca-Hua", Los Hijos de la Música, se produjo un simpático hecho de compañerismo profesional que vale la pena señalar, ya que no tiene precedentes entre nosotros, según la opinión de los informados en la materia. Después que los Huanca-Hua ejecutaron "en vivo" para sus invitados algunos de los nuevos temas grabados (ver foto número 1), aceptaron complacidos la invitación de cantar en conjunto, lógicamente sin ensayo previo, con "Los Nocheros de



Y, AHORA PARA TERMINAR, una mala noticia para los afiladores y vendedores de cuchillos. En la Feria Internacional de Ferretería, recientemente celebrada en Londres, una firma británica de Sheffield ha presentado cuchillos de cocina que no necesitan afilarse. Estos cuchillos, de acero inoxidable, tienen un revestimiento de carburo de tungsteno en un costado del filo. La fusión del carburo se efectúa por medio de una pistola especial que proyecta polvo caliente de carburo de tungsteno sobre el metal. Los cuchillos tratados así tienen una duración indefinida. ●

Anta" y los integrantes de "Las Voces Argentinas", también calificados intérpretes del cada vez más difundido folklore nacional. Los presentes tuvieron oportunidad de disfrutar así de una magnífica audición de varios temas de honda raigambre telúrica, en la que cantantes y músicos, siempre competitivos entre sí, se unieron fraternalmente, en lo que se nos ocurre un símbolo plausible de lo que debiera ser para todos comprensión, trabajo y amistad.

LA IMAGEN QUE TRASCIENDE de la República de Sudáfrica es, erróneamente, la del país de los safaris, las minas de diamante, de los yacimientos de oro y de carbón. En oposición a ello, queremos destacar que en los últimos cinco años se han invertido en carreteras más de 600 millones de rands, moneda sudafricana que seguramente usted, lector, no sabía que se llamaba así, equivalentes a 210.000 millones de pesos argentinos. Para los próximos diez años la inversión alcanzará a 500 millones de rands, suma que será destinada a pavimentar nuevos caminos y a mejorar otros existentes. La supercarretera de Ciudad del Cabo (ver foto número 2) está considerada como la más perfecta del mundo, sobre todo por su modernísima concepción y los bien estudiados empalmes en los clásicos tréboles.

MUY POCAS PERSONAS PODRAN imaginarse cuál es el número de músicos argentinos que, en el país del tango, se dedican al jazz puro, tanto en el estilo de las escuelas negras como de las blancas. Para tener una idea de ello bastará con ver todos los domingos, de 16 a 18.30 horas y hasta fin de año, por el Canal 7 de televisión, el programa "El Club del Jazz", con la participación de músicos, conjuntos, solistas y cantantes de ese ritmo sincopado, profesionales y aficionados, de entre los cuales surgirá el vencedor del certamen. El premio instituido para el conjunto ganador consistirá en pasajes y estadía para asistir al famoso Festival de Jazz de Newport en 1968, habiéndose previsto, igualmente, otras recompensas de importancia. Los músicos argentinos de jazz están considerados internacionalmente en un envidiable primer plano, siendo ésta una buena oportunidad para que refirman su alta calidad en una modalidad que tuvo su nacimiento en el lejano tam-tam africano.



ESCUELA DE MECANICA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Para
Asociados y
sus Familiares

INFORMES:

Av. VELEZ SARSFIELD N.º 850 - Cap. Fed.

T. E. 21 - 6650

Av. DEL LIBERTADOR N.º 1850-6.º Piso-Cap. Fed.

T. E. 83 - 6061



Indios jíbaros.



AUN VIVEN EN EL ECUADOR FEROCES TRIBUS SALVAJES

Indios y mestizos veneran todavía al Inca Atahualpa

Por OLGA F. AUTENCHLUS
Para Autoclub

EL bien llamado *País de la canela, El dorado, El jardín de las Hespérides*, donde se dan todas las frutas y aves de América, *Florido país del Ophir*, de intenso verdor ecuatorial, posee una geografía que se ensaña en los contrastes más diversos de la costa, la sierra y la selva, en constante rivalidad de elementos naturales y seres humanos.

Pudiera yo decir —como becaria de la Universidad Central de Quito— con el escritor J. M. Sanz Lajara: *Vengo de un país feliz. Vengo de un país quimérico y legendario, vengo de una comarca fabulosa, encaramada en los Andes al pie de veinte volcanes nevados y entre las "hoyas" que la lava y el azufre formaron hace muchos siglos. Vengo del Ecuador.*

Comarca de antítesis, el Ecuador se eleva junto a la cordillera de los Andes, quebrada en dos ramales paralelos de norte a sur, entre activos volcanes de imponente belleza, como el Cotopaxi y el Chimborazo, en medio de moles de piedra que configuran la fisonomía triste del desierto y junto a los feraces, rientes valles cultivados desde la época precolombina a los que denominan hoyas y habitados por un complejo pueblo de vestimenta multicolor, que desciende de los shiris y de los karas y en último instante del inca Atahualpa, al que veneran aún indios y mestizos.

El paraíso volcánico

Capital de este país de la eterna primavera, ciudad del sol, es la privilegiada Quito, *paraíso volcánico de la línea ecuatorial* —como la denomina con justicia el escritor Jorge Carrera Andrade—. Quito tiene el aire monacal y recoleto de las ciudades medioevales de recinto amurallado que aún atesora la madre patria. Parece haber sido erigida para santuario de asceta. Tal vez sus fundadores —Belalcázar y Almagro— a tal fin la destinaran en aquel año de 1534, movidos por la grandiosa belleza de ese anfiteatro natural, mirador del equinoccio, asentado en la faldas del Pichincha. Y Belalcázar fue quien dio una hermana rival a la mística Quito, hermana avasalladora y hoy muy moderna: Guayaquil.

Si Quito es ciudad de conventos erigidos en las ruinas de los templos del sol y de la luna de los incas y es cuna de la Santa Mariana de Jesús, Guayaquil dio a luz al más cáustico, liberal y complejo de los escritores ecuatorianos: Juan Montalvo, que habría de ser más tarde la gloria del Ambato, donde halló, como Felipe II en El Escorial, morada de paz y solemne tumba.

Este antagonismo secular entre las dos ciudades más importantes del Ecuador no se advierte en Cuenca la humanista, la docta, que es bastión y lábaro de la cultura ecuatoriana.

En plena selva

Dejemos Quito, centro de la zona tórrida y en dos horas de vuelo en avioneta militar, estamos en plena selva. Son los dominios de los Indios Colorados, cuya capital es Santo Domingo. Aún viven en estado semisalvaje, como sus vecinos los cayapas. En la región oriental, en las selvas de los ríos Napo y Pastaza, caudalosos y gigantescos, que van a morir al Amazonas, viven los indómitos y temibles Jíbaros, reductores de cabezas, los Aucas, más feroces aún y, colindando con la civilización, los Záparos y los Tucanos.

A cuatro siglos de la fundación de Quito aún viven en el Ecuador tribus salvajes. Ya en 1534 los españoles conquistadores realizaron expediciones al Oriente del país, logrando reducir temporariamente a los indígenas, después de innumerables peripecias. Así fue como Francisco de Orellana, saliendo desde Guayaquil descubrió el majestuoso Amazonas. Los jesuitas fueron los primeros pioneros que se enfrentaron con las selvas del Oriente en 1599. Treinta años más tarde siguieron su ejemplo los franciscanos. Muchos mártires cuenta el historial de ambas órdenes en esas jornadas heroicas en pro de la civilización. Sucumbieron a manos de los salvajes o a causa de las penurias y enfermedades tropicales. Después de siglo y medio de activa labor en la colonización del Oriente fueron expulsados los jesuitas por mandato del rey de España y desde entonces muchas parcialidades indígenas volvieron a la barbarie. Actualmente las monjas lauritas trabajan *in situ*, en las avanzadas de la selva, para mejorar la condición social de las tribus salvajes. Y lo están logrando. Nuevos misioneros salesianos, mercedarios y evangelistas se han establecido en las provincias de Napo-Pastaza y de Santiago Zamora, quienes se adentran en la selva, en su esfuerzo colonizador, siguiendo el curso de los principales ríos que



Indios aucas.

Localidad de Santo Domingo, en cuyos alrededores habitan los indios colorados, que aún viven en estado semisalvaje.

irrigan esas comarcas, algunas de las cuales no han vuelto a ser holladas por el blanco desde que por ellas pasaron Orellana y Pizarro, protagonistas de heroicas incursiones.

Un cuadro realista

Al Oriente ecuatoriano entran los blancos en busca de petróleo, para extraer caucho o para explotar el oro de los lavaderos. Pocos van para establecer escuelas, hacer caminos, abrir postas sanitarias. Hay insuficientes destacamentos del ejército. Las pestes diezman a las poblaciones indígenas.

He aquí un cuadro realista de lo que deben soportar los pioneros: *La humedad del suelo y el calor del ambiente hacen proliferar insectos con abundancia increíble; densas nubes de mosquitos, diminutos y ponzoñosos, persiguen de día y de noche al habitante de aquellos bosques, sin dejarle un momento siquiera de sosiego ni de tranquilidad, atormentándole con sus picaduras e inquietándole con su molesto e incansable zumbido; el terreno bulle de hormigas y las cucarachas horripilantes se hospedan en las mismas casas; otras de veneno más mortífero que el de las víboras abundan en algunos lugares; sapos de varios tamaños, alacranes ponzoñosos, culebras y víboras de diversas especies hacían enojosa la vida, peligrosos los caminos e inseguro el descanso.*

En cuanto a la organización social de la tribu jibara del Oriente ecuatoriano, diremos que varias familias viven en grandes chozas de caña con techo de paja, y que algunos pueblos están a grandes distancias de los otros. Obedecen a un jefe, que se desempeña como brujo y médico. Guerran entre sí con tal encarnizamiento que a veces se exterminan casi todos los varones de una tribu. Las *Tsantsas* o cabezas reducidas son sus trofeos, verdaderos estandartes que enarbolan en la guerra. Sus medios de vida son fáciles. Tienen abundante caza y pesca. Cultivan yuca, maíz y plátano.

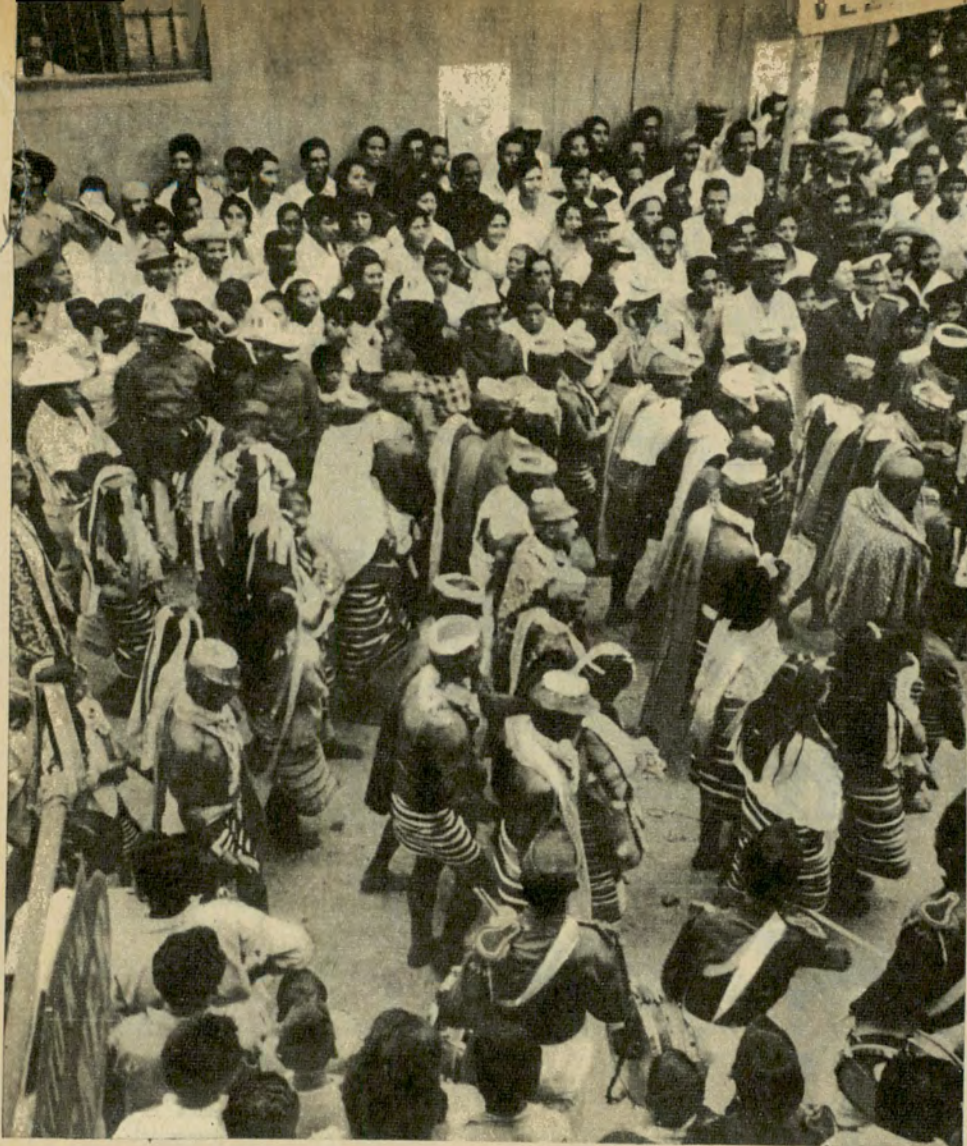
La habilidad del auca

En ollas de barro cocido pintadas o con decoración incisa aderezan sus alimentos. Se valen también de utensilios de hueso, madera y piedra. En cuanto de la vestimenta se trata, ésta se reduce a un faldellín o un taparrabos. Usan collares múltiples de primorosos huesitos labrados, que han sido de aves comarcanas. Cuando no son de huesos están hechos con semillas rojas, grises, negras o huayruras (rojinegras). He tenido entre mis manos el traje ritual, de ceremonias, de un hechicero. Miles de plu-

Indio jibara del Ecuador, comiendo con utensilios que tienen más de modernos que de aborígenes.



mas multicolores lo componían, plumas de no más de cinco centímetros de longitud, cosidas, semisuperpuestas sobre finísima corteza de corcho. Constaba de dos partes: falda corta hasta la mitad de los muslos y una *casaca* sin mangas que llevaba en medio del pecho, emergiendo de las plumas, una cabeza disecada de leoncillo de las sierras. Sobre los hombros estaban bordadas una cantidad de cuentas de madera, de semillas y de caracolillos blancos, ensar-



Chola, en la ciudad de Cuenca, Ecuador, con su típico atuendo.

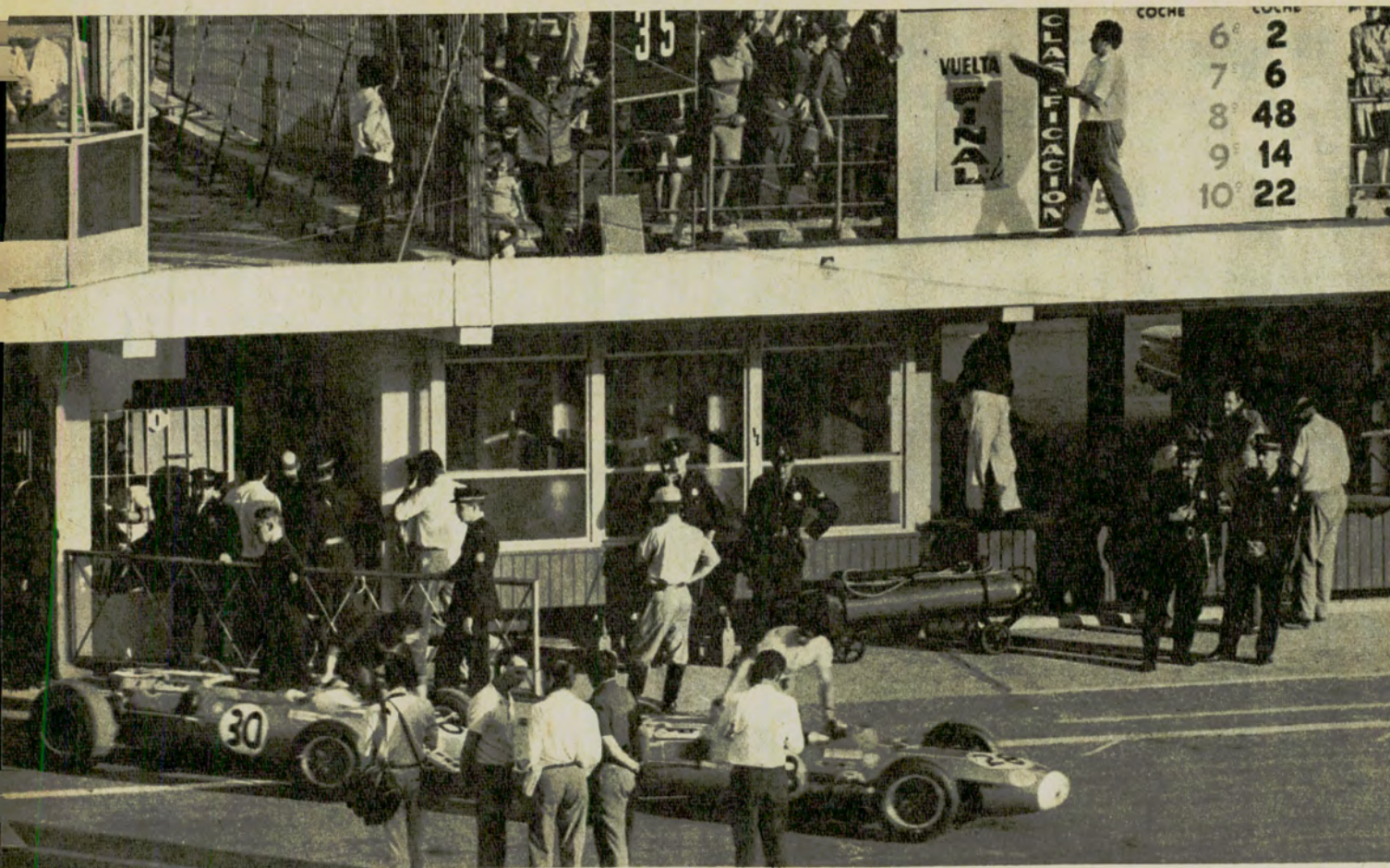
Sector de un mercado popular de la ciudad de Cuenca.



tados a modo de botones con fibrillas de lianas. Los hechiceros practican el tatuaje ritual, solamente en los hombres. Ambos sexos se pintan la cara y el cuerpo con varios colores. En la pubertad acostumbran perforar las ternillas de la nariz, el labio superior o las mejillas para introducir, como adorno o signo de virilidad, unos palillos, cortezas, dientes de mono o humanos. Algunos misioneros hon lo grado fotografiar con disimulo a estos indios tatuados en la cara, el pecho y los brazos, con su tembeta perforándoles el labio inferior o superior, portando en su diestra una lanza de larga vara de chonta, terminada en una aguda punta de pedernal o hueso, o simplemente en actitud de disparar una flecha, tenso el arco, mientras la empenachada flecha con plumas en la cola zumbaba amenazadora ante el guacamayo o el tucán, elegido como blanco. He visto cerbatanas pulidísimas, que disparan silenciosas un dardo mortal, envenenada su punta con ponzoña de reptiles o con jugos de plantas. Su grito de guerra es gutural, tan difícil de imitar como su idioma.

El doctor Alberto Sarmiento, en su libro titulado Biografía de Río Napo, al referirse a los auca, temidos reductores de cabezas del Oriente, afirma: *Allí donde los ojos del profano creen ver árboles, allí está un hombre: proverbial es la habilidad del auca para seguir por la espesura, con la velocidad con que se desliza la nave que va por la mitad del río, kilómetros de kilómetros, y el mismo auca está en todas partes, confundido con la tierra, confundido con la selva, confundido con el río, nadie lo ve, pero él ve a todos; nadie lo siente, pero él percibe el susurro de las confidencias y el secreto.*

Los indios más civilizados del Ecuador son los de Otavalo. Tienen hermosa estampa, grandes ojos negros, tupida trenza muy larga del más puro azabache, que lucen con orgullo los hombres y las mujeres. Su vestimenta consiste en un blanquísimo pantalón corto, poncho, sombrero alón y ojotas. Las indias llevan largas faldas estrechas (anaco), blusas primorosamente bordadas con lanas multicolores, y se adornan con vistosos collares de vidrio dorado. La industria del tejido ecuatoriano tiene en ellos su máximo exponente, dada su rara habilidad y destreza para el manejo de los telares. Salen a los países vecinos a vender sus mantas, ponchos y telas, por vara. Pulcros y limpios, apacibles y discretos, son bien recibidos y respetados en todas partes. Los otaleños, asimilados totalmente a la cultura nacional, pueden representar sin desmedro al país como su más meritoria promoción indígena. •



LA TEMPORADA INTERNACIONAL DE 1967

**El A.C.A.
distingue a dos
eminentes
colaboradores:**

El Contr. Agustín Ledesma y el Brig. M. García Reinoso

Fotos de JAIME G. FONT

CON motivo de la realización de las distintas competencias que integraron la "Tem-

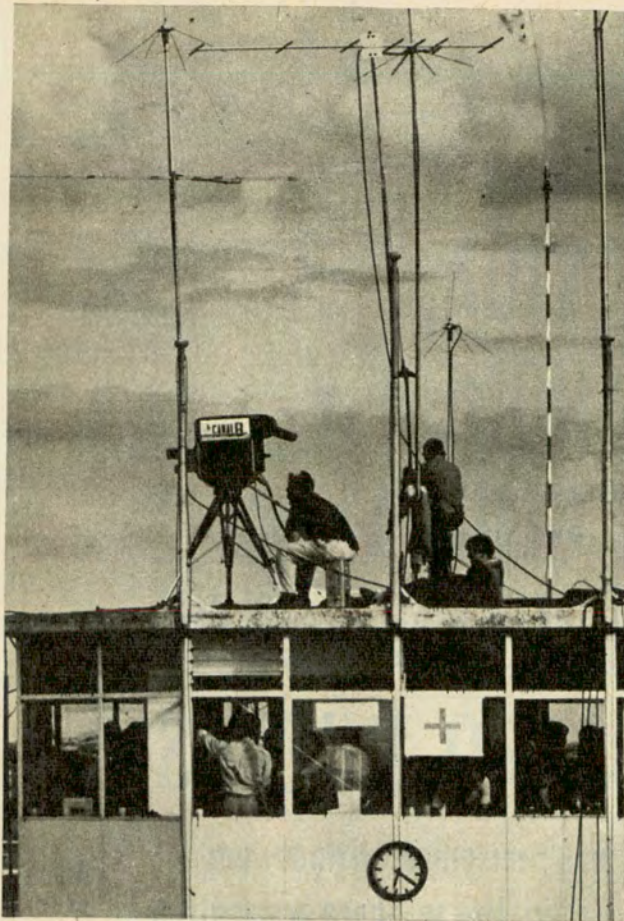
porada Internacional de 1967", cumplida con pruebas corridas en el Autódromo Municipal

de la Ciudad de Buenos Aires y en circuitos de Mar del Plata y Córdoba, la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, con el voto unánime de sus componentes, rindió un cálido homenaje a dos eminentes ciudadanos y altos jefes de las Fuerzas Armadas: el contraalmirante don Agustín Ledesma y el brigadier don Mario García Reinoso, gracias a cuya entusiasta y decidida colaboración se pudo contar con los circuitos mencionados en último término, más arriba. El homenaje referido consistió en la designación de los nombrados jefes como socios honorarios de la Institución. Para mejor ilustración de nuestros lectores, trans-

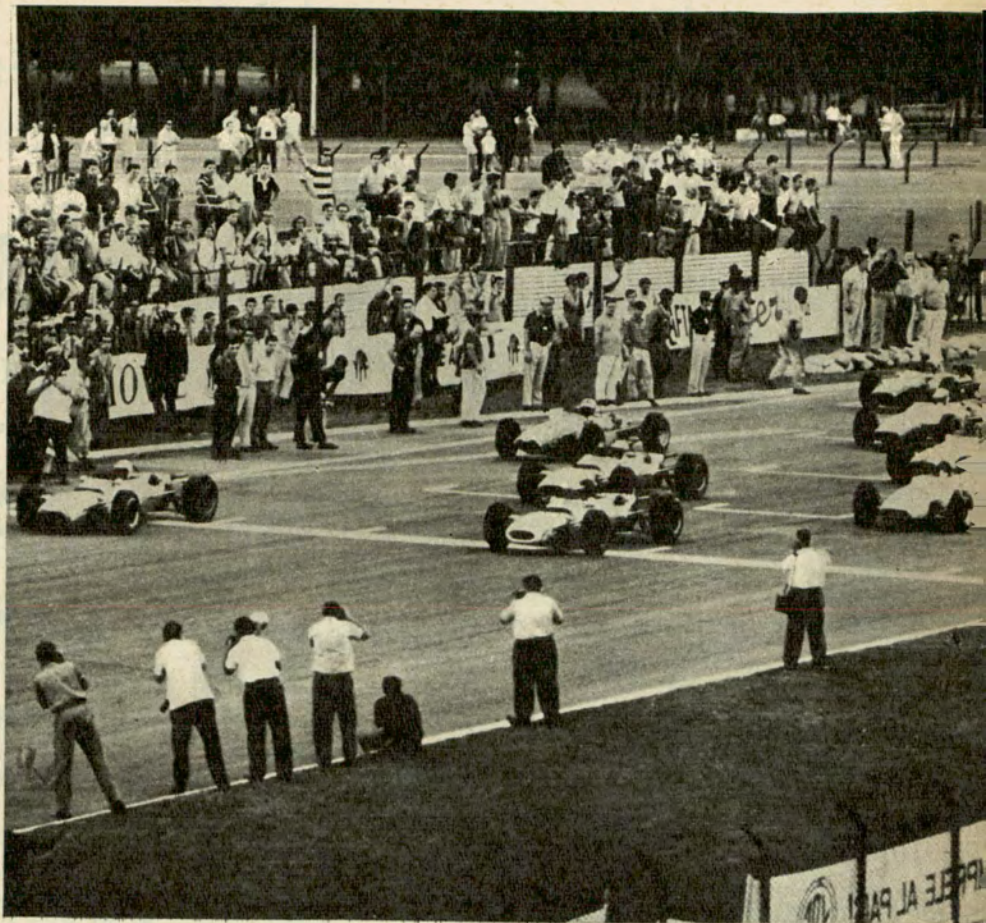
cribimos a continuación el mensaje dirigido por el doctor César C. Carman a la Comisión Directiva y que ésta, como hemos dicho, aprobó con el carácter de resolución:

En los momentos previos a la largada de la competencia final de temporada de Fórmula 3, en el Autódromo Municipal, los coches entran a la pista conducidos por los mecánicos.

"Buenos Aires, marzo 8 de 1967. Esta presidencia estima cumplir con un deber muy grato al informar a la Comisión Directiva acerca de la entusiasta colaboración que han encontrado las autoridades del Club de parte de dos altos jefes de nuestras Fuerzas Armadas: el contraalmirante don Agustín Ledesma y el brigadier don Mario García Reinoso, quienes se empeñaron sin reservas para facilitar la tarea y resolver las dificultades prácticas que pudieron



El interés despertado por la disputa de la última prueba se pone de manifiesto en esta vista de la cabina destinada a radiotelefonía y televisión.



Instante en que se da la señal de partida para los coches clasificados en las carreras previas, que interesaron vivamente.

plantearse para y durante la organización de de dos de las pruebas que integraron la Temporada Internacional F. 3 de 1967, las que se realizaron en Mar del Plata y en Córdoba, respectivamente, donde el contraalmirante Ledesma se desempeñaba como comandante de la Base Naval, y el brigadier García Reynoso es el Director de la Escuela de Aviación Militar.

"La actitud de los nombrados militares y su inapreciable cooperación, han sido de tanto valor, que considero como un acto de elemental justicia incorporar sus nombres a la nómina de socios honorarios de la Institución, recabando al efecto la autorización estatutaria per-

tinente a nuestra Asamblea de Delegados."

Por nuestra parte, creemos útil agregar que, precisamente, la colaboración de los señores contraalmirante Ledesma y brigadier García Reynoso, que ha permitido superar inconvenientes que parecían insalvables, ha dado ocasión también para confirmar la necesidad imperiosa de impulsar y estimular la construcción de autódromos o pistas especiales en diversos centros de la República, para posibilitar la realización de las grandes competencias internacionales de automovilismo, que tanto importan al desarrollo del deporte en la Argentina y al prestigio de nuestro país en el exterior, en este campo. •

HAY QUE ENTRAR POR EL BUJE!..

Byc
M.R.

AUTO LUBRICADOS

Procesados por PULVIMETALUR-
GIA que permite obtener una estructura porosa permanentemente lubricada.



D 017
MAIPU Propaganda

Mantenga en su negocio la línea completa de este repuesto
Solicite catálogo al agente de su zona

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

BROSIO Y CIA. S. R. L. - F. VARELA 1662 - AVELL. - T. E. 22-9937
ROSARIO: DISTR. FRANCIA - AVDA. FRANCIA 1249 - T. E. 38-0770
CORDOBA: "COR BYC" - LIMA 247 - T. E. 29852



La actriz norteamericana Jessica Walter en una escena de la película "Grand Prix" y Toshiro Mifune, en el papel de manager del equipo japonés en otro instante del film.



LA VIDA; EL HONOR Y LA GLORIA EN JUEGO SOBRE CUATRO RUEDAS

Los dramáticos episodios vividos por el gran piloto Ascari llegan ahora a nosotros

Por J.G.F.

Para Autoclub

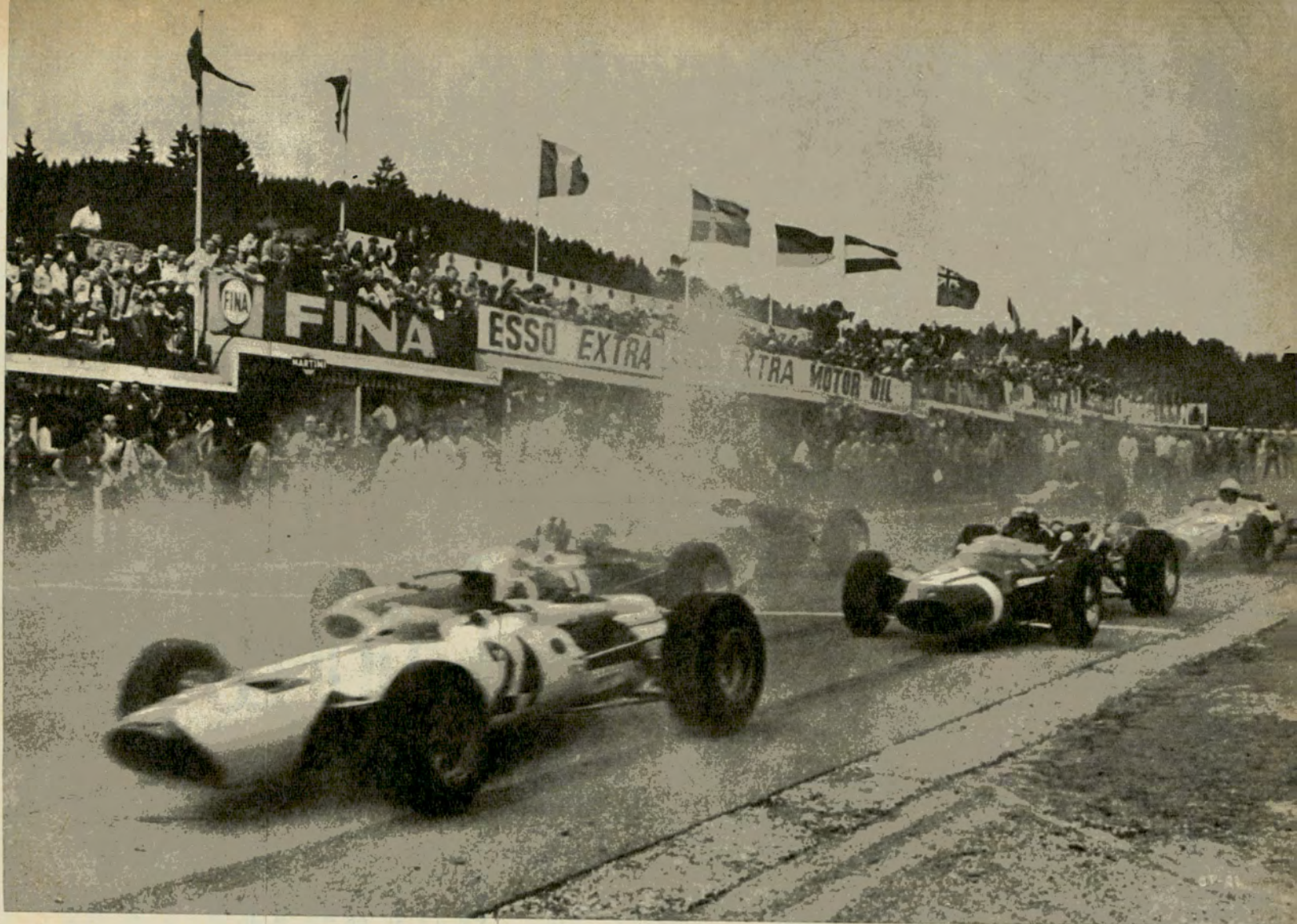
DENTRO de pocos días los aficionados al apasionante deporte de las carreras de autos tendrán oportunidad de seguir en la pantalla cinematográfica los dramáticos episodios que anualmente protagonizan en Mónaco, Spa, Brands Hatch, Clermont-Ferrand y Monza, los aspirantes al codiciado título mundial de aquella especialidad. La película "Grand Prix", filmada en los escenarios auténticos, narra la historia de la terrible rivalidad entre cuatro corredores de autos que compiten por el Campeonato Mundial de Fórmula 1, en nueve circuitos, desde Montecarlo a México City, y es, en cierta medida, la reconstrucción de la vida del gran corredor Ascari, protagonizada por el actor italiano Antonio Sábato. Lo acompañan en el estelar reparto Yves Montand, como el veterano corredor Jean-Pierre Sarti; James Gardner es el corredor norteamericano Pete Aron, y Brian Bedford encarna al corredor inglés Scott Stoddard, empeñados todos ellos en jugarse, junto con la vida, el honor y la gloria, la chance millonaria que significa el título de Campeón Mundial de Automovilismo.

Dos meses de filmación se necesitaron para rodar las carreras del "Grand Prix", en los circuitos de Mon-

El hondo dramatismo del incendio de un coche es registrado en toda su intensidad.

La cámara cinematográfica capta con todo realismo otra secuencia del film que comentamos.





tecarlo, en Mónaco; Spa, en Bélgica; Brands Hatch, en Inglaterra; Clermont-Ferrand, en Francia y Monza, en Italia. Veinte autos de fórmula 1 fueron parte del equipo del filme junto a una caravana de ómnibus y todo el material de la compañía. Estos incluyeron cuatro Ferraris, cuatro BRM, tres Lotus, dos McLarens y un Carney-Shelby, a un costo de 25.000 dólares cada uno. Se adaptaron dos coches de turismo de carretera para montar las cámaras, las que fueron controladas por un monitor de televisión en circuito cerrado. El director de fotografía Richard Sylbert trabajó muchas veces desde un helicóptero equipado con una cámara giratoria. Para filmar la carrera de Montecarlo se utilizó un total de 22 cámaras de cinerama.

Toshiro Mifune, el eficaz intérprete de "Rashomon" y "Los siete samurais", vencedor en el último Festival de Venecia, interpreta el papel del manager del team japonés Yamura, y las actrices participantes son también internacionales: Françoise Hardy es francesa; Eva Marie Saint y Jessica Walter, norteamericanas. Gar-

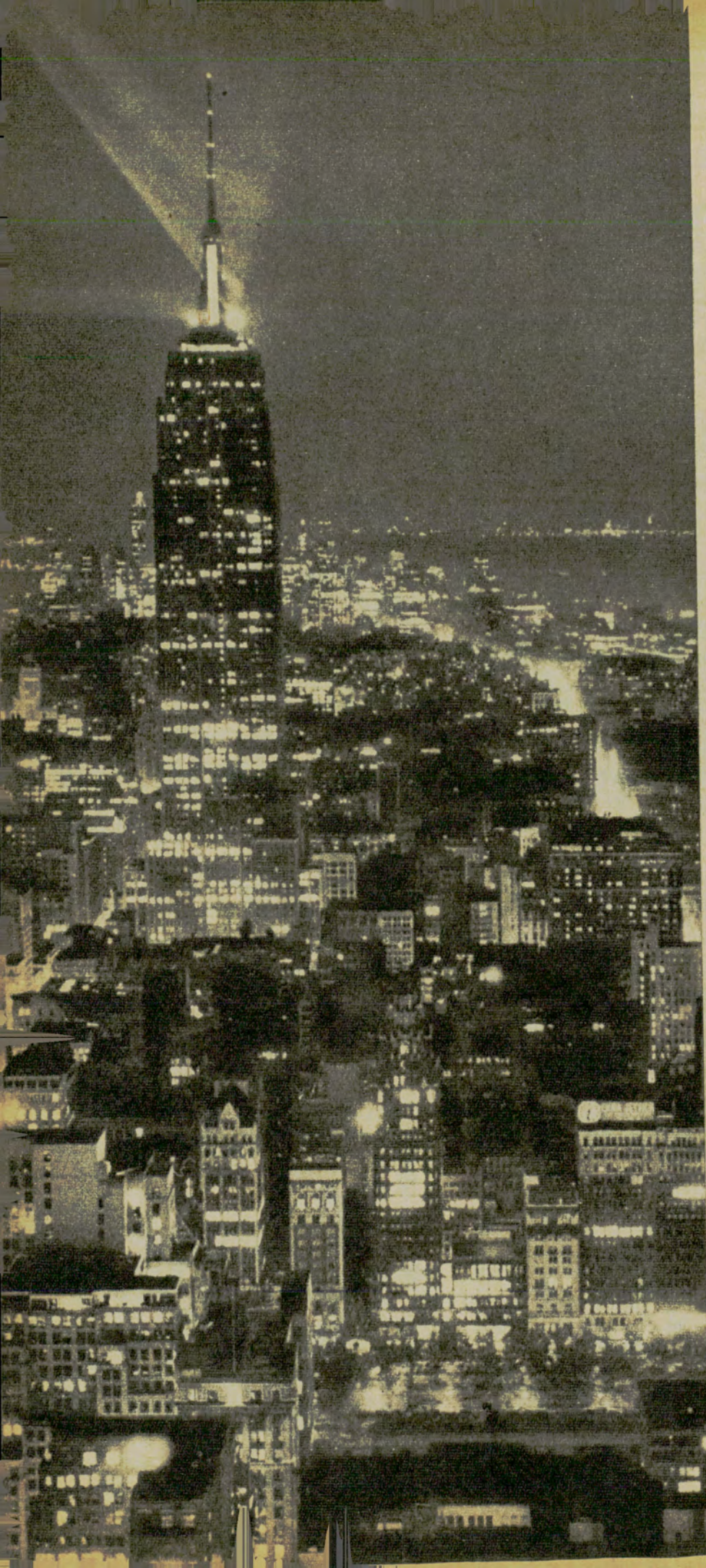
ner, Montand, Bedford y Sábato manejan sus propios coches, sin el beneficio de ningún truco cinematográfico. Aparecen junto a los más grandes corredores del mundo, incluyendo a Bruce MacLaren, Bob Bondurant, Phil Hill, Graham Hill, Lorenzo Bandini y Richie Ginter. También aparece en un corto papel Juan Manuel Fangio, quien igualmente actuó como asesor del director Frankenheimer.

La intención de éste fue hacer un intenso y realista drama en el que se vea lo que en verdad significan las carreras para los hombres que se hallan envueltos en ellas. Frankenheimer estuvo en su elemento, pues es un fanático corredor de autos y fotografió a través de toda Europa su película. Además, el director y el productor crearon una vasta tecnología basada en las últimas investigaciones en electrónica, para que el film pueda tomar íntegramente la velocidad de los corredores, que marchan a más de 270 kilómetros por hora. Las fotografías muestran escenas de esta espectacular producción. •

Filmada en los escenarios auténticos de los grandes premios, participan famosos corredores.

Fangio, el cinco veces campeón mundial, actuó como asesor e interviene también en algunas escenas.





EL BIFE CRIOLLO EN MANHATTAN

**Se allana
y sacrifica a
ser cocinado
con rayos
infrarrojos**

Por
**ARTURO
BERENGUER
CARISOMO**

Para Autoclub

Nueva York, la tremenda urbe
americana apretuja al mismo tiempo
su fascinación y su locura.



En Nueva York no sólo puede comerse el bife criollo. Aquí tenemos también la novedad de un excitante juego: el "bola-bola", que practican los "gauchos" cuando descansan de sus correrías por las pampas.



En oposición a las cafeterías típicamente norteamericanas, en "un rincón argentino" puede comerse un bife criollo.

ESA breve lengüita de tierra que limita por el norte con el negro y misterioso Harlem; al sur, con rudo contraste, en el poderoso Wall Street; el East River al naciente y el curvilíneo Hudson por la banda de poniente es, geométricamente considerada, una de las áreas más pequeñas del planeta: desde el Central Park a Washington Square tomando la espina dorsal de la quinta Avenida, un buen trotamundos la recorre sin fatiga en menos tiempo aún si, por el crucero perfecto de la calle treinta y cuatro, parte del Roosevelt Drive al este y se propone llegar al West Side Highway. Sin embargo, y así en esta insula del famosísimo Nueva York todo se nos antoja paradójal y sorprendente, es uno de los lugares más enormes del mundo. Dejando de lado sus alrededores: New Jersey, Bronx, Queens,

Brooklyn, etc. y limitados al corazón mismo de este complejo organismo —Manhattan— la sensación de laberinto múltiple e inacabable es absoluta y, en cierta medida abrumadora. Se trata de un fenómeno de capilaridad urbana: ha crecido hacia arriba monumentalmente —los geólogos hablan de un fundamento peñascoso milenar que sirve de pedestal a los más atrevidos rascacielos— y ese crecimiento, tanto más violento cuanto más estrechos son los vasos de expansión, que tapa el cielo y ahoga las estrellas, creó la ilusión o la realidad —es difícil distinguir una de otra— de algo inabarcable, profuso hasta la desesperación. Hablar de desesperación no es *literatura*; no son pocos los que han sentido tal angustia en esta babilónica concentración moderna de cemento, hierro, cristal y carne humana:

ni el ansia de asesinato que nos
[oprime cada momento
ni el metálico rumor de suicidio que
[nos anima cada madrugada
Son versos de Lorca en Poeta en Nueva York, y es que como ninguna otra de esas ciudades tentaculares de nuestra cultura, la tremenda urbe americana apretuja al mismo tiempo, su fascinación y su locura.

Busque Vd. lo que quiera

Si señor, lo que le apetezca: desde la investigación más al día en el campus de la Columbia University a la porcelana falsificada más exquisita en Chinatown; desde la manifestación de arte más fastuosa en el Lincoln Center al *strip tease* más descarado en algún cafetín de la Séptima Avenida; desde el libro más agotado en la New York Public Library a la más sombría corrup-

ción en algún block de la calle Cuarenta y dos. Como decía la filosófica letra de uno de nuestros tantos famosos: hay de todo y para todos; el caso es saber orientarse. Hay quien se reconcentra y vive como el molusco en su valva. La revista *Look* contaba de un ciudadano neoyorquino, conocedor a fondo de sus comidas, mercancías, temas y diversiones, que en su vida se había movido del Rockefeller Center, una ciudad dentro de la ciudad donde resulta posible nacer, vivir y morir sin echar de menos ninguna comodidad fundamental. Yo me he preguntado muchas veces si este verdadero anacoreta contemporáneo, quizá católico y devoto, habrá cruzado alguna vez a San Patricio —queda, como se sabe, frente por frente— a contemplar para desentumecerse aquella horrorosa imagen en cera de Pío XII más propicia para el "Wack Museum" de Broadway que para exhibirla en el presumible gótico florido de la célebre catedral. Otros, en cambio, se lanzan al laberinto y si en las primeras andanzas hay algún alma caritativa que sirva de hilo de Ariadna, Manhattan de día o de noche es francamente encantadora. Al viajero primerizo está claro, no le queda otro recurso. Echemos a caminar por Broadway.

La chillona Broadway

Diagonal curva, retorcida y mal hecha que, al final, quizá cansada de su misma densidad, se echa en los aristocráticos brazos de la Quinta Avenida. Hay quien la odia: revuelta, cosmopolita, sucia, destemplada, populachera, es esa calle típica —Corrientes, Alcalá, el boulevard de los Italianos— que en toda gran ciudad concita un fragmento de vida brutal y casi sin descanso. Adoro el campo, pero soy, sin remedio, un hijo reverente del asfalto; sigo en eso la doctrina de un grande e inolvidable amigo, quien solía decir que para él la huerta más bella y perfumada era el Mercado de Abasto a la madrugada. Loores, pues, a Broadway con todo su ruido y su internacional falta de carácter; además, siguiendo las leyes inalienables del turismo, era obligatorio recorrerla de punta a punta. Confieso que me gustaba extraordinariamente, y si hay gustos que merecen palos, los recibiré en expiación de mi pecado. Frente a la iluminación de Las Vegas o San Francisco, la célebre arteria —otra paradoja americana— parece casi a oscuras; frente a la graciosa Flagler Street de Miami City, es broncea y dura; ante otras mismas calles de Nueva York carece de elegancia y compostura, pero el socorrido no sé qué, creo radica, en este caso, en su misma vida succulenta y variada, en esa violenta densidad humana que la colma y, además, ¡ah, mi buen lector, además, en uno de los blocks de su acera izquierda, camino hacia

el sur, se encontraba el Rincón argentino. No podíamos faltar en aquel caleidoscópico mosaico.

Reflexiones gastronómicas

Naturalmente, hasta viajando hay que comer. Parece increíble lo que este sencillo acto de acumular calorías —por lo regular hecho en la vida cotidiana con relativa indiferencia— adquiere de importancia y trascendencia un poco más allá de la casa y del barrio. La química y proporción de los alimentos es, con seguridad, una de las cosas más intransferibles y radicalmente patrióticas del ser humano. El plato nacional —me imagino la melancolía y acidia de un chino sin arroz o de un noruego sin bacalao— es, a la distancia y sin posibilidad de alcanzarlo, la nota más dolorosa de nostalgia con que un extranjero puede acreditar su afecto a la tierra donde nació. Los ojos se enturbian, como le ocurría a un muchacho becado en Michigan evocando, durante un almuerzo en Ann Harbor, el asado con la famosa mixta de verde lechugo y rojos tomates. Julio Camba en la ciudad automática escribía: *Los americanos acabarán por libertar al mundo de la tiranía de la cocina, todo lo amable, todo lo grata, todo lo deliciosa que ustedes quieran, pero tiranía al fin, y la humanidad se sentirá entonces mucho más joven que ahora.* Es verdad. Las pulcras, limpias y rapidísimas cafeterías (transcribo fonéticamente) han resuelto el problema, ya que, sin mucha diferencia, en cada casa de familia el solemne comedor de nuestra cultura europea es casi y sin casi una cafetería particular y en menor escala. Lo que el americano le ha quitado al acto de alimentarse es prosopopeya; lo ha reducido, por lo menos en enorme proporción, a biología pura.

Quizá Camba tuviera razón —su divertido libro la tiene en muchas cosas— pero, en homenaje al humorismo olvidaba dos cosas: la tradición y el paladar; nada hay más folklóricamente irrenunciable que el paladar.

La ilusión y la realidad

Ese paladar que, según la positiva interpretación de Stephan Zweig, promovió el descubrimiento de América y el periplo de Magallanes, nos llevó al Rincón argentino de la tumultuosa Broadway. ¡Un bife a la criolla luego de tanta hamburguesa y de tanta crema dosificada! La vidriera del modesto local reunía siempre a un apretado grupo de curiosos. Era lógico: mostraba un paisaje pampeano y, en el centro, el clásico asador con trozos de carne —ese lujo americano— sobre los leños consabidos. No podemos averiguar si el neoyorquino, que tiene de South America una idea tan curiosa y personal, creía estar viendo un motivo

argentino o mexicano; es lo de menos: lo singular era que miraban aquel artificio con la misma ingenua admiración con que observaban los animales antediluvianos en el Museo de Ciencias Naturales. Sospecharían que entre uno y otro espectáculo no habría mucha diferencia de años.

La ilusión gastronómica sufrió, con sólo echar un vistazo a la vidriera, un primer y rudo contraste: sobre aquellos leños no crepitaba el dulce fuego lento que hace del bife una institución, sino una sospechosa luz rosada inmóvil, de fatídico origen electrónico; los rayos infrarrojos cocinaban aquellos trozos de vacuno sin ningún respeto gauchesco. La casa por dentro era breve y oscura; sobre un panel, un óleo mostraba la calle Corrientes con el obelisco al fondo; eso predisponía bien; el viajero a mucha distancia se cubre de un sentimentalismo terruñero que, al regresar, como buen hispanoamericano, transforma inmediatamente en crítica y denuestos contra aquellos mismos que, desde lejos, lo hizo emocionan. ¿Qué menú se podía pedir?: bifes con papas fritas, vino de Mendoza —lo había o, por lo menos, eso parecía— y de postre —otra cosa hubiera sido infamante— el portenísimo queso y dulce. Pero es inútil; toda comida típica, entrañable, requiere su medio, su aire; algo misterioso las desfigura en cuanto se apartan de su ambiente natural; lo mismo sucede con las bebidas; el chato de manzanilla bebido en la calle Sierpes o, mejor, en el cortijo, no es ni con mucho el mismo, aún de idéntica marca, tomado en Rotterdam o en Nápoles. Inexplicable pero es, y siguiendo esa ley —podríamos llamarla ecológica—, el bife criollo de Manhattan tenía irremediable sabor a hamburguesa, el vino parecía chirle y soso como el de los americanos, y el queso y dulce no consiguió apagar el tenaz sabor del *strawberry sundae* que nos perseguía desde dos meses atrás... Como Don Quijote en sus momentos de lucidez, pudimos comprobar que la realidad no siempre coincide con las ilusiones.

Un viajero pesimista y desaparecible podría hablar de frustración, ¡ah, no! Por lo menos habíamos intentado una reivindicación nacional, y sabíamos que en esa Manhattan donde hay de todo y en esa baraúnda cosmopolita de Broadway, había un rincón argentino donde nuestro buen bife criollo se allanaba y se sacrificaba a ser cocinado, para demostrar su buena voluntad interamericana, con procedimientos electrónicos y rayos infrarrojos. •

AUTOCLUB llega a los hogares de 352.000 miembros del A. C. A.

Autoclub informa

FUE PRESENTADA LA NUEVA LINEA CHEVROLET 1967

EN una reunión conjunta que congregó a periodistas y proveedores, la General Motors Argentina presentó la nueva línea Chevrolet para este año, integrada por los modelos Super, Special, y dos importantes novedades, el Super Sport y la nueva pick-up que se mostró a la concurrencia como primicia, ya que su lanzamiento se efectuó con posterioridad.

El Chevrolet Super Sport se presenta con un motor standard de 230 pulgadas cúbicas, pero que incluye también el poderoso opcional de 250 pulgadas, indicado para desarrollar altas performances. El panel ha sido rediseñado y cuenta con un acolchado especial antichoque. Exteriormente se distingue por un techo vinílico negro, nuevas tazas de ruedas y característicos emblemas. Se ofrece

en agradables colores metalizados y viene equipado con doble circuito de frenos, servo asistidos.

El Chevrolet Super 1967, modelo tradicional de General Motors, ha sido perfeccionado a lo largo de años hasta llegar a una versión sumamente sofisticada. En lo externo hay modificaciones de diseño que le confieren aún mayor sobriedad. El nuevo panel incluye como elementos de seguridad un indicador óptico de fallas del circuito de frenos y un considerable refuerzo del acolchado vinílico. El nuevo Chevrolet Super incorpora dos interesantes adelantos: caja de velocidades completamente sincronizada y doble circuito de frenos. En caso de falla de cualquiera de los sistemas, el conductor es prevenido por una luz en el panel de instrumentos.

ESTE ES EL "OMNIBUS IDEAL"

MAS de 500 de estos ómnibus Scania Vabis entrarán en servicio en septiembre próximo en 25 ciudades suecas, cuando se cambie en ese país el sentido del tránsito que pasará a circular por la derecha en lugar de hacerlo por la izquierda como hasta ahora. Este autobús es el últi-

mo modelo de esa fábrica y ha sido construido según las normas dadas por un Comité de Expertos que ha diseñado el "ómnibus ideal". Tiene un motor de 195 HP, capa de velocidades automática, suspensión neumática, cerrojo de diferencial, servo-dirección y frenos neumáticos.



Este es el Chevrolet Super Sport 1967, que brinda entre otras grandes novedades una caja Corvette de 4 velocidades con palanca al piso.



El Chevrolet Super 67 que aquí vemos ha sido parcialmente rediseñado en su parte frontal y trasera. Trae también la caja de velocidades completamente sincronizada y el circuito doble de frenos.



Los nuevos coches Chevrolet fueron presentados por la General Motors en el Autódromo Municipal en una reunión especial a la que se invitó a los representantes del periodismo, algunos de los cuales aparecen en la presente nota gráfica compenetrándose de visu de las interesantes características de los novedosos modelos.

VII JORNADAS INTERNACIONALES DEL CIRCULO ODONTOLOGICO DE ROSARIO

ENTRE los días 17 y 19 de mayo próximo se realizarán en Rosario las VII Jornadas Internacionales del Círculo Odontológico de esa ciudad. Puede preverse el alto nivel y la importancia de dichas reuniones, a través del gran número de participantes —tanto argentinos como extranjeros— que se han inscripto para tratar los diversos temas de la especialidad.

UN PREMIO PARA EL NUEVO "FLORIDA"

LA Manufactura de Tabacos Piccardo S. A. ha concretado una simpática iniciativa tendiente a premiar a los campeones de automovilismo de carretera que se clasifican en el corriente año.

La mencionada empresa ha otorgado el patrocinio del Nuevo Florida para las pruebas de carretera del corriente año. Participarán en el "Campeonato Automovilístico 1967, Nuevo Florida" todos los corredores de competencias de carretera que actúen este año, sin exclusiones de ninguna clase. Para el clasificado en primer término se ha establecido un premio de \$ 1.000.000; para el segundo, \$ 500.000, y para el tercero, \$ 250.000. Habrá, además, copas y trofeos.

GUARDERIA DE NIÑOS DE EMAUS

FINALIZARON los trabajos de refacción en la guardería de niños de Emaús, "Un hogar para los sin techo" ubicado en el barrio Obligado, sobre la costa del río Reconquista, en la localidad de Bella Vista. Funciona en dos turnos sin interrupción de 7 a 17 horas, y es atendida por un equipo integrado por una maestra psicóloga, una estudiante de servicio social y una mucama. Asisten 40 niños, entre los 2 meses y los 8 años de edad. Los gastos son sufragados conjuntamente por Emaús, los padres de los alumnos, los vecinos y algunas donaciones voluntarias.

REINA DEL TURISMO LATINOAMERICANO

DURANTE el X Congreso COTAL, que se realizará en la segunda quincena del próximo mes de mayo, se elegirá, por primera vez en la historia de la entidad, la Reina del Turismo Latinoamericano. La reina será elegida entre las

participantes inscriptas en el Congreso que representen a una asociación miembro, a un socio activo, afiliado o adherente, a cuya organización pertenezca. Los premios se otorgarán la noche del 25 de mayo, en la ceremonia de clausura del Congreso.

CENTENARIO DEL CLUB ATLETICO DEL ROSARIO

EL Club Atlético del Rosario, precedido del honroso antecedente de entidad fundadora del deporte en esta parte de América, celebró jubilosamente su primer centenario.

Fundado en 1867 por caballeros de origen inglés, ocupados principalmente en la construcción del ramal ferroviario de Rosario a Córdoba, el Club Atlético del Rosario tuvo su primer campo deportivo en la manzana que ocupa hoy el Colegio San José de esa ciudad, hasta que el 30 de agosto de 1889, inauguró la actual "Plaza Jewell" de-

nominada así en homenaje a sus donantes, señores Carlos y Eduardo Jewell, y que puede considerarse como el campo deportivo más antiguo del país.

Desde sus comienzos, al juego del críquet, que se sigue practicando hoy, la entidad fue anexando más y nuevos deportes, principalmente el atletismo, fútbol y rugby. Fue miembro fundador de las asociaciones de rugby, fútbol, tenis, natación y hockey sobre césped, deportes que se practican asiduamente en la institución.

REGRESO DE UN DIRECTIVO

SE encuentra de regreso en nuestro país, el señor James S. Artímez, director presidente de Remington Rand Argentina, quien asistió a la Convención Latinoamericana de presidentes de las distintas filiales que mantiene Sperry Rand International en Sud y Centro América, efectuada en Caracas. El viajero gestionó y logró aumentar el capital disponible para su empresa en la Argentina, lo que permitirá el lanzamiento de nuevos productos de esa conocida marca.

CONVENCION DE VENTAS

EFFECTUOSE la convención anual de ventas de la firma ICRA S.A., distribuidora exclusiva de YACO S.A. para el mercado de reposición. Concurrieron directivos de ambas empresas y el plantel de viajantes y vendedores de plaza, que, divididos en 20 zonas, cubren toda la extensión del país en la atención de ventas de los productos de YACO S.A.

Los interesantes temas desarrollados en la reunión fueron ampliamente debatidos por los asistentes, llegándose a provechosas conclusiones que interesan al mejor desenvolvimiento de las actividades de ambas firmas.

GASOLINA PARA TURISTAS

AL disponerse en Italia el último aumento del precio de la nafta, ha sido excluido, especialmente, el carburante utilizado por los automóviles de los turistas que ingresan en dicho país.

En la actualidad, el precio de la nafta "normal", es de 120 liras por litro, y el de la "super", de 130 liras, pero el precio de los bonos de nafta para los turistas ha quedado invariado: 74 liras por litro la primera, y 84 liras la segunda.

Por lo tanto, el descuento de que gozan los turistas en Italia, es ahora de 46 liras por cada litro de ga-

solina, con un beneficio del 35-39 %. Cabe destacar, pues, que Italia es el país donde los turistas pueden adquirir el carburante en el nivel de los menores precios vigentes en Europa.

Para obtener esta facilidad, deberán adquirir bonos especiales para carburante en las oficinas de ENIT (Ente Nazionale Italiano per il Turismo) de Europa o en las oficinas de frontera de Italia. Para mayores informes, los interesados podrán dirigirse al Organismo Oficial del Estado Italiano para el Turismo, Córdoba 345, Buenos Aires.

VIAJA A EUROPA EL SR. LEOPOLDO ALEMÁN

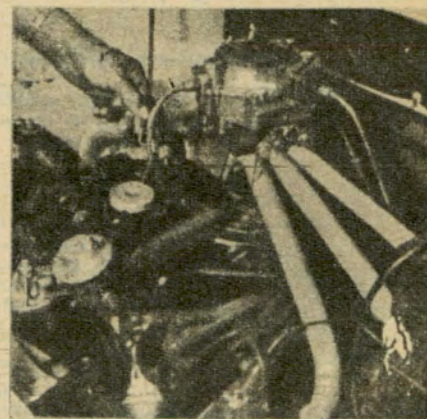
VIAJO con destino a Italia, Francia, Inglaterra y España, el director de Aunar S.A. de Ahorro y Préstamo, Acuario S.A. Compañía de Seguros y C.E. Salinas S.A., concesionario Citroën-Peugeot, señor

Leopoldo Alemán. El señor Alemán concretará en Europa importantes acuerdos financieros, finalizando así, gestiones ya iniciadas en nuestro medio.

El distribuidor y sus probables fallas

CONTINUACION DEL
NUMERO ANTERIOR

REPARE usted MISMO



su AUTOMOVIL

Por M. STEINBERG

Autor del libro "Reparaciones de emergencia efectuadas por el automovilista"
Para Autoclub

Rajadura en la bobina

Para subsanar provisoriamente este cortocircuito se introduce en la grieta la punta de un cortaplumas, repasando de extremo a extremo —varias veces— la herramienta, para eliminar la suciedad, con el propósito de neutralizar la corriente que se desvía en dicho lugar.

Nota

Si la rajadura de la bobina es invisible, haga sombra con la mano, y al separar el brazo del platino, podrá a veces advertir el salto de la chispa. Pero si no lo logra así, separe repetidamente el brazo y acerque el oído a la bobina. Si escucha dentro de la misma un ruido característico ("tactac"), denunciará el salto de la chispa en el interior de dicho transformador, donde se origina la falla o el desvío de la corriente, lo que suele remediarse calentándola.

En la operación siguiente se explica cómo se calienta la bobina.

Interior de la bobina, húmedo

Causa:

Este caso no es muy frecuente, pero puede ocurrir en días excesivamente húmedos, fríos o lluviosos, especialmente cuando el vehículo ha permanecido largo tiempo a la intemperie y sin funcionar.

Solución

Se retira la bobina de su sitio, se deposita en el suelo un trapo o pañuelo empapado en nafta o alcohol, al que se prende fuego y sujetando la bobina con una pinza o alambre, se la calienta durante el tiempo necesario, a fin de eliminar la humedad. Luego se la vuelve a su sitio para comprobar si el procedimiento ha dado resultado.

Si se trata de una bobina provista de tapa desarmable (fig. 8, letra O) desmonte dicha tapa y compruebe si hay humedad y si está bien ajustada la tuerca A del cable X.

Si la tapa viene asegurada con dos o más patitas metálicas, que deberán doblarse un poco, para poder desprenderla y la verificación se hará en el lugar indicado con la letra A. En otros sistemas se da media vuelta a la tapa para retirarla.

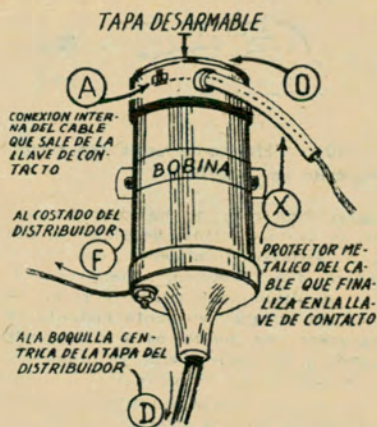


Fig. 8. — El presente grabado ilustra sobre distintas causas de interrupción de la corriente en la bobina.

También suele dar buen resultado sacar todas las bujías y calentarlas de la misma manera que se ha hecho con la bobina.

14a. operación

Regular la separación entre los contactos de los platinos.

Algunos automotores tienen en el distribuidor dos platinos F (fig. 9). (De ser cuatro, se regula primeramente un juego y luego el otro).

Uno de estos platinos suele estar remachado o soldado en el extremo del

brazo V, y se mueve al funcionar el motor. El otro está adherido a un soporte o plaqueta regulable A, pero permanece inmóvil durante el funcionamiento.

Al unirse y separarse estas dos piezas, se produce la chispa entre los dos platinos (si la llave de contacto está puesta en posición de marcha).

Ahora bien, la plaqueta o soporte inmóvil tiene generalmente dos tornillos M y X, uno de los cuales la ajusta para evitar que se mueva, y otro (la excéntrica) tiene por objeto desplazar o regular la separación.

Para obtener la abertura entre ambos contactos es necesario aflojar primeramente el tornillo X (que mantiene fija dicha pieza), y luego se hace girar lentamente el otro tornillo M, que la regula. Usted notará que la cabeza del tornillo que regula se halla embutida en el agujero que se ha practicado en la misma plaqueta con ese propósito.

Una vez separada la plaqueta del brazo móvil (algo menos de un milímetro), volverá a ajustarse el tornillo X, para mantenerla fija en su nueva posición.

Cuando se regula, es muy importante conservar la luz o separación correcta entre los platinos, pues encontrándose juntos, o demasiados alejados, no se producirá chispa entre ellos, y por lo tanto, no arrancará el motor.

En efecto, son varios los inconvenientes que surgen de la separación incorrecta, como ser:

1º) Sin separación, el motor no arrancará.

2º) Si es escasa la separación, el motor funcionará, pero dificultosamente, y no tendrá "pique". Además, el motor se recalentará más allá de lo normal.

3º) Si están separados en exceso, el motor (a veces) arrancará y se advertirá —al exigirlo en las "picadas"— golpeteos procedentes del mismo (predetonación: pistoneo).

4º) De estar muy separados, no se producirá chispa y en consecuencia el motor no funcionará.

En definitiva, la separación aproximada deberá ser menor que el espesor de

una o dos tarjetas de visita (en conjunto —como dijimos— algo menos de un milímetro).

Pero antes de regularlos tiene que tener en cuenta que la uña o tope de fibra B del brazo V, debe apoyar exactamente en alguna de las aristas del eje poligonal D.

Nota

Si por algún motivo no se pudiera lograr la separación, recomiendo como solución de emergencia doblar muy poco, con una pinza, el extremo del brazo móvil del platino V. En esta forma podrá distanciarse ambas piezas.

Para obtener la coincidencia de la uña, o tope con las aristas, se opera de la siguiente manera: se quita el freno de mano y se empuja un poco, y lentamente, el vehículo, después de haber puesto la palanca de cambios en tercera velocidad.

Se aconseja hacerlo lentamente, porque a ese pequeño movimiento del vehículo, corresponde un gran desplazamiento del eje poligonal.

Para los automóviles equipados con transmisión automática o fluid-drive se hará girar el polígono por medio del arranque, haciéndolo repetidamente hasta coincidir con alguna de las aristas.

Otro sistema para regular los platinos

Se trata de un tornillo de más o menos 1 centímetro de largo, en uno de cuyos extremos está soldado el platino F. (fig. 9, en cuadro).

Dicho tornillo está provisto de tuerca

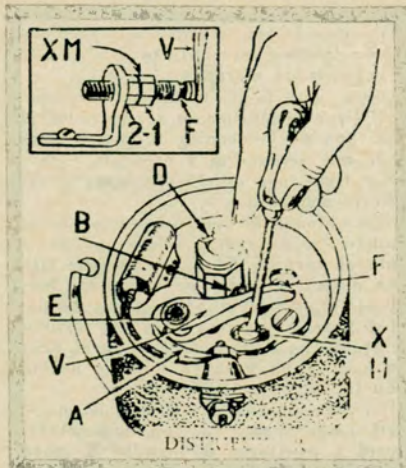


Fig. 9. — Regulando la separación entre platinos.

y contratuerca (M y X ó 1 y 2) que permiten regularlo, y a su vez lo aseguran sobre un soporte en el cual se halla enroscado, siendo el procedimiento semejante a la operación anterior.

Para acercarlo o distanciarlo, se afloja dos o tres vueltas la tuerca 1 y después la 2. En esta forma queda libre el tornillo F, que deberá ser enroscado con una o dos vueltas aproximadamente, obteniendo así la separación necesaria entre los contactos.

Logrado tal propósito, volverá a ajustarse la tuerca 2, pero tratando de no modificar la posición del tornillo F, y seguidamente se ajusta la contratuerca 1, que lo asegura en su nueva posición.

Nota

En este sistema, como en los demás (ya lo explicamos en distintas oportunidades), la uña o el tope de fibra

del brazo V, debe coincidir con cualquiera de las aristas del eje poligonal.

15a. operación

"Puente"

Este recurso reemplaza al cable averiado cuando es imposible localizar la falla existente en él o se hace difícil llegar al mismo. También puede emplearse cuando la llave de contacto se ha perdido o roto.

Oportunamente, en el subtítulo de la segunda operación, declamamos: "Si es posible, trate de realizar esta comprobación, etc.", ya que una de las causas para utilizar el presente expediente podría ser la descompostura de la llave de contacto, o el haberse aflojado las conexiones de los cables.

El "puente" es una solución de emergencia, consistente en suplantar la llave de contacto y el cable delgado X averiado (fig. 10) —cordón que une la bobina con el tambor de la llave de contacto— reemplazándolo con otro cable sano P que establezca una conexión directa de corriente entre la tuerca U de la bobina y algún extremo o terminal W del cable grueso de la batería.

El "puente" puede hacerse también sacando la corriente de cualquier punto en que se produzca chispa, enviándola directamente a la bobina.

Para improvisarlo se utiliza un cordón eléctrico más o menos de un metro

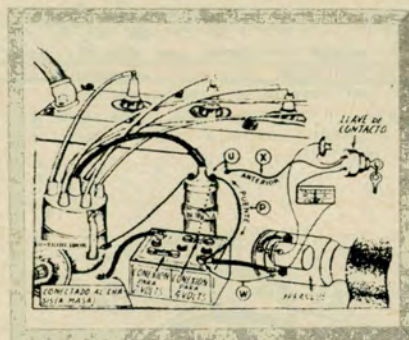


Fig. 10. — Efectuadas estas conexiones, se improvisa un "puente".

de largo. En caso de no contarse con cable, se usará un trozo de alambre, que deberá aislarse totalmente con cinta aisladora, tela adhesiva, género (corbata) o en último caso papel, y si no se cuenta con ningún elemento aislante se lo sujetará con piolín para que quede colgando y no toque metal, evitando así que se genere un cortocircuito.

El lector recordará la siguiente aco-tación de la tercera operación: "A veces, el primero de estos cables delgados (el X) no está a la vista, y en otros casos se halla blindado".

Nos referimos a la figura 8, pues si su vehículo posee una bobina igual o semejante, para comprobar si llega corriente (chispa) a la bobina por el cable X, deberá quitarse la tapa O.

"Fuente" para los vehículos Ford, Mercury o Lincoln

Para obtener el "puente" en dichos automotores, la conexión debe hacerse en forma distinta a lo indicado anteriormente; es decir, en lugar de conectar el cable P (que usaremos para el "puente") directamente al borne o extremo del cable grueso de la batería W, como indica la figura 10, deberá anudárselo a la "conexión" del plomo de 4 voltios, como señala la flecha y las líneas pun-

teadas. De esta manera se sacará del acumulador la corriente necesaria para la bobina de dichas marcas.

Pero si el motor no funciona con la "conexión" explicada, pruébese con el otro plomo, ya que uno de ellos es de 2 voltios y el otro de 4 (la mayoría de las bobinas de dichos automotores funciona con 4 voltios).

Si no funcionase con ninguno de los dos plomos, conéctese el cable directamente con el borne W para obtener 6 voltios. Puede hacerse así, puesto que el autor, en una oportunidad, efectuando diversas experiencias sobre un trayecto aproximado de 100 km, observó que no hubo perjuicio apreciable (en dos horas) ni en los platinos del distribuidor ni en la bobina. No obstante, habrá que desconectar el "puente" y reparar el desperfecto a la brevedad.

Para obtener un buen contacto del plomo "conexión" en la batería, se pasa el cable (previamente pelado en su extremo) por debajo del plomo con dos o tres vueltas, ajustándolo fuertemente con una pinza. También puede hacerse con un tornillo chico que se atornillará en el mismo plomo. Una vez enroscado será fácil anundarle el cable. (Los tornillos se extraen del faro, marcos de puertas o de otra parte del vehículo).

Mientras se efectúan las uniones, suelen verse pequeñas chispas en el extremo del cable. Es buena señal, pues significa que se está produciendo el contacto o circuito del "puente".

Obtenido el "puente", se pondrá en marcha el vehículo, ya sea empujándolo, con el automático del arranque, o directamente con el botón o pedal del arranque.

CONCURSO INTERNACIONAL SOBRE TURISMO

El Ministerio de Información y Turismo español, con motivo de haber sido declarado 1967 "Año Internacional del Turismo", ha convocado por una sola vez y adhiriéndose con él a los actos preparados y campañas encaminadas para exaltar dicho año, un premio periodístico de carácter internacional. Se destina a premiar el mejor artículo publicado en la prensa nacional o extranjera durante los meses de enero a setiembre, ambos inclusive, de 1967, sobre el tema "Valor humano del turismo".

Los premios son muy importantes.

Toda información al respecto, la suministrará la Oficina Nacional Española del Turismo, calle Florida 753 (Galería Pacífico), teléfono 32-3964.

INAUGURARONSE UEVAS DEPENDENCIAS EN LA ESTACION FLORES

CON una sencilla, pero lucida ceremonia, el viernes 31 de marzo se procedió a inaugurar el restaurante de la estación Flores del Automóvil Club Argentino. El acto permitió reunir a numerosas personalidades y representantes de las más tradicionales instituciones de esa barriada, tan firmemente arraigada en los sentimientos, el pasado y el progreso de nuestra ciudad, así como también escenario de más de un episodio de nuestra historia nacional.

A los postres de la cena fría con

que se agasajó a los asistentes, el doctor Walter A. Saborido, Secretario del Automóvil Club Argentino y caracterizado vecino de Flores, en emotiva improvisación, al par que evocó recuerdos ligados a un modo de ser muy porteño, exaltó los valores que ponderaron todo un proceso de nuestra vida ciudadana. El doctor Saborido, en nombre de la Institución, puso el nuevo salón a disposición de todas las manifestaciones del interés público vecinal, el mejor desarrollo de los vínculos sociales y



En florida prosa y emotivo tono, el doctor Walter Saborido evocó las tradicionales características de San José de Flores. En primer plano, de espaldas, el doctor Horacio C. Rivarola, frente al doctor César C. Carman.



Una moderna peluquería para caballeros ha sido inaugurada en la estación Flores. Juntamente con el restaurante y la peluquería para damas, complementa la esmerada atención del socio en la moderna planta servicial.



Vista del salón del restaurante antes del acto de su inauguración oficial. Su ambiente, grato y cordial, será un aliciente para la renovación de viejos lazos de amistad y vida social.



También las damas, ya incorporadas definitivamente a la actividad automovilística, podrán "aprovechar" su paso por la moderna estación de servicio.

Una crecida concurrencia, representativa de todas las manifestaciones sociales de San José de Flores, participó de la reunión inaugural del restaurante.



PELUQUERIA PARA SOCIOS

Coincidentemente con la inauguración del nuevo restaurante de la Estación Flores, quedaron oficialmente habilitadas dos nuevas dependencias: una peluquería para damas y otra para caballeros. De tal modo queda concretado el propósito de hacer más grata y más aprovechable la presencia de los socios en esa estación, que se ha incorporado a la red del A. C. A. con sobrados títulos de modernidad y pujanza.

fomento de la cultura, que esa zona de Buenos Aires puede promover a través de sus hijos.

Desde el 31 de marzo, pues, San José de Flores cuenta con un nuevo hogar, a cuyo rescoldo habrán de latir sus más genuinas expresiones.

Sr. MIGUEL ANTONIO N. DE LA FUENTE

SU FALLECIMIENTO

EL deceso del señor Miguel Antonio Nicolás de la Fuente —ocurrido en la ciudad de Córdoba— ha privado al Automóvil Club Argentino de un antiguo y eficiente colaborador, sólidamente consustanciado con los fines y la acción de la entidad, a la cual dedicó treinta y tres años de servicios ininterrumpidos.



El señor de la Fuente ingresó al A.C.A. en el año 1934 como mecánico de la estación de servicio central. Desde ese cargo original, iniciaría una carrera ascendente en virtud de sus aquiridos méritos personales y de la capacidad y responsabilidad con que habría de desempeñar, desde diversas jerarquías, las funciones que le correspondieron a lo largo de su extensa trayectoria al servicio de la institución. Jefe de estación de servicio y material rodante a partir de 1947, pasó a desempeñarse en 1958 como jefe de la filial Córdoba. En 1961 fue promovido a la jerarquía de inspector local, y en 1963 a la de inspector auxiliar en dicha filial, cargo este que ejercía al momento de su deceso.

Los directivos de la filial Córdoba concurren al velatorio del extinto en representación del A.C.A., y en oportunidad de la visita realizada a dicha ciudad por una delegación encabezada por el presidente de la institución, doctor César C. Carman, se le rindió un sentido homenaje, durante el cual las mencionadas autoridades depositaron una ofrenda floral en el lugar donde reposan sus restos.

El señor de la Fuente había nacido en La Rioja, el 4 de enero de 1911.

**PROGRAMA DE
COOPERACION TECNICA
DE LA O. E. A.**

LA Oficina de Información de la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos, con sede en Avenida de Mayo 760, 1er. piso, T. E. 34-1412/4, ha dado a conocer un programa de becas destinadas a la especialización de distintas materias, y que forma parte del programa de cooperación técnica de la O.E.A. El plan general es el siguiente:

En Buenos Aires, a iniciarse el 1º de julio. Curso Regular Interamericano de

Capacitación en Administración Pública, con el auspicio de la O. E. A. y el gobierno argentino.

Tiene por objeto la capacitación y el adiestramiento en materia de administración pública, con enfoque especial hacia la administración para el desarrollo económico social.

En Israel, a iniciarse el 30 de octubre. Curso sobre Uso de Fertilizantes.

En Madrid, España, a iniciarse en el mes de octubre. Curso sobre Capacitación en Desarrollo Económico.

En Israel, fecha posible de iniciación, mes de octubre. Curso sobre Administración Industrial.

En Holanda, fecha de iniciación 1º de setiembre. Curso de Programación del Desarrollo Industrial.

En Quito, Ecuador, a iniciarse el 14

de agosto. VIII Curso de Perfeccionamiento de Periodismo.

En España, con cierre de inscripción el 30 de abril. Curso de Investigaciones Históricas en España.

DESIGNACION DE DELEGADOS

La comisión directiva del Automóvil Club Argentino ha designado a varios delegados en distintas localidades del interior. Los nuevos representantes son los siguientes:

VILLA ATUEL (Mendoza): Pedro P. Gerardi, Rivadavia Sur 187.

USPALLATA (Mendoza): Bernardo Fernández Peláez, Barrio de Oficiales.

BARADERO (Buenos Aires): Ismael A. Servant, Aráoz 997.

PUEBLO ITALIANO (Córdoba): Remo R. Verna.

IDIAZABAL (Córdoba): Nedi G. Menzio.

POZO DEL MOLLE (Córdoba): Luis V. Martínez, Raúl Dobric 43.

TRENEL (La Pampa): José Gago.

CHOSMALAL (Neuquén): Clemente Ordóñez.

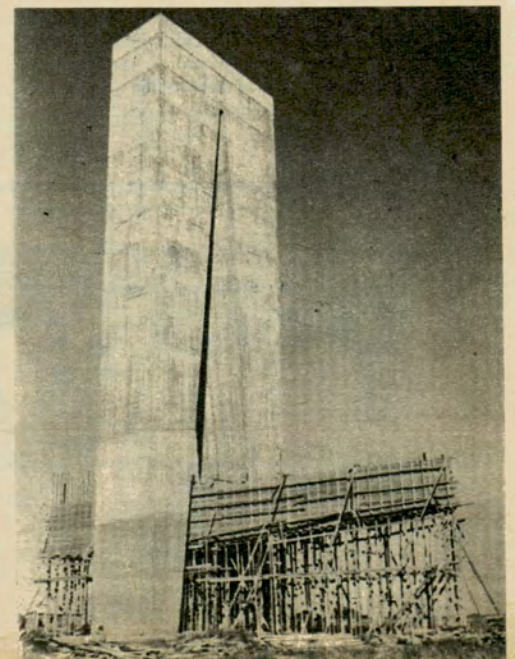
**PREMIO DEL
TURISMO ITALIANO**

El organismo oficial del estado italiano para el turismo (ENIT) ha instituido un premio anual destinado a obras literarias o artísticas y a toda iniciativa que ilustre los aspectos turísticos de Italia. Este año el premio será asignado a un film de largometraje, italiano o extranjero, producido durante el período 1961 - 1966.

El premio consiste en la suma indivisible de cinco millones de liras italianas y será asignado al director del film.

**MONUMENTO A
JOHN F. KENNEDY**

Detalle del monumento que se está levantando en la intersección de las rutas N° 1 y N° 12 de la provincia de La Pampa en homenaje a la memoria de John F. Kennedy. Será inaugurado el 29 de mayo próximo, coincidiendo con el 50 aniversario del nacimiento del ex presidente.



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

**ESCUELA TECNICA
DE CONDUCCION
Y TRANSITO**

(CASA CENTRAL: ENTRADA POR TAGLE 2640)

**LA ENSEÑANZA
COMPRENDE:**

- A** EXAMEN PSICOTECNICO Y CLINICO
- B** CURSOS PRACTICOS
PRACTICA DE DIRECCION Y CAMBIOS EN "AUTO-ENTRENADOR"
PRACTICA DE MANEJO EN LA PISTA DE APRENDIZAJE
- C** CURSOS TEORICOS

**EDUCACION
VIAL**

- RESPONSABILIDAD DEL FUTURO CONDUCTOR
- SEÑALAMIENTO
- LEYES DE TRANSITO
- ACCIDENTES
- SEGUROS

- AL CONCRETAR LA INSCRIPCION SE INICIA EL CURSO

INFORMES:

DE LUNES A VIERNES
DE 7.30 a 21.30 HORAS

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



MEMORIA DEL EJERCICIO 1966

DEL SR. GERENTE GENERAL AL SR. TESORERO

Tengo a bien elevar a esa Tesorería el proyecto de Balance General y Cuentas de Gastos y Recursos correspondientes al Ejercicio N° 62, comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 1966, el que ha sido confeccionado por la División Contable, mereciendo la conformidad de esta Gerencia General.

El citado ejercicio ha arrojado un superávit de \$ 388.508.042,84 luego de constituirse las provisiones y reservas técnicas necesarias por un monto superior a 212 millones de pesos y practicarse las amortizaciones del Activo por más de 86 millones de pesos.

En lo referente a la gestión económica, cabe destacar que el resultado mencionado ha superado las estimaciones presupuestarias, lo que fue posible a raíz de la intensificación de los medios serviciales que fueron adecuados al requerimiento del creciente caudal societario. Ello determinó un ponderable aumento de la actividad que desplegaron sectores como Seguros, Servicios Internacionales, Servicios de Estaciones, Recreos y Auxilio Mecánico.

El proceso financiero, por su parte, ha superado también los planes previstos, y su magnitud corresponde juzgarse a través del volumen de las inversiones practicadas en obras de desarrollo y en los bienes de uso, y del acrecentamiento notorio del capital circulante.

Finalmente, cabe señalar que los resultados obtenidos en el proceso económico-financiero han fortalecido de manera significativa el estado patrimonial de la Institución, lo que facilitará la concreción del programa de desarrollo proyectado para adecuar la dinámica operativa de la Institución al futuro requerimiento de los asociados automovilistas y al objetivo de la promoción del turismo nacional.

Por lo expuesto, esta Gerencia General, al presentar a consideración de esa Tesorería la documentación contable del Ejercicio 1966, manifiesta su satisfacción por el resultado económico obtenido, en cuanto constituye la expresión de un esfuerzo ordenado y fecundo destinado al engrandecimiento de la Entidad y al progreso del país.

Me resulta muy grato saludar al señor Tesorero con mi más atenta consideración.

Domingo M. Armendáriz
Gerente General

INFORME DE TESORERIA

En cumplimiento del Art. 51 inc. d) del Estatuto, esta Tesorería presenta a la consideración de la Comisión Directiva el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al ejercicio comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 1966, el que arroja un superávit de \$ 388.508.042,84.

Al respecto, una vez más le cabe señalar a esta Tesorería su satisfacción al referirse al resultado de la actividad económica de una nueva etapa de la Institución. En efecto, el análisis del superávit obtenido en 1966 demuestra que la Entidad, a la vez que ha superado sus provisiones presupuestarias, ha desarrollado una actividad servicial en constante expansión, afianzando así aún más sus estructuras económicas y financieras.

Dicho resultado adquiere una mayor significación al comprobar que se robustecen las posibilidades de seguir ejecutando el Plan Integral de la Red Servicial, como continuidad del proceso de desarrollo que el Club ha delineado en sucesivas metas con miras a adecuar sus medios serviciales al crecimiento constante de su masa societaria.

Antes de exponer los comentarios a que da lugar el análisis de la documentación de referencia, resulta oportuno apreciar seguidamente la incidencia favorable que ha tenido el superávit de 1966 en la evolución económica de la Entidad, que ha contribuido evidentemente a fortalecer el estado patrimonial que hoy ostenta.

Años	Déficit	Superávit
De 1943 a 1956	\$ 75.604.000	
1957	" 11.961.000	
1958	" 11.983.000	
1959	" 80.000	
1960		\$ 8.926.000
1961		" 23.055.000
1962		" 54.436.000
1963		" 91.616.000
1964		" 98.744.000
1965		" 197.078.000
1966		" 388.508.000

DESARROLLO ECONOMICO

A fin de juzgar en montos globales el proceso económico de 1966, se consignan a continuación las cifras alcanzadas, comparadas con las que se previeron en octubre/65 en ocasión de la confección del Presupuesto Anual de Gastos y Recursos:

(En miles de m\$n.)

Rubros	Presup./66	Balan./66	Diferenc.	%
Sueldos	833.600	838.400	4.800	0,5
Gastos	686.300	740.100	53.800	7,8
Previsiones y Amortizac.	177.100	298.500	121.400	68,5
Total	1.697.000	1.877.000	180.000	10,6
Recursos	1.894.100	2.265.500	371.400	19,6
Superávit	197.100	388.500	191.400	97,1

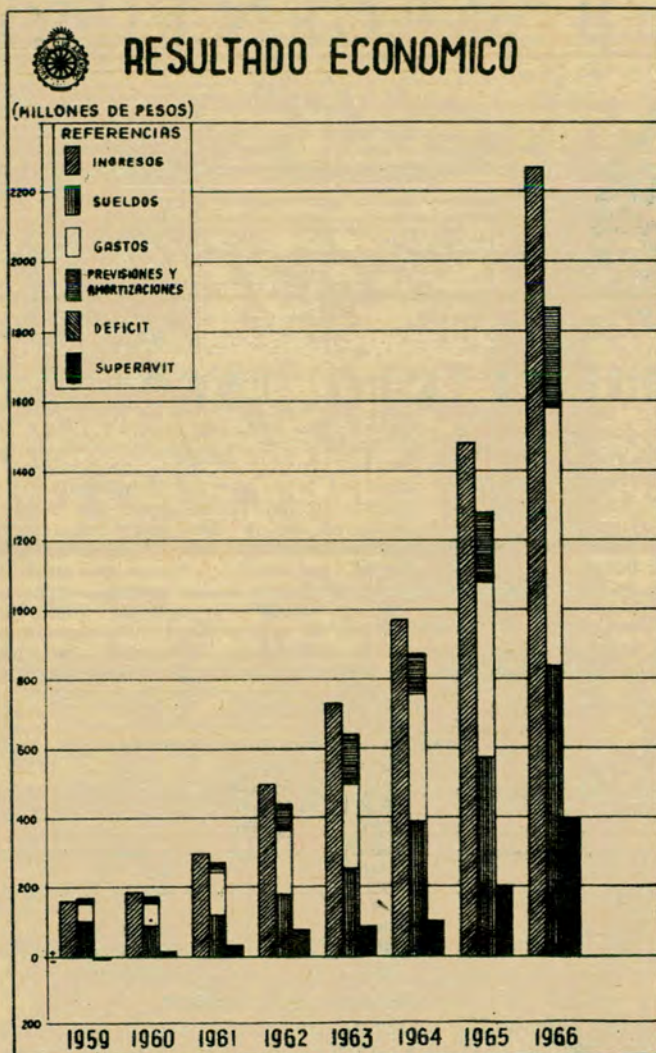
El examen del precedente cuadro comparativo señala que las estimaciones presupuestarias del rubro Egresos, incluidas las Previsiones y Amortizaciones, fueron superadas en un 10,6 % por lo realizado. Este incremento ha sido suficiente, sin embargo, para solventar una acción de desarrollo que ha proporcionado un monto de ingresos superiores en un 19,6 % al que se previera en el presupuesto.

Cabe señalar que los índices porcentuales de aumento que acusan los rubros de Sueldos y Gastos, provienen de que los mayores costos de mano de obra, materiales y elementos de trabajo superaron las cifras que, en este aspecto, eran previsibles en oportunidad de prepararse el presupuesto. También incidieron los ajustes que experimentaron las tarifas de los servicios públicos, así como los mayores egresos producidos por el acrecentamiento de los medios serviciales.

En lo referente a Previsiones y Amortizaciones corresponde destacar que el incremento que se observa es producto de las reservas técnicas que se han debido constituir en relación al notable crecimiento de la explotación.

El aumento de las erogaciones fue fácilmente absorbido por los recursos derivados de los programas de producción de socios, seguros y servicios de estaciones, con lo que el superávit del balance manifiesta un importante aumento en relación al presupuestado.

En síntesis, cabe expresar que el desarrollo económico del ejercicio ha arrojado un promisorio resultado, lo que evi-



dencia un adecuado aprovechamiento de los recursos humanos y materiales a través de una ordenada gestión de los niveles directivos y de ejecución.

DESARROLLO FINANCIERO

La actividad financiera del ejercicio que se comenta, que se ha cumplido siguiendo los lineamientos trazados en su oportunidad, ha sido la que a continuación se expone.

Las inversiones del Activo Fijo alcanzaron un monto de \$ 601.700.000.

En orden de importancia corresponde citarse los rubros de Inmuebles y Construcciones, los que en conjunto tuvieron un incremento aproximado a \$ 400.000.000 debido a obras de desarrollo. Entre los desembolsos más importantes merecen mencionarse los que se destinaron a la construcción de las estaciones Once, Flores y Caballito en esta Capital; San Rafael (Mendoza), San Juan y el recreo Delta sobre el río Luján; a la adquisición del inmueble Vélez Sarsfield, de una estación de servicios en San Clemente del Tuyú y de un terreno en La Plata, y a las ampliaciones realizadas, principalmente, en las estaciones Mar del Plata, Bahía Blanca, San Carlos de Bariloche, El Bolsón, Nueve de Julio y en diversos recreos. Asimismo, tuvieron incidencia en los citados rubros las inversiones efectuadas en la Pista de Aprendizaje del Parque 3 de Febrero y en los moteles Barrancas, Aguada Florencio, Chorriaca y La Rinconada.

El equipamiento de nuevas dependencias y el reacondicionamiento de las que están en funcionamiento originaron un incremento total de \$ 115.000.000, en los rubros de Instalaciones, Muebles, Maquinarias e Implementos Diversos. Por su parte el rubro de Material Rodante manifestó un aumento de \$ 86.000.000, fundamentalmente por el refuerzo de la flota de camiones de auxilio.

Corresponde destacar, además, que la existencia de mercaderías registró en 1966 un incremento de \$ 178.300.000, lo que equivale a un 80 % de aumento con respecto a la cifra

del año anterior, originado por el crecimiento de la demanda de los asociados.

Durante el ejercicio que se comenta se cumplieron, asimismo, compromisos financieros del orden de los 27 millones de pesos por las importantes adquisiciones de terrenos efectuadas en los años 1962/63 por un monto de \$ 180,6 millones, restando un saldo de 44 millones a amortizar en los próximos ejercicios.

Cabe señalar, finalmente, que en 1966 las compras de productos Y.P.F. alcanzaron a 3.065 millones de pesos, y han sido abonadas regularmente en los plazos establecidos.

Las aplicaciones de fondos que se han comentado fueron atendidas con los recursos financieros provenientes del resultado económico del ejercicio, con el saldo de los créditos en productos otorgados por Y.P.F. y con otras disponibilidades emergentes del proceso de explotación.

EVOLUCION PATRIMONIAL

El habitual comentario que anualmente se consigna bajo este rubro, limitado al período que corresponde al ejercicio respectivo, impide normalmente la consideración general de la evolución patrimonial de la que un balance es sólo un paso.

Por esa razón, esta Tesorería considera oportuno detenerse brevemente en el ejercicio 1966 y contemplar con mayor perspectiva la actual situación patrimonial de la Institución, ponderándola a través de los esfuerzos y éxitos concretados en el lapso de los últimos diez años.

La elección de este punto de partida responde a la circunstancia de que las actuales autoridades se hicieron cargo de la conducción de la Entidad el 24 de abril de 1957, debiendo afrontar de inmediato el grave problema de salvaguardar la estabilidad institucional, que peligraba seriamente a raíz de sucesivos resultados negativos que originaron una falta de medios de pago que dificultaba el desenvolvimiento de su organización servicial.

En efecto, en el año 1956 el Club presentaba una situación financiera comprometida, como consecuencia de los déficits que venían arrojando sus balances anuales. Tal como puede advertirse en el cuadro adjunto, la composición del activo de la Institución reflejaba una notoria iliquidez, la que derivaba en la constitución de un pasivo a corto plazo que significaba una carga retardatoria del movimiento operativo.

De ahí entonces que los esfuerzos inmediatos se dirigieran a provocar el saneamiento económico de los balances a través de medidas que aligeraran la carga representada por servicios crónicamente deficitarios. De este modo se encaró con firmeza la implantación del régimen de explotación de estaciones mediante concesionarios, como primer y fundamental paso en la tarea de erradicación del déficit. Simultáneamente se inició un plan de expansión de la masa societaria, a través de la organización de campañas promocionales que dieron lugar al ingreso de gran cantidad de asociados que, con su apoyo, concurren a la etapa de recuperación que se gestaba. Este aporte de los automovilistas se vio compensado— a la vez que estimulado— por la implantación de nuevos servicios, en especial el de seguros, que se convirtió en una nueva actividad positiva de la Entidad.

En tal sentido se contó con la valiosa colaboración de la Caja Nacional de Ahorro Postal, que interpretando los propósitos que animaban al Club, posibilitó la concreción de tan importante servicio.

Estos iniciales aspectos de la acción institucional fueron transformando la fisonomía económica del Club, de modo tal que el déficit de \$ 12.000.000 que presentaba el balance de 1957 pasó a ser el punto de partida de una curva ascendente que, luego de alcanzar el resultado equilibrado, continuó su favorable evolución, culminando en 1966 con un resultado de \$ 388 millones de superávit.

La adecuación de fuentes de recursos permitió el aprovisionamiento de medios financieros para cancelar los abultados pasivos que habían colocado a la Entidad en una situación de endeudamiento. Pudo entonces el Club iniciar su etapa de expansión y comenzó a desarrollarse una corriente de inversiones reclamada por el incremento del caudal societario. De tal manera, la construcción, adquisición y equipamiento de nuevas estaciones; la adecuación de los medios operativos de dependencias existentes; la implantación y consolidación de servicios, fueron atendidas mediante un par de inversiones que, en lo que se lleva ejecutado desde 1957, dio lugar a un incremento del activo fijo del Club superior a los 1.100 millones de pesos.

Esta sistemática consolidación de los instrumentos serviciales fue producto de una meditada acción conductiva, a la que aportaron su importante colaboración Yacimientos Petrolíferos Fiscales y los Gobiernos Provinciales, en cuya sensibilidad susceptible a toda tarea de engrandecimiento nacional encontró el A.C.A. un apoyo fecundo.

La conjunción de estos esfuerzos ha derivado en una situación que las cifras del año 1966 reflejan a través del

cuadro que se acompaña, y en el que puede advertirse la expansión habida en el capital propio, la reducción del pasivo exigible y la consecución de una situación de liquidez que representan, en todo caso, más que un punto de culminación de la actividad de recuperación comentada, una etapa más de dicha actividad, que será seguramente superada en los ejercicios venideros.

CONCLUSION

Esta Tesorería reitera su satisfacción por el éxito económico alcanzado en 1966, que se acentúa al advertir que se ha obtenido luego de cumplir una etapa de acción dinámica y fecunda en favor del automovilismo y del progreso turístico del país.

Como conclusión, puede abrigarse entonces la seguridad de que la Institución, en su carácter de entidad de bien público, ha alcanzado, al culminar sus 62 años de vida, el ejercicio de un prestigio y el goce de una confianza que la ubican en un importante plano del quehacer nacional.

El futuro Club es, por tanto, auspicioso. Sin embargo, es innegable que la feliz concreción de ese futuro implica la conservación de la solidez patrimonial de la Entidad, objetivo que entraña la permanente observación de un criterio mesurado en el manejo de los asuntos económicos y financieros de la actividad institucional, los que cada día revisten mayor importancia por la necesidad de continuar con los planes de desarrollo previstos y reclamados por el constante crecimiento de la masa societaria.

Finalmente, corresponde destacar que la feliz acción que culminó en los resultados comentados, fue solventada por el invalorable apoyo de los automovilistas del país, que, cada vez en mayor número, estimulan la actividad servicial de la Entidad.

Por lo expuesto, esta Tesorería somete a la consideración de la Comisión Directiva el Balance General y Cuentas de Gastos y Recursos correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 1966 y solicita su aprobación.

Federico Lajud
Tesorero

MEMORIA DEL EJERCICIO 1966

Honorable Asamblea:

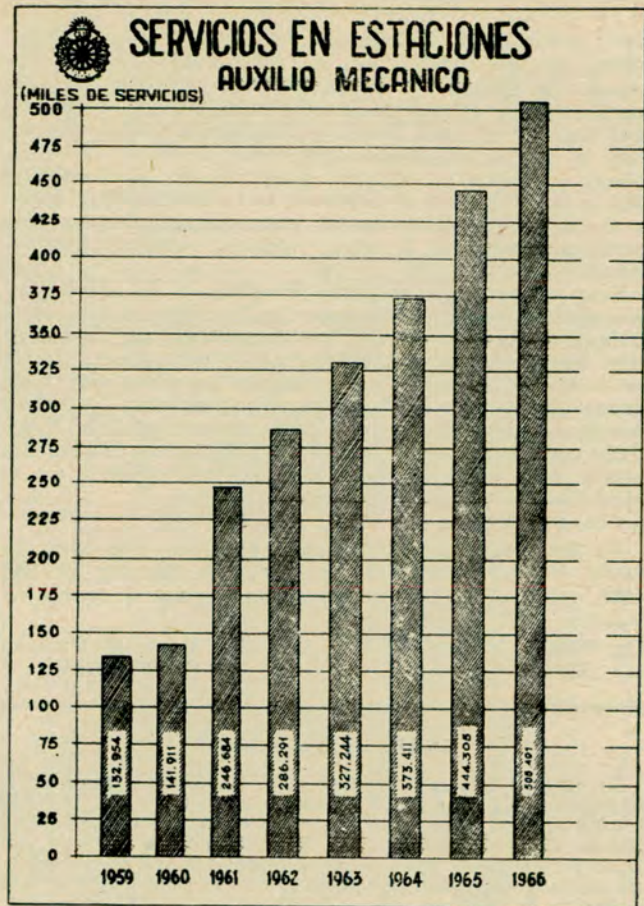
En cumplimiento de disposiciones estatutarias, la Comisión Directiva presenta a vuestra consideración el resumen de las actividades correspondientes al ejercicio que finalizó el 31 de diciembre próximo pasado, y lo hace con la satisfacción de comprobar que sus anhelos se han visto colmados por una realización práctica que supera los cálculos más optimistas.

En efecto, la consolidación económico-financiera de la entidad y su creciente prestigio, tanto en el orden interno cuanto en el externo, disipan todo tipo de duda sobre su futuro y muestran en forma elocuente el vigoroso crecimiento registrado en los últimos años mediante la ejecución de planes racionales en los que nada quedó librado a la improvisación.

Si bien es cierto que para llegar a la situación actual hubieron de superarse muchas dificultades, especialmente al comienzo de nuestra gestión, tampoco deja de serlo el hecho de que en ningún momento decreció la fe en lo que nos habíamos propuesto realizar, y menos aún el convencimiento absoluto de la proyección social de nuestra obra.

El principio director de nuestra acción ha sido y es, precisamente, el de servir a los socios y al país; consideramos que la mejor manera de cumplir con ese cometido era convertir a nuestro Club en una institución ejemplar, dentro y fuera de nuestras fronteras; contábamos para ello con la firme creencia en los destinos de nuestra nación, con un pasado rico como fuente inagotable del porvenir y con un elemento humano material y moralmente apto. Estas son las causas que llevaron a la entidad al lugar de privilegio que hoy ocupa en el plano nacional e internacional.

En lo que hace al aspecto servicial, en la memoria que presentamos a la Honorable Asamblea se exponen en forma detallada toda la gama de beneficios que se brindaron a los señores asociados, por cuyo motivo no nos detendremos aquí en ello, pero sí queremos destacar que el incremento considerable con respecto a ejercicios anteriores no es sólo cuantitativo sino también cualitativo, ya que se fueron estudiando y aplicando fórmulas más eficaces para lograr un mayor número de servicios en las mejores condiciones posibles. El re-



sultado de esta acción, la apertura de estaciones, de "moteles", de recreos y el intenso apoyo al turismo, a la vialidad y al tránsito, entre otras cosas, hacen que la confianza en el Automóvil Club Argentino crezca de continuo como puede apreciarse en los ingresos de socios que, en el número de 39.446, adhirieron durante este periodo.

En forma especial señalamos, para citar lo más relevante, la inauguración de la estación "Gran Central Oeste", ubicada en el barrio de Flores de esta Capital y la de San Rafael, provincia de Mendoza, obras que, al ser concebidas y ejecutadas con los últimos conceptos en el orden técnico, estético y funcional, muestran la capacidad creadora de la Institución. Análogamente, la habilitación en el Parque Tres de Febrero de la moderna pista para las tareas docentes de conducción y tránsito, y la celeridad con que se continúan los diversos trabajos ya iniciados como los que se desarrollaron en el curso de 1966 en el Recreo Delta, certifican la sólida pujanza de nuestro Club.

Por su trascendencia para la vida institucional, marcamos el feliz desarrollo del "Seminario para funcionarios de clubes turísticos y/o automovilísticos afiliados a la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.)", que nos cupo organizar, y la realización del IIº Congreso de Filiales, llevados a cabo en la sede central en los meses de octubre y noviembre, respectivamente. El intercambio con entidades similares, en lo que respecta a organización, métodos, procedimientos y experiencias fue harto saludable; e igual éxito tuvieron las reuniones del IIº Congreso en lo que hace a la futura expansión de la Entidad.

Como ya lo hemos hecho en otras oportunidades, expresamos nuestro profundo reconocimiento a Yacimientos Petrolíferos Fiscales y a la Caja Nacional de Ahorro Postal por su amplia y desinteresada colaboración, como asimismo a la actividad privada y a las autoridades que, en el orden nacional, provincial y municipal, han puesto de manifiesto su buena voluntad y decidido apoyo para las actividades que desarrolla la Entidad.

Vaya también nuestro agradecimiento emocionado

para todos los que, actuando en las Comisiones Asesoras, en las Filiales, en las Delegaciones, como Delegados y Veedores, no escatimaron esfuerzos en esta tarea común, aportando inteligencia, tiempo y capacidad de trabajo para hacer del Automóvil Club Argentino la institución grande que todos deseamos. Por supuesto que, en el regocijo presente, no olvidamos la diaria tarea de todo el personal de la Entidad que, junto a los señores concesionarios, concretaron nuestras más caras aspiraciones. A ellos, nuestras sinceras felicitaciones.

Sean las últimas palabras dirigidas a los destinatarios de todo nuestro quehacer: a los señores asociados. Llegue a ellos el sentido reconocimiento de la Comisión Directiva por el fundamental y permanente apoyo recibido a través de la Honorable Asamblea de Delegados que, sin duda, ha coadyuvado práctica y moralmente al logro de todo lo que presentamos con legítimo orgullo en esta Memoria y, por ende, ha contribuido para que nuestra labor se desenvuelva en el cálido marco de la comprensión.

Señores Delegados:

En esta exposición sintética, pero fiel, está compendiada la tarea que hemos cumplido durante el año 1966. Al presentarla, la Comisión Directiva confía en vuestra total aprobación.

Dr. Walter A. Saborido
SECRETARIO

Dr. César C. Carman
PRESIDENTE

INGRESO DE SOCIOS

Durante el ejercicio de 1966 se afiliaron a la Institución 39.446 nuevos miembros, alcanzándose la cantidad de 312.971 al 31 de diciembre; esto constituye, además de una prueba evidente del prestigio logrado por la Entidad, un claro reflejo de la eficacia de las campañas de conscripción sin cuota de ingreso que, como la que se efectuó en el mes de enero de 1966, dio como resultado que 27.016 automovilistas más pasaran a engrosar nuestro caudal societario.

Ciertamente que hay factores de indudable atracción para quienes deciden su ingreso al Automóvil Club Ar-

gentino, como ser los actuales servicios y beneficios relacionados con la atención del automóvil, auxilio mecánico, estaciones de servicio, seguros, turismo, guías, planos, recreos, campamentos, balnearios, la revista AUTOCLUB y también el intenso plan de obras que se ha venido ejecutando en los últimos años y que ha insumido una importante inversión en planes de expansión de la red provincial.

Los detalles que se citan a continuación indican las existencias por categorías al 31 de diciembre de los años 1964, 1965 y 1966, cuyos saldos siempre en aumento nos hacen ver una vez más el constante apoyo societario que recibe año tras año la Entidad.

COMPARATIVO DE INGRESOS AÑOS 1964, 1965, 1966

Categorías	Año 1964	Año 1965	Año 1966
Honorarios	109	105	48
Vitalicios	14	5	5
Plenarios	28.202	42.137	26.491
Activos "A" Cap.	61	40	41
Activos "A" Int.	9.840	14.790	7.005
Activos "B"	12.536	14.597	5.717
Adherentes	251	225	139
TOTALES:	51.013	71.899	39.446

TOTAL DE SOCIOS COMPARATIVO AÑOS 1964, 1965, 1966

Socios al 31 de diciembre	Año 1964	Año 1965	Año 1966
Honorarios	179	254	178
Vitalicios	7.436	7.907	8.475
Plenarios	131.899	161.475	171.803
Activos "A" Cap.	9.224	9.177	9.113
Activos "A" Int.	47.566	57.805	59.177
Activos "B"	49.991	60.594	60.106
Adherentes	4.229	4.274	4.119
TOTALES:	250.524	301.486	312.971

RESULTADO ECONOMICO

Como puede apreciarse en el rubro correspondiente al Balance General e Informe de Tesorería, el resultado del Ejercicio correspondiente al año 1966 es harto halagador.

Las cifras del mismo son un claro ejemplo de lo que significa una administración correcta, y de cómo una planificación sistemática conduce a metas seguras, como puede observarse en el considerable acrecentamiento de los bienes de capital.

Con un cuadro tan claro como el que refleja el presente estado económico, no hay ninguna incertidumbre con respecto a la realización de las grandes obras ya comenzadas, ni tampoco puede haber dudas sobre la futura expansión de la Entidad, en vista de su sólida situación actual.

RELACIONES CON ORGANISMOS OFICIALES

Hace tiempo que las siglas Y.P.F. y A.C.A. marcan rumbos en el progreso del país, y desde luego sus relaciones, ya sea en lo que hace a las estaciones de servicio y camineras, al señalamiento y a la faz deportiva, para citar algunas, se desenvuelven en un marco de perfecta armonía y de colaboración recíproca. En este ejercicio se ha seguido con esa ya tradicional cordialidad que posibilita cualquier realización conjunta.

Análogamente se ha mantenido con la Caja Nacional de Ahorro Postal un contacto permanente y fecundo, que se traduce en la mejora de los servicios ya existentes y en la incorporación de nuevos beneficios para los asociados en materia de previsión.

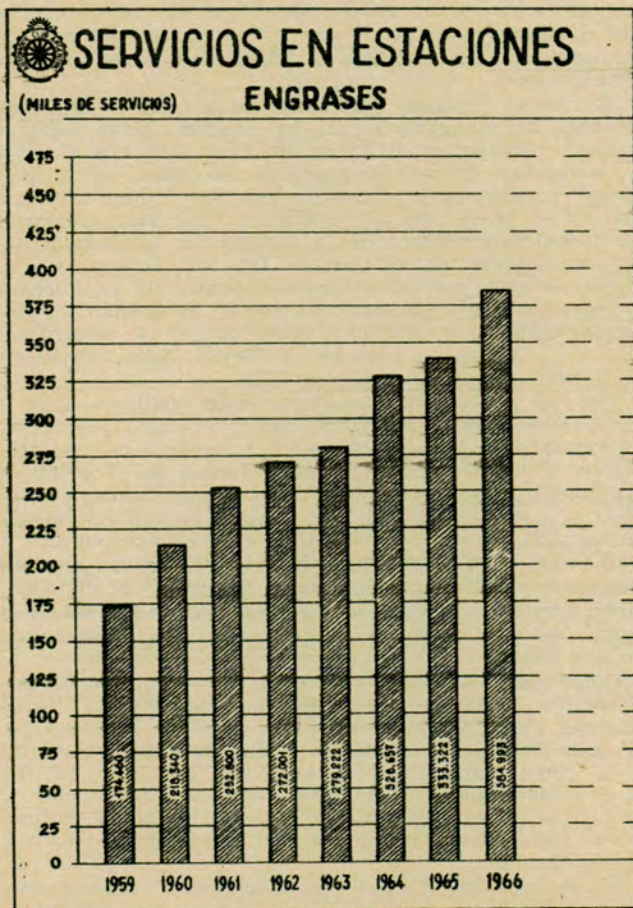
Debido a las múltiples actividades que desarrolla la Entidad en todo el ámbito del país, debe mantener constante relación con diversos entes y reparticiones nacionales, provinciales y municipales. Agradecemos el apoyo que se ha brindado en todo momento a nuestras gestiones y la distinción que se nos ha hecho al requerir nuestra opinión sobre diversos problemas.

ACTIVIDADES DE LAS COMISIONES ASESORAS

Una intensa, inteligente y exitosa labor desarrollaron durante el presente ejercicio las Comisiones Asesoras.

Sus valiosos aportes en el estudio de variados problemas, sus agudas sugerencias y su amplio espíritu de colaboración puesto de manifiesto en todos los asuntos encomendados por esta Comisión Directiva, ha sido encomiable.

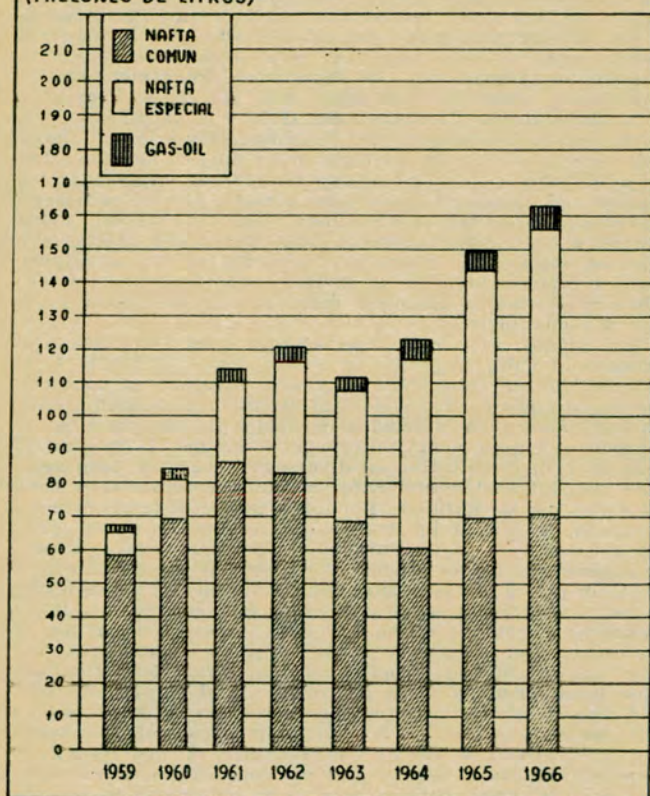
Es por lo expuesto precedentemente que les agradecemos su inapreciable concurso en esta gran empresa en que nos hallamos empeñados.





VENTA DE COMBUSTIBLES

(MILLONES DE LITROS)



REPRESENTACIONES EN EL INTERIOR DEL PAIS

Como en años anteriores, las Filiales, Delegaciones y representaciones del interior del país han prestado su colaboración en todos los aspectos programados por las autoridades centrales, han promovido gestiones dentro de su ámbito y han puesto de relieve una permanente inquietud en el desarrollo de sus funciones específicas.

El movimiento habido durante el período comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 1966 es el siguiente:

Delegaciones constituidas: San Martín de Los Andes (Neuquén), Balcarce (Bs. As.) y Zapala (Neuquén).

Filiales constituidas: San Carlos de Bariloche (Río Negro).

La Delegación Jáchal (San Juan) se constituyó en Filial.

MOVIMIENTO DE DELEGADOS

Designaciones: 46.

Bajas por renunciaciones: 31.

Bajas por finalización de mandato: 8.

Bajas por fallecimiento: 7.

Confirmados por nuevo período: 69.

DESIGNACION DE VEEDORES

Balcarce (Bs. As.): 2.

Jáchal (San Juan): 1.

Mendoza: 1.

Avellaneda (Bs. As.): 1.

CONGRESOS, REUNIONES, ASAMBLEAS

Importantes y diversos congresos nacionales y extranjeros vinculados con las actividades turísticas y automovilísticas, tránsito, vialidad, etc., se realizaron en el transcurso del corriente año, destacándose la participación que le cupo a la Entidad en tales manifestaciones, a las cuales aportó su larga experiencia en la materia expresada en la presentación de trabajos e informaciones que se consideraron y aprobaron con el más franco éxito.

Asimismo ello le permitió una vez más tomar contacto con prestigiosos organismos técnicos especializados, nacionales y del exterior, obteniendo valiosos resultados sobre los temas tratados.

Seguidamente se citan algunas de las reuniones ante las cuales se designó representación oficial:

V Conferencia Regional de Promoción Turística Norte y Delta: se llevó a cabo el 14 y 15 de enero en Tigre (Bs. As.).

IV Reunión Anual del Consejo Americano Económico y Social al Nivel de Expertos y al Nivel Ministerial; realizada por la Organización de los Estados Americanos en Buenos Aires desde el 15 de marzo al 1º de abril. En esta reunión, el Presidente del Automóvil Club Argentino, Dr. César C. Carman, asumió la representación de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.), a pedido de ésta.

I Congreso de Medicina de Tránsito; realizóse en la ciudad de Rosario del 31 de marzo al 3 de abril.

Comisión Técnica de Terminología de los Congresos Panamericanos de Carreteras. Cuarta reunión; se llevó a cabo en la ciudad de Buenos Aires, en la sede de la Dirección Nacional de Vialidad, del 14 al 18 de junio de 1966.

IV Conferencia Regional de Promoción Turística Zona Cruz del Sur; se llevó a cabo en la ciudad de Carhué el 23 y 24 de abril.

Reunión de la Comisión Especial de Coordinación Argentino-Chilena; se realizó en la ciudad de Mendoza del 25 al 29 de abril.

Reunión Plenaria del Comité Permanente de la Ruta 11; realizada en la ciudad de Mar del Plata el 7 de mayo.

II Reunión del Consejo de Dirección de la FITAC (Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes); se llevó a cabo en la ciudad de Washington del 2 al 5 de octubre, y fue designado delegado en representación de la Entidad el Secretario Dr. Walter A. Saborido, actuando un funcionario del Club en carácter de Asesor y Suplente.

En el transcurso de las reuniones se consideraron diversas ponencias, entre ellas la facilitación del libre tránsito de personas y vehículos en el continente americano, capacitación técnica de turismo para el personal de los Clubes, ratificación de convenios de turismo y circulación, etc. Asimismo se estableció la fecha de realización de la XXII Asamblea de la FITAC, que tendrá lugar en Buenos Aires por invitación del Automóvil Club Argentino, en el año 1967.

Cabe destacar los elogiosos comentarios y felicitaciones a que se hizo acreedor el Club por la realización del Seminario para Funcionarios de los Touring y Automóvil Clubes afiliados a la Federación, cuyos detalles se consignan en capítulo aparte de esta memoria.

Asamblea General Ordinaria de la Federación Internacional del Automóvil (FIA); se efectuó del 10 al 14 de octubre en París (Francia). Nuestra Delegación se hizo presente en las Comisiones de Trabajo de la Sección Internacional de la Técnica y de la Circulación (SITTC), como así también en la Comisión Internacional de Turismo, de Circulación y Aduana.

Además fue distinguida, en la persona del Secretario Dr. Walter A. Saborido para integrar el jurado que tuvo a su cargo asignar el "Trofeo de Seguridad en el Tránsito", al Club que realizara la mejor y más eficaz acción en pro de la Seguridad en el Tránsito.

XXVIII Semana de Geografía; realizóse en San Miguel de Tucumán, del 16 al 23 de octubre.

V Semana de Estudios de la Alliance Internationale de Tourisme (26-30 de setiembre en Martigny, Suiza); 8ª Semana de Estudios Internacionales en Ingeniería del Tránsito y Congreso Internacional de Seguridad en el Tránsito (5 de octubre en Barcelona, España); IVº Seminario de Investigaciones Turísticas de la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (31 de octubre al 2 de diciembre en México); 9º Período de Sesiones del Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras (31 de octubre en la ciudad de Washington, EE. UU.).

AFILIACIONES

Las diversas y múltiples actividades que desarrolla la Entidad la vinculan a organismos oficiales y/o privados de turismo, vialidad, tránsito, etc., a los cuales está afiliada, permitiéndole ello intercambiar informaciones de interés y participar a la vez activamente en las reuniones que se realizan.

Las afiliaciones mantenidas durante el transcurso del año 1966 son las siguientes:

Asociación Argentina de Agencia de Viajes, Turismo y Afines, Asociación Argentina de Carreteras, Asociación Argentina de Editores de Revistas, Alliance Internationale de Tourisme (AIT), International Air Transport Association (IATA), Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Asociación Cultural Natura, Cooperativa de la Sociedad Rural Argentina, Federación Argentina de Entidades Deportivas de Pesca, Fédération Internationale de l'Automobile (F.I.A.), Federación Turística de la Atlántida Argentina, Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC), Instituto Argentino del Petróleo, Instituto Argentino de Racionalización

de Materiales (IRAM), Registro Nacional de Productores Agropecuarios, Sociedad Argentina de Estudios Geográficos.

Cabe consignar que diversos organismos oficiales y privados que designaron comisiones para el estudio, asesoramiento e información de los problemas atinentes al tránsito, turismo y vialidad, solicitaron la colaboración del Automóvil Club Argentino a tal efecto, designando la Entidad representantes para actuar en las reuniones que se llevaron a cabo, algunas de las cuales se citan seguidamente:

Comisión especial de la autovía Buenos Aires-La Plata y urbanizaciones adyacentes: Delegado: Dr. César C. Carman, presidente del A. C. A.

Comisión especial para el estudio de la Ley Nacional de Tránsito (Ley 13893): Delegado: Dr. José Canasi, presidente del Tribunal de Honor.

Ente Coordinador Permanente de Tránsito: Delegado: Dr. Juan Carlos Morchón, presidente de la filial La Plata del A. C. A.

Asimismo se designaron representantes ante la **Comisión Permanente de los Congresos Argentinos de Vialidad y Tránsito, Cámara Argentina de Turismo, y Comisión Asesora Permanente del Registro de la Propiedad del Automotor.**

SEMINARIO PARA FUNCIONARIOS DE CLUBES TURISTICOS Y/O AUTOMOVILISTICOS AFILIADOS A LA FEDERACION INTERAMERICANA DE TOURING Y AUTOMOVIL CLUBES (F.I.T.A.C.)

Como colaboración al programa de ayuda técnica propiciado por la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC), de acuerdo a la resolución IX de la XXI Asamblea de dicho organismo, el Automóvil Club Argentino organizó un seminario para funcionarios de los clubes afiliados a esa Federación, que se realizó entre los días 12 y 22 de octubre, en la sede central de la Institución.

Asistieron al seminario representantes del Touring Club Argentino, Automóvil Club Boliviano, Touring Club do Brasil, Automóvil Club de Chile, Automóvil Club de Colombia, Automóvil Club del Ecuador, Touring y Automóvil Club Paraguayo, Touring y Automóvil Club del Perú, Centro Automovilista del Uruguay y de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.).

Sucesivamente se fueron desarrollando las deliberaciones y sesiones informativas, las cuales se orientaron hacia los siguientes objetivos: prestación de los servicios y beneficios, iniciación y/o creación de los mismos, resultados obtenidos, estadísticas, panorama actual y proyección futura de las actividades del A.C.A., régimen de reciprocidad de servicios, etc.

Se concretaron procedimientos convenientes para intensificar la ayuda técnica en relación con diversos servicios societarios que presta el Automóvil Club Argentino, particularmente en lo que se refiere a trabajos cartográficos, promoción de nuevos socios y servicio de auxilio mecánico.

Un sentido puramente americanista predominó en las distintas reuniones que se llevaron a cabo, poniendo de relieve la meritoria función que cumplen las instituciones turísticas y automovilísticas del continente, agrupadas en la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes.

II CONGRESO DE FILIALES

Durante los días 7, 8 y 9 de noviembre se llevó a cabo en la Sede Central del Automóvil Club Argentino el II Congreso de Filiales, en el cual participaron los representantes de las Filiales del interior del país.

En el transcurso de las reuniones se consideraron y aprobaron 84 ponencias relacionadas con los aspectos serviciales del Club y acordes con las necesidades de expansión del mismo, estudiándose en todos los casos las mejores condiciones de desarrollo y ejecución.

El congreso eligió sus autoridades, que quedaron constituidas en la siguiente forma:

Presidente: Escribano Roberto V. Vitale (Presidente de la Comisión Asesora de Filiales y Delegaciones).

Vicepresidente: Doctor Emilio M. Mercado (Presidente de la Filial Córdoba). Secretario: Señor Jorge Eitel Collinet (Presidente de la Filial Avellaneda).

Prosecretario: Señor Julio A. Escot (Presidente de la Filial Viedma).

Por unanimidad se aprobó designar Presidente Honorario del Congreso al Presidente de la Institución, doctor César C. Carman.

El II Congreso de Filiales se desarrolló con todo éxito y permitió conocer las necesidades de las representaciones del interior del país e intercambiar informaciones para la mejor racionalización de estudios y proyectos en relación a la expansión funcional de la Entidad, a fin de asegurar a los asociados el máximo de atención en los servicios.

REVISTA AUTOCLUB

De acuerdo con el espíritu que inspiró la fundación de este órgano periodístico oficial del Automóvil Club Argentino, la revista Autoclub ha seguido apareciendo regularmente en ediciones bimestrales, cuidadosamente impresas y con un contenido que —dejando de lado las informaciones relativas a las actividades de esta Institución y de las grandes organizaciones, la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.), la Federation Internationale de L'Automobile (F.I.A.) y la Alliance Internationale de Tourisme (A.I.T.), vinculadas a los problemas del turismo y el automovilismo mundiales—, ha convertido la publicación en uno de los exponentes más importantes del periodismo de nuestro país, especialmente por su dedicación sistemática a los temas argentinos. Naturalmente, esta orientación y esa calidad aparecen más destacadas, gracias a la aptitud intelectual, literaria y periodística, de la mayoría de los colaboradores de la revista, cuyos nombres, en muchos casos, tienen generosa resonancia dentro y fuera de nuestro continente.

En cuanto a lo que directamente atañe e interesa al Automóvil Club Argentino y a sus socios, AUTOCLUB ha mantenido con coherencia y criterio orgánico su condición de órgano informativo y de lazo de unión permanente entre la Institución y sus asociados, de modo que éstos han podido apreciar siempre y sin interrupción alguna, la medida en que se va desarrollando, en diversas direcciones, pero siempre con intensidad creciente, la política servicial y constructiva de la Entidad. Por otra parte, sistemáticamente también, la revista ha tratado de reflejar en sus páginas, en general y en alguna sección en particular, las opiniones y sugerencias de los asociados respecto de los servicios que el Club presta, de la posibilidad de ampliarlos y mejorarlos y, en fin, también sobre problemas que interesan a la comunidad argentina, en sentido lato, como el desarrollo de la red vial, el mejoramiento de los servicios hoteleros, etc.; por supuesto, hemos recogido con preferencia las reflexiones que tocan principalmente al turismo y el automovilismo.

Como es sabido, la revista es distribuida sin cargo alguno a todos los asociados del A.C.A., sin excepción alguna, aparte de la cantidad relativamente considerable de ejemplares que son remitidos, en las mismas condiciones a las representaciones diplomáticas y consulares argentinas en el exterior y a las extranjeras, a numerosas reparticiones del Estado, a bibliotecas e instituciones educacionales diversas —sobre todo a pequeñas escuelas del interior, muy alejadas de los grandes centros urbanos—, etc. Esto, y especialmente la abultada nómina societaria, hace que Autoclub tenga una circulación forzosa que alcanza a cifras extraordinarias, desusadas y probablemente, sin par en el medio periodístico argentino, en cuanto hace a revistas periodísticas, comerciales o no. Obviamente, esta circunstancia significa también un considerable esfuerzo patrimonial de parte del A.C.A., que se trata de cubrir, en la medida de lo posible, con los ingresos originados en la publicidad.

En las 6 ediciones de Autoclub aparecidas en 1966, fueron impresos y distribuidos 2.015.900 ejemplares. El costo total efectivo de la publicación (gastos directos más los indirectos), se ha mantenido dentro de los guarismos presupuestados, lo que, en definitiva, permite enfocar el porvenir económico de la revista con optimismo fundado y razonable, sobre todo si se atiende a la eminente misión que cumple, como instrumento informativo, promocional y de comunicación regular de la Entidad con sus asociados y, por otro lado, al sostenido aumento de los ingresos publicitarios.

A título ilustrativo, merecen ser señalados los siguientes datos: a) Durante el año 1966 (seis números de AUTOCLUB), se han publicado en la revista 136,33 páginas con noticias y publicidad propia del A.C.A., conteniendo 190 comunicados, notas, crónicas, gacetillas, informaciones, etc., ilustrados con 187 fotografías y dibujos; b) en las referidas seis ediciones aparecen como artículos o notas, comentarios e informaciones sobre temas o motivos argentinos, del país en general, 20 trabajos; sobre temas inspirados en la Capital Federal y provincia de Buenos Aires, 36 trabajos; provincia de Córdoba, 5; Corrientes, 5; Chaco, 2; La Pampa, 1; Mendoza, 3; Misiones, 2; Neuquén y Río Negro (temas comunes), 3; Patagonia (en general), 2; Santa Fe, 5; Salta, 3; San Juan, 1; San Luis, 1; Santa Cruz, 3; Santiago del Estero, 3; Tierra del Fuego, 4; Tucumán, 3; Catamarca, 3; sobre la Antártida Argentina, 1 trabajo; c) se han publicado 53 artículos, comentarios o gacetillas sobre temas o motivos extranjeros, referidos a cosas, hechos o acontecimientos de significación turística de los siguientes países: Africa del Sur, Alemania Occidental, Austria, Bélgica, Bolivia, Chile, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Grecia, India, Indonesia, Italia, Japón, México, Perú, Suiza y el Uruguay; d) se han tratado o comentado 190 sucesos o temas vinculados al automovilismo, cuestiones viales, tránsito y conexos o similares; e) en cada edición se han comentado editorialmente problemas relativos o derivados de la actividad del

A.C.A., con excepción de la nota editorial correspondiente al N° 30 de la revista (bimestre junio-julio 1966), que fue dedicada al centenario de la Sociedad Rural Argentina; f) en los números de la revista, durante 1966, aparecen colaboraciones, bajo una u otra forma, de 94 escritores o periodistas, un gran número de los cuales ocupan lugares de primera línea y significación en el quehacer intelectual y especialmente en el campo de las letras argentinas.

COLABORACION DEL PERIODISMO

Cabe señalar la colaboración prestada por la prensa oral, escrita, televisada y filmada de todo el país, en lo que a las actividades sociales del Club se refiere.

Amplia y generosa esa actitud del periodismo, sirvió para difundir ante la opinión pública la obra que al servicio del país realiza el Automóvil Club Argentino.

CAMPAÑAS DE ENSEÑANZA VIAL ESCOLAR Y DE SEGURIDAD EN EL TRANSITO

Con creciente intensidad se siguió fomentando y apoyando todo lo relacionado con las tareas docentes de vialidad y tránsito. Ello quedó evidenciado con el total de impresiones del material alusivo, que en el periodo que nos ocupa alcanzó la cantidad de 267.000 es decir, casi un ciento por ciento más que el año anterior.

Al respecto, se confeccionaron afiches, folletos, brazaletes, cuadernillos para colorear, despleables, etc. que fueron distribuidos entre los establecimientos escolares de la Capital Federal e interior del país. Para ello se contó nuevamente con el aporte de las Direcciones de Vialidad de las provincias de Entre Ríos y Buenos Aires, que destinaron partidas para la confección del material descripto, utilizado en las campañas de educación vial desarrolladas en las citadas provincias. De igual modo, se colaboró con la Policía Federal en su campaña anual escolar, suministrándole material diverso para su utilización en las clases que se dictan.

SERVICIOS DE PREVISION

En el ejercicio que se comenta, se efectuaron importantes mejoras a estos servicios en beneficio de los señores asociados. Por ejemplo, en seguros de automotores, conforme a las tratativas realizadas con la Caja Nacional de Ahorro Postal en 1965, comenzó a regir desde 1°-1-68 la Póliza colectiva N° 2 que cubre a los automotores contra todo riesgo, siendo exclusiva para socios de la Institución.

Simultáneamente se venía estudiando la posibilidad de otorgar facilidades para el pago de las primas del seguro total debido a los importes que éstas alcanzaban. Del resultado de ese análisis se dispuso el pago de primas de seguros contratados mediante la Póliza N° 2 en seis cuotas bimestrales.

Estas medidas han tenido gran repercusión entre los asociados, lo que queda demostrado por las adhesiones a la póliza comentada: 4.027 seguros en los primeros 6 meses con las limitaciones señaladas precedentemente y 9.887 seguros en el segundo semestre.

La Póliza N° 1, en cambio, ha disminuido su cartera con el correr de los meses hasta llegar al 31-12 con 45.422 certificados en vigencia. Esta merma se origina fundamentalmente en la aparición del Seguro Total, ya que gran cantidad de asociados anulaban sus certificados de la Póliza N° 1, para contratarlos mediante la N° 2.

La cartera de seguros de vida —Póliza 14.295— se ha mantenido sin grandes alteraciones contando al cierre del ejercicio con 12.810 seguros vigentes. No obstante, el monto de capitales asegurados ascendió en \$ 700.000.000 con motivo de la encuesta de ampliaciones efectuada desde el 1° de octubre próximo pasado.

ACTIVIDAD DEPORTIVA Y AUTOMOVILISTICA

Se ha desarrollado durante el año 1966 gran actividad en la materia, cumpliendo de esta manera con disposiciones emanadas del Estatuto.

La Comisión Asesora de Carreras tuvo a su cargo, durante el año 1966, la programación y organización de la TEMPORADA INTERNACIONAL DE AUTOMOVILISMO, las MIL MILLAS EXTRAORDINARIAS, el X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO, que superó hasta la fecha todos los registros anteriores de participantes, fijando un récord de 413 concurrentes; y el XLIV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA, prueba netamente nacional que abarcó en su recorrido un nuevo trazado.

RECREO DELTA

Consecuente con la política de implantación de nuevos servicios y beneficios, se ha trabajado intensamente durante este ejercicio en el Recreo Delta para que pueda estar a disposición de los señores asociados a la brevedad.



Al hacerse presente en el Delta, el Automóvil Club Argentino, lo hace con una obra singular, ya que ha sido dotada de un comedor con capacidad para 800 personas; de usina en base a grupos electrógenos, servicio de bar y confitería, juegos infantiles, núcleos sanitarios, muelles de surtidores y embarque, parqueización, etcétera.

Por su ubicación, por su fácil acceso y por las comodidades que ofrece, sin duda gozará del favor pleno de la masa societaria y además contribuirá a dar una justa valorización a esa interesante zona turística del Delta.

SERVICIOS Y BENEFICIOS SOCIALES

Estaciones de Servicio y Camioneros

A comienzos del año 1966 se inauguró la estación de servicio Flores, sita en la calle Rivadavia N° 7530, de la ciudad de Buenos Aires, habilitándose en la ocasión los servicios de alineación de frenos, balanceo de ruedas, electricidad, carburación, mecánica de emergencia y gomería, aparte del expendio de combustibles y lubricantes que se inició a fines de 1965.

El 2 de abril se libró al servicio la estación camionera San Martín (Catamarca), Km. 1052 de la ruta N° 60, para el expendio de combustible y lubricantes, contando además con un pequeño servicio de buffet.

El 12 del mismo mes, se inauguró la Estación de Servicio de San Rafael (Mendoza), dotada de elementos modernos para la atención de la mecánica de emergencia, gomería, lavado, engrase, expendio de combustibles y lubricantes, siendo también provista de un camión de auxilio.

Posteriormente se habilitó la estación camionera y motel en Río Barrancas, provincia de Neuquén, donde además del expendio de combustibles y lubricantes, se brinda alojamiento temporario al socio en viaje.

Al finalizar el año se habilitó una estación de servicio en San Clemente del Tuyú, atendiendo el expendio de combustibles y lubricantes, así como el lavado y engrase de automóviles, mecánica de emergencia, gomería y auxilio mecánico.

Durante el ejercicio que comentamos se ha operado un incremento en los distintos servicios destinados a la atención de los automóviles, como se advierte de las cifras comparativas con relación al período anterior:

	Año 1965	Año 1966
Servicio de taller y gomería ..	504.500	926.330
Lavados	721.618	726.843
Engrases	333.322	384.993
Totales:	1.559.440	2.038.166

Auxilio Mecánico

Para responder a las crecientes exigencias de este servicio no se han escatimado esfuerzos a fin de acrecentar el número de unidades y para mantenerlas en permanentes condiciones de normal funcionamiento.

Se adquirieron 18 nuevas unidades, que sumadas a las 298 que había, hace llegar a 316 el número de equipos que están al servicio de los socios en las ciudades y caminos del país.

Ello ha posibilitado realizar 505.491 servicios, es decir, 61.186 más que el año pasado.

Estaciones Y. P. F. adheridas al Automóvil Club Argentino

Al 31 de diciembre de 1966, el A. C. A. contaba con un total de 142 Estaciones Adheridas de Y. P. F., habiéndose inaugurado durante ese año 7 estaciones e incorporado en el mismo lapso 19 más. Se eliminaron 8 estaciones, estando previsto agregar en el curso de 1967 alrededor de 25 estaciones más.

Las Estaciones de Y. P. F. adheridas al A. C. A. han atendido a 119.000 socios, o sea 19.400 más que en el período anterior, lo que evidencia la aceptación que tienen por parte de los mismos.

Moteles

El día 3 de agosto de 1966, la Entidad suscribió un convenio con el Gobierno del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, mediante el cual aceptó la administración de los hoteles de propiedad provincial, denominados "Albatros", en la localidad de Ushuaia, y "Los Yaganes", en Río Grande. A fines del mismo año quedaron habilitados estos establecimientos de categoría que, además de constituir un interesante servicio para los asociados, representan un verdadero medio de promoción turística de la región austral del país.

De acuerdo con el convenio suscripto oportunamente con el gobierno de la provincia de Neuquén, que prevé la explotación por parte de la Institución de cuatro hosterías sobre la Ruta Nacional 40, en el curso del año 1966 comenzó a funcionar la ubicada en la localidad de Barrancas, habiéndose dispuesto para mediados de marzo de 1967 la inauguración de las tres restantes, situadas en Chorraica, Aguada Florencio y La Rinconada.

Continuando con la labor destinada a consolidar una red de hosterías y moteles en las rutas a lo largo de la República, el 30 de diciembre de 1966 se firmó un segundo convenio que posibilita la ampliación de la red en Neuquén, mediante el cual la Entidad se compromete al equipamiento y la explotación de las hosterías de la mencionada provincia posee en las localidades de Andacollo (Ruta Nacional N° 101), Aluminé (Ruta N. N° 15) y Chos Malal (Ruta N. N° 40).

El gobierno de la provincia de la Rioja confirmó sus propósitos de concretar un convenio con la Institución, a los efectos de otorgarle la explotación de las hosterías provinciales de las localidades de Chepes (Departamento Rosario), Famatina (Departamento de igual nombre) y Villa Mazán (Departamento Arauco). Las gestiones realizadas permiten el pronóstico de un resultado positivo.

El 29 de diciembre de 1966, el Automóvil Club Argentino firmó un convenio con el gobierno de la provincia de San Juan, mediante el cual tomará a su cargo la explotación de un motel anexo a la estación de servicio que funciona en la localidad de Jáchal, sobre la ruta Nacional N° 40.

De acuerdo con el convenio suscripto el día 3 de marzo de 1966, la provincia de Río Negro entregará a la Institución, en comodato, un motel ubicado en la localidad de Cipolletti, cuyo funcionamiento estará a cargo del A. C. A. sujeto a las cláusulas especificadas a tal efecto.

Cabe consignar que los establecimientos construidos en Barrancas, Aguada Florencio, Chorraica, La Rinconada (en la provincia de Neuquén), fueron diseñados y ejecutados por la División Arquitectura del Automóvil Club Argentino.

Obras realizadas, en construcción y en estudio

Además de la habilitación de estaciones y de las ampliaciones a que ya hemos hecho referencia, ha habido una permanente preocupación en la conservación de las distintas dependencias de la Entidad en todo el país, ya sea en lo atinente a refecciones, pintado, arreglos diversos, etc.

Durante este ejercicio se llamó a licitación para la construcción de la estación en la ciudad de San Juan, habiéndose

adjudicado los trabajos y comenzado su construcción, como asimismo las obras de la Escuela de Conducción y Tránsito en la zona de Palermo.

Obras en ejecución en 1966

Construcción estaciones Once y Caballito.
Remodelación estaciones Rosario y Mar del Plata.
Ampliaciones en sede central, estaciones San Carlos de Bariloche, San Martín de los Andes y El Bolsón.
Construcción de estaciones de servicio en Barrancas, Aguada Florencio, Chorraica, La Rinconada, Caleu Caleu, Santa Rosa y Edificio de la Escuela de Conducción y Tránsito.
Ampliación en las estaciones Lago Mascaradi, Lihuel Caleu, Belgrano, Barracas, Don Torcuato, Ingeniero Maschwitz, Luján, Dolores, Bolívar, La Quiaca, San Juan, Talleres Ministro Brin, Campamento Futalaufquen, Talleres Vélez Sarsfield, Centro Recreativo Delta, Pista de Conducción y Tránsito, Estaciones en Ojo de Agua (Santiago del Estero), Mercedes (San Luis), La Plata, Traful.

Proyectos

Ampliaciones en estación Lincoln, motel en Jáchal, estaciones en Andacollo y Aluminé, amoblamiento red de moteles, Centro recreativo de Chascomús, anteproyecto recreos Villa Gesell, Zapala, Mar de Ajó, San Clemente del Tuyú, Santa Rosa, remodelación Mendoza, Tinogasta, Los Altares, Los Tamariscos, Gualaguaychú, Luján (estación y museo) etc.:

Telecomunicaciones

Durante el año 1966 se recibieron 2.249 partes de información meteorológica, estado de rutas y movimiento de balsas; 1.150 mensajes relacionados con el movimiento de la Institución y 540 fueron transmitidos desde Sede Central.

Este tráfico fue cursado por las estaciones que forman parte de la red de telecomunicaciones del A. C. A., y que son: San Antonio de la Paz en Catamarca; Córdoba; Eldorado, Oberá y Posadas en Misiones; Paso de los Libres en Corrientes; La Paz en Mendoza; Santa Rosa y Lihuel Caleu en La Pampa; Bahía Blanca; Neuquén; Choele Choel y Sierra Grande en Río Negro; Comodoro Rivadavia y Garayalde en Chubut; San Carlos de Bariloche y Zona Lagos (Piedra del Aguila, Villa la Angostura, San Martín de los Andes, Traful, Lago Mascaradi y El Bolsón).

Se atendieron las comunicaciones radioeléctricas destacando personal y equipos móviles durante el desarrollo del "X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO 1966" y el "XLIV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA 1966".

Se realizó la atención técnica y el mantenimiento de los equipos de la red del Club, auxilio mecánico, sistema de intercomunicadores y equipos electrónicos en general.

Se atendió el amplificador del salón del 1er. piso de la sede central en 65 actos organizados por el Club y distintas organizaciones.

Se instalaron equipos de radioteléfonos para el servicio con esta central en Comodoro Rivadavia, Lihuel Caleu (La Pampa) y Sierra Grande (Río Negro).

Se amplió el servicio de equipos de V.H.F. utilizados para el auxilio mecánico, instalando nuevas estaciones en Bahía Blanca, Rosario, Luján, Lomas de Zamora, Olivos, Ingeniero Maschwitz y Mercedes (provincia de Buenos Aires).

Viajes y turismo

El asesoramiento de los señores asociados para la realización de viajes y excursiones en el interior del país, y en el exterior, fue brindado por la oficina de Viajes y Turismo de Sede Central y las ubicadas en las principales filiales. Se contó para ello con una información totalmente actualizada y con una bibliografía adecuada, lo que contribuyó a la eficiencia del servicio.

Solicitaron los servicios de la Entidad 1.100 asociados, a los que se agregan 1.500 para las líneas de transporte a Colonia y Montevideo, como así también se atendió a la adquisición de automóviles por parte de los socios para su entrega en el exterior y la tramitación de visas consulares.

Para fomentar el turismo nacional se llevaron a cabo con todo éxito, excursiones en autopullman a las regiones del noroeste y de Cuyo, y también se hicieron las correspondientes reservas de alojamiento para los socios que deseaban viajar con sus propios coches a la región de los Lagos del Sur.

En lo que hace al programa de excursiones de tipo recreativo-cultural —en la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores—, se comenzó en forma auspiciosa el 17 de diciembre, con el primer "Tour" a Luján, con visita a la Basílica y el Museo del Automóvil.

Trámites y emisión de documentos para viajes al exterior

La tramitación de documentos que necesitan los asociados para viajar al extranjero con su automóvil, o para poder conducir vehículos fuera del país, ha sido satisfecha en su totalidad durante el presente ejercicio. Insertamos las cifras comparativas:

Documentos	1965	1966
Carnet de Passages en Douanes y/o Libreta de Pasos por Aduana (C.P.D. y/o L.P.A.)	13.826	17.154
Certificado Internacional para automóviles	13.826	17.154
Permiso Internacional de Conducir	27.516	33.347
Permiso Interamericano de Conducir	9.800	7.298
Carta garantía ante Clubes extranjeros	—	2
Chapa distintivo "R.A."	10.773	13.703
Permiso Internacional de conducir extranjeros (visados)	414	422
Certificado Internacional para auto extranjero (visados)	77	64
Total de operaciones:	76.232	89.144

Trámites aduaneros

Durante el período comprendido entre el 1º de enero de 1966 al 31 de diciembre del mismo año, se han efectuado los despachos de aduana de vehículos automotores cuyas cifras se detallan en la estadística presente.

	1965	1966
Exportaciones Temporarias	10.710	12.501
Retornos de exportaciones	10.235	12.369
Importaciones Temporarias	246	288
Retornos de importaciones	207	227
Totales:	21.398	25.385

PESCA, RECREOS Y CAMPAMENTOS

La concurrencia de asociados e invitados a los recreos y campamentos señala el inmenso interés que estas dependencias despiertan en la masa societaria, razón por la cual la Entidad vuelca su apoyo económico en mejoras constantes a fin de brindar mayores comodidades.

Para una mejor ilustración, se agrega la estadística correspondiente.

Recreos	Socios			Invitados		
	1964	1965	1966	1964	1965	1966
Luján	9.580	9.293	10.355	30.662	31.216	33.822
Punta Lara	6.856	7.418	6.811	20.232	21.349	17.854
Timbúes	5.020	5.685	6.802	14.763	17.709	22.774
Chascomús	2.272	2.452	3.345	6.880	7.689	10.151
Punta Chica	10.568	10.601	11.400	28.333	29.511	30.850
Ing. Maschwitz	—	—	5.812	—	—	16.474
Campamentos						
Villa Carlos Paz	2.564	3.795	3.105	8.500	11.689	8.852
Mar de Ajó	1.149	1.071	1.287	3.105	3.036	3.742
San Clemente del Tuyú	1.224	1.285	1.525	3.516	3.549	4.699
	39.233	41.600	50.442	115.991	125.748	151.218

Cabe destacar los trabajos previstos a fin de habilitar a la brevedad los recreos en Punta Indio y Chivilcoy.

En cuanto a la actividad de la Pesca Deportiva, los equipos representativos de la Entidad, integrados por los asociados Sr. Boris Kupchik (capitán), Sra. Carmen de García Hernández, Sr. Félix García Hernández, Sr. Antonio Freliaro, Sr. Marcos Bassuc y Sr. José Carmona, participaron con suerte diversa en los distintos concursos que, bajo los auspicios del F.E.M.E.P.Y.L., se llevaron a cabo en diversos puntos del país.

En el orden interno, la Entidad hizo disputar en aguas de la Laguna de Chascomús, la Copa Challenger "Confraternidad de Pesca Deportiva", con la participación del Club de Pesca de Río de la Plata y el Club de Pescadores Buenos Aires, donde se impuso el equipo representativo de esta última entidad.

INFORMACION GENERAL

Los distintos aspectos de la labor realizada durante el

transcurso de los años 1965-1966 se hallan sintetizados a continuación en forma discriminada.

	Año 1965	Año 1966
Atención de consultas telefónicas en materia de información caminera, orientación vial y actividades turísticas, y otros servicios	54.500	87.400
Comunicaciones sobre Meteorología, Vialidad y Turismo, Servicios de Balsas, etcétera	1.600	1.421
Boletines diarios sobre información vial y turística	300	305
Correspondencia tramitada en lo referente a pedidos de itinerarios y material cartográfico, etc.	3.280	4.035
Material cartográfico valorizado y sin cargo (Hojas de Ruta) e ilustrativo sobre turismo, remitidos a socios, delegaciones, filiales y dependencias del interior, etc.	320.500	412.400
Público atendido en el mostrador sobre consultas diversas	65.500	97.300
Publicaciones cartográficas, facilitadas en el mostrador	72.500	122.900
Publicac. valorizadas (mapas camineros, guías, cartas de turismo), vendidas	55.965	52.600
Insignias de radiador vendidas	1.043	688

SEÑALAMIENTO DE CAMINOS

Se cumplieron los convenios —con relación a la señalización de rutas provinciales— con los organismos viales de las provincias de Buenos Aires, Chubut y Entre Ríos, y se contó, como ya es tradicional en las tareas de señalamiento, con la colaboración de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

En Entre Ríos se continuó con el Plan de señalamiento iniciado en 1965, emplazándose, en el transcurso del año, la cantidad de 2.907 señales nuevas. Igualmente importante ha sido la tarea llevada a cabo en la provincia del Chubut, donde se colocaron 1.432 nuevos indicadores. En cuanto a la provincia de Buenos Aires, absorbió, como en años anteriores, el mayor volumen de las obras ejecutadas, que abarcaron extensas zonas de la misma, habiéndose colocado y conservado 6.245 indicadores de diversos tipos.

Como en otras oportunidades, se colaboró con las Municipalidades, destacándose personal especializado que efectuó los estudios encaminados a solucionar los problemas de tránsito en las comunas de Lanús, Lomas de Zamora, Quilmes, Avellaneda, La Matanza, Dolores, Bahía Blanca, General Madariaga, Maipú, General Pirán, Santa Fe y Carmen de Areco, proponiéndose, inclusive, su señalización. Asimismo, se prosiguió con la instalación y conservación, en la Capital Federal y Gran Buenos Aires, de señales que previenen la existencia de escuelas, y se realizaron, ante idénticos pedidos, envíos al interior del país.

Señales Nuevas	Año 1965	Año 1966
A) Camineras		
1) Convenio D.V.P.B.A.	4.164	4.943
2) " D.V.P. Córdoba	726	—
3) " D.V.P. Chubut	522	1.432
4) " D.V.P. Corrientes	786	—
5) " D.V.P. Santa Fe	501	—
6) " D.V.P. Entre Ríos	2.272	2.907
B) Urbanas		
1) Convenio M.C.B.A.	1.730	—
2) " Y.P.F.	38	14
3) Varios		
A) Escuelas y Hospitales	789	644
B) Flechas	2.476	1.239
C) Entre Discos	6	6
D) Leyendas varias	705	1.374

RELEVAMIENTO DE CAMINOS

En el presente ejercicio se efectuaron numerosos relevamientos de la red de caminos de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, sur de Córdoba y San Juan. Al margen de la labor programada, se debieron efectuar relevamientos de las provincias de Mendoza y Entre Ríos, en virtud de los convenios firmados con los organismos viales de las respectivas provincias.

Años	Rutas Relevadas Nacionales y Provinciales		Rutas Actualizadas Nacionales y Provinciales		Totales
	Nacionales	Provinciales	Nacionales	Provinciales	
1965	4.988,0	4.806,0	9.781,0	5.118,0	24.703,0
1966	4.704,2	12.405,5	2.635,7	929,8	20.675,2

Respecto a la disminución producida en relevamientos, debe señalarse que la misma es consecuencia de haberse relevado, en los últimos años, la mayoría de los caminos del país.

MAPAS, CARTAS Y GUIAS DE TURISMO, ETC.

De acuerdo con el plan de publicaciones previsto para el año 1966, se realizaron diversas ediciones cartográficas y turísticas, cuyo detalle exponemos a continuación:

Publicaciones Impresas		
Guía de Hoteles Zona Cuyo	6.000	Ejempl.
Carta turística de Mendoza	30.000	"
Hoja de Ruta Zona Puerto	20.000	"
Hoja de Zona N° 1	50.000	"
Hoja de Zona N° 2	50.000	"
Hoja de Zona N° 4	48.325	"
Plano de la República Argentina	50.000	"
Carta turística de Entre Ríos	10.000	"
Nómina de Estaciones	385.000	"
Guía turística de la Argentina (reimpresión)	50.000	"
TOTAL	699.325	"

Publicaciones en Impresión		
Hojas de ruta (14 motivos)	620.000	"
Carta turística de Mar del Plata	50.000	"
Hoja de Zona N° 6	80.000	"
Hoja de Zona N° 7	50.000	"
Hoja de Zona N° 8	50.000	"
TOTAL	850.000	"

TRANSITO-PATENTES-ASESORAMIENTO SOBRE FALTAS MUNICIPALES

Se ha desarrollado, como en años anteriores, una intensa labor en la materia y a pesar de la complejidad de las tramitaciones, se pudo dar fiel cumplimiento a ello, poniendo especial énfasis en los pedidos formulados desde el interior del país a través de las Filiales, Estaciones de Servicio y Delegaciones.

	1965	1966
Registro de conductor y sus renovaciones	36.838	41.079
Transferencias de vehículos	10.132	13.785
Patentamiento distintos vehículos	8.064	11.044
Certificaciones de domicilios	6.961	9.985
Autorizaciones distintos trámites	11.073	14.112
Declaraciones Juradas (Ley 14.385 y otras)	12.731	14.119
Certificaciones de firmas (Cap. Fed. y Pcia. Bs. As.)	9.978	11.973
Cobros patentes Capital y Pcia. Bs. As.	15.619	18.129
Trámites de asesoramiento Pcia. Bs. Aires	9.124	11.073
Distintos trámites del Tribunal de Faltas	7.796	8.221
Distintos trámites rubros de tránsito	11.675	12.907
Distintos trámites rubros de patentes	9.955	11.614

ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

La Escuela Técnica de Conducción y Tránsito inició normalmente sus cursos en la fecha prevista, con una afluencia, durante el año, de 2.638 alumnos, los que se desarrollaron en 42 divisiones.

Este año la práctica de conducción —dada la moderna y amplia Pista ubicada en el Parque 3 de Febrero, con su notable sistema de iluminación— permitió desarrollar las tareas desde las 7.30 hs. hasta las 22 hs. El promedio de alumnos en las prácticas diarias de pista osciló entre 300 y 500.

Al ser aprobados los planos y recursos para la construcción de la Escuela en los terrenos de la pista, además de sellarse con ello una nueva y progresista etapa para el Club, se han comenzado, desde ahora, a contemplar planes y programas de mayor aliento.

El número de alumnos que recibieron sus certificados alcanzó a 2.013, los que sumados a los anteriores hace un total de 12.350, desde su creación.

También consignamos que el terreno que ocupan las cuatro arcadas del Ferrocarril fue cedido al Automóvil Club Argentino en forma gratuita y en concesión el 23-12-66; en dicho terreno se habilitarán garages, taller, etc., de la Escuela.

Examen Prico-Técnico

Se siguieron efectuando como en años anteriores y cada vez con mayor eficacia estos tests que, puestos al servicio de los que ya conducen y de los que aún están en el período de aprendizaje, son indispensables en el ámbito de la vida

moderna. Además del diagnóstico visual, clínico y de reacciones, analizan la coordinación viso-motora; por eso son imprescindibles en esta época cuando el tránsito se hace cada día más complejo en las grandes urbes como Buenos Aires.

Es preciso destacar la importancia de este reconocimiento que sobrepasa el círculo de la Escuela para ser solicitado por otros organismos tales como: Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Acindar, Compañía Argentina de Tractores, Compañía Nobleza de Tabacos, Instituto Nacional de Microbiología "Carlos G. Malbrán", Dirección de Vialidad Prov. de Bs. As., Refinería Shell, Banco Nación Argentina, Secretaría de Guerra (Escuela de Comunicaciones), Bodegas Arizu. Además y como colaboración del Club, el gabinete fue cedido al Ministerio de Marina, Ministerio de Transportes de Bs. As., Gas del Estado, Policía Federal y Cuerpo de Bomberos Voluntarios.

ASESORIA JURIDICA

Ha prestado el asesoramiento correspondiente especializado, a los socios de la Capital y del interior, y las consiguientes gestiones extrajudiciales respecto de los accidentes automovilísticos acaecidos a los mismos.

Intervino en la concertación y redacción de los numerosos contratos que el Club tiene por prestación de servicios, construcciones, concesiones y de diversa índole, con personas privadas y públicas, y ha tomado ingerencia en el cumplimiento que se da a los mismos.

La Asesoría Jurídica tuvo a su cargo todas las cuestiones que se ventilan ante la Justicia Nacional y el control de los juicios existentes en el interior del país.

A continuación se acompaña la nómina de las tareas realizadas, en un cuadro comparativo con el año anterior:

SERVICIOS A LOS ASOCIADOS

	1965	1966
a) Consultas evacuadas personal o telefónicamente	10.500	11.498
b) Consultas evacuadas por correspondencia, Varios, interior y exterior	2.239	2.980
c) Gestiones extrajudiciales ante terceros, sociedades, compañías de seguros, reparaciones públicas, etc.		
Verbalmente	2.400	2.880
Por nota	1.118	1.063
d) Constancias obtenidas en Registros Municipales de la Capital Federal y provinciales	235	156
e) Propuestas de indemnizaciones obtenidas	141	92
f) Subsidios por fallecimiento en accidentes automovilísticos:		
En trámites, iniciados ...	119	120
Pagados	92	106
Rechazados	4	11

ASESORIA TECNICA

La labor de la Asesoría Técnica se ha caracterizado, como en los años anteriores, por la confección de dictámenes relacionados con temas técnicos de la más variada índole, vinculados, esencialmente, con la especialidad de Ingeniería Civil, como ser: tasaciones de propiedades, determinación de pago de pavimentos, reclamos por municipios en calles con frente a propiedades del A.C.A.

Oficios varios de Juzgados, recabando información técnica a la Institución acerca de distancias de frenado de automóviles a distintas velocidades que protagonizaron colisiones en la vía pública.

Informaciones técnicas sobre inventos propuestos por sus inventores, vinculados con automotores, y dispositivos transistorizados para el encendido electrónico de las bujías en motores de combustión interna. Informaciones sobre mejoradores para uso en automotores, y reclamaciones de socios sobre presuntos desperfectos en sus automóviles.

Finalmente prosiguió en la confección de fichas técnicas, cuyo número pasa actualmente de 17.300, para consulta de los asociados en la Biblioteca de la Institución.

BIBLIOTECA

Durante el año 1966 la Biblioteca del Automóvil Club Argentino recibió la visita de 3.522 personas, cifra que se compone de asociados y público en general; los libros facilitados en préstamo alcanzaron a la cantidad de 1.557, distribuidos entre socios y empleados.

La recepción de revistas, tanto nacionales cuanto extran-

teras, continuó incrementándose, habiendo alcanzado a la cifra de 350. De estas publicaciones se procedió al fichado de los artículos que revisten mayor interés para la Entidad.

Los libros incorporados ascienden a 278, de tópicos diversos, provenientes de compras y donaciones.

Asimismo, se continuó manteniendo un importante canje de publicaciones con diferentes organismos nacionales y extranjeros.

CASAS ADHERIDAS

En el año 1966 se efectuaron las actualizaciones de las Casas Adheridas que comprenden las variantes que las mismas determinaron y las bajas que corresponden por distintos motivos como cierre, cambio de dueños que no se incluyen o comercios que retiramos de la nómina por no cumplir con las condiciones estipuladas.

En ocasión de la preparación de la nómina para la edición anual del folleto de Casas Adheridas de la Capital Federal, alrededores y La Plata, de este año, la gestión tuvo la variante de ser efectuada personalmente, para lo cual se realizaron 922 inspecciones de las que se seleccionaron 800 firmas comerciales y profesionales.

Estas inspecciones resultaron sumamente positivas, pues además de estar más controlados los comercios en lo que respecta al cumplimiento de los descuentos comprometidos, se procuró persuadirles sobre la conveniencia que para ellos mismos significa.

Durante el período que nos ocupa, se ha realizado también la tarea de invitación a comercios del interior y se solicitó a las dependencias de las distintas provincias su colaboración, a la cual algunas han respondido. Se proseguirá con estos trabajos hasta completar lo necesario para la preparación de los folletos de las zonas Centro-Litoral y Cuyo-Norte.

METODOS Y ESTUDIOS

Esta dependencia, creada en abril de 1965, consolidó el ejercicio de sus funciones específicas colaborando con la Gerencia General en el estudio de problemas de decisión y el análisis de métodos operativos de la Institución.

En lo relacionado con las labores de programación para el equipo electrónico, en 1966 se incorporaron al mismo todos los procesos que se efectuaban anteriormente mediante las máquinas convencionales, adicionándose a ellos la sistematización de las tramitaciones vinculadas con la Póliza N° 2 del seguro automotor. Además, ha quedado iniciada en los últimos meses la puesta en marcha de la sistematización electrónica de las cuentas corrientes de los asociados, proceso que reemplazará a la registración manual que se realizaba actualmente.

SERVICIO DE PRENSA

Se cubrieron totalmente las necesidades de la Entidad, en una labor que puede sintetizarse de la siguiente manera:

Boletín Interno: Se confeccionaron 83 ediciones de las cuales correspondieron 52 a la habitual de cada semana y el resto a tirajes extras, las que fueron distribuidas en las dependencias centrales y en el interior del país.

Boletín de Información Caminera: Diariamente se envía el boletín sobre el estado de los caminos, cuya radiación es hecha en todas las emisoras de la Capital. Además lo publican los diarios "Clarín", "La Prensa" y "La Nación" y lo transmiten los servicios informativos de los Canales 7, 9 y 13 y distribuyen a sus abonados agencias informativas como "Telam" y "Saporiti". Mediante este boletín se ha mantenido la colaboración de la casi totalidad de las audiciones nocturnas dirigidas a los automovilistas en particular.

Comunicados de Prensa: Se confeccionaron 82 comunicados de prensa, sobre distintas actividades de la Entidad. Además se prepararon notas especiales para los diarios "Clarín", "La Prensa", "El Mundo" y "La Nación".

ACTIVIDADES VARIAS

Culturales

Amplia y variada fue la actividad desarrollada en el ámbito cultural durante el año 1966, realizándose 8 actos.

Cabe destacar la inauguración del ciclo a cargo del doctor Horacio C. Rivarola, con un trabajo histórico en homenaje al Sesquicentenario de la Independencia, adhesión que más tarde se ratificó con una velada de música folklórica el día 6 de julio.

Asimismo tuvieron trascendente significación los actos realizados en colaboración con las Embajadas de Haití, Japón e Indonesia.

Jueves Turísticos

Estas sesiones de promoción turística se realizaron con igual éxito que en años anteriores. En la inauguración de

los mismos, se contó con la presencia del Coronel Jorge Leal, quien disertó sobre la expedición terrestre al Polo Sur Geográfico, que él encabezara.

Locales de la Entidad

El Salón de Actos y el Anfiteatro de Sede Central fueron cedidos 84 y 110 veces, respectivamente, para la realización de actos organizados por instituciones y organismos privados y oficiales.

Carnets Honorarios

Fueron entregados Carnets Honorarios, de acuerdo con disposiciones estatutarias, a Embajadores Argentinos en el Exterior, a integrantes del Poder Ejecutivo Nacional y Provincial, en un total de 46 carnets.

Carnets Especiales

Las credenciales especiales, que fueron entregadas exclusivamente a funcionarios del país fueron 109.

Personal

Al cierre del presente ejercicio la cantidad de empleados alcanzó a 1.848 agentes. Hay un incremento con respecto a 1965 y ello es natural debido a los nuevos servicios implantados, a la ampliación de los existentes, a la inauguración de nuevas dependencias y al aumento del caudal societario.

MESA DE ENTRADAS Y EXPEDICION

Como lógica consecuencia del incremento de actividades en Sede Central y en las dependencias, ha aumentado el volumen de piezas despachadas y recibidas.

A continuación se detallan las cantidades de envíos durante el año 1966.

Piezas Despachadas	1966
Simples	365.219
Certificadas	139.676
Expresos	16.300
Encomiendas	7.321
Telegramas	4.805
Revista Autoclub	1.916.797
Total:	2.450.118

COMPRAS Y MAESTRANZA

A los efectos de asegurar el oportuno suministro de todo lo necesario para el normal desenvolvimiento de los servicios y dependencias de la Entidad, así como accesorios y repuestos de uso generalizado, incluyendo el equipamiento de nuevas estaciones, Hoteles, Moteles, Recreos y Campamentos, etc., se originó una intensa tarea de consultas y licitaciones:

	1965	1966
Pedidos efectuados a Compras	6.945	9.005
Número de licitaciones realizadas	689	690
Número de casas invitadas	6.206	8.186
Número de órdenes de compra emitidas	2.391	2.697
Compras directas efectuadas	3.598	4.689
Gestiones telefónicas de compra	15.600	20.500
Despachos a Comisión Directiva	279	386

BUFFET

El servicio de Buffet en las dependencias se sigue prestando por medio de concesionarios y por administración, habiéndose ampliado dicho servicio con minutas, en aquellas dependencias que por su ubicación así lo han justificado.

PLAN DE FORESTACION

En el transcurso del año 1966 la Comisión Asesora de Forestación finalizó la plantación de forestales en las estaciones camineras Gorchs, Azul, Juárez, Dolores y Napaleofú. Además, inició la parquización en las estaciones camineras de Irene, General Pirán y en los Recreos Delta, Laguna de Chascomús, Mar de Ajó y San Clemente del Tuyú.

Para ello, se solicitó a la Dirección Forestal y al Ministerio de Asuntos Agrarios la donación de plantas que fueron usadas para la forestación de Dolores y General Pirán y Recreos San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó.

En el Recreo Delta se han comenzado los trabajos de plantación y parquización, los que finalizarán aproximadamente en el mes de diciembre de 1967, en razón de que previamente debe finalizar el dragado del terreno.

También se proyectó la futura parquización del Recreo Castelli y se estudió la forma de realizar la plantación en el "Vía Crucis", recientemente instalada en ese lugar.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Avenida del Libertador 1850
Capital Federal

BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 1966

Ejercicio N° 62
Desde el 1° de enero de 1965
al 31 de diciembre de 1965.

ACTIVO

Capítulo I - MUEBLES E INMUEBLES

INMUEBLES			
Terrenos		386.991.584.45	
Edificios	1.039.785.079.72		
Amortizado	115.819.863.87	923.965.215.85	1.310.056.800.30
CONSTRUCCIONES		28.916.345.12	
Amortizado		6.031.903.73	22.884.441.39
INSTALACIONES		151.004.692.57	
Amortizado		37.174.067.73	113.830.624.84
INSTALACIONES RADIO- ELECTRICAS		10.711.386.45	
Amortizado		4.200.841.26	6.510.545.19
MUEBLES Y ENSERES		75.936.059.30	
Amortizado		21.074.046.28	54.862.013.02
MAQUINARIAS		48.282.330.59	
Amortizado		12.290.082.47	35.992.248.12
UTENSILIOS Y HERRAMIENTAS		11.916.942.59	
Amortizado		3.130.248.43	8.786.694.16
MATERIAL RODANTE		211.376.487.51	
Amortizado		59.406.291.85	151.970.195.66
IMPLEMENTOS DIVERSOS		18.913.078.81	
Amortizado		5.075.865.56	13.837.213.25
Total del Activo Fijo (Anexo 1)			1.719.630.775.93
DEPOSITARIOS POR GARANTIAS ACTIVAS TITULOS Y ACCIONES (Anexo 2)			8.305.058.25
			9.761.728.80
MERCADERIAS (Anexo 3)			400.735.098.42
			2.138.432.661.40

Capítulo II - EFECTIVO

CAJAS (Anexo 4)		142.501.171.41	
BANCOS (Anexo 5)		273.246.797.—	415.747.968.41

Capítulo III - CREDITOS

CUOTAS DE SOCIOS VENCIDAS A COBRAR (Anexo 6)		83.089.155.—	
DEUDORES VARIOS (Anexo 7)		196.870.213.29	
DOCUMENTOS A COBRAR (Anexo 8)		2.542.438.—	
PRIMAS DE SEGUROS - POLIZA (Anexo 9)		143.382.188.—	425.883.994.29

Capítulo IV - CUENTAS VARIAS

CARGOS DIFERIDOS (Anexo 10)		45.549.315.18	
GASTOS ANTICIPADOS		4.271.862.02	
MARCAS REGISTRADAS		54.501.—	49.875.678.20

CUENTAS DE ORDEN (Anexo 11)			3.029.940.302.30
			930.337.408.09
			<u>3.960.277.710.39</u>

PASIVO

Capítulo I - FONDOS SOCIALES

FONDO SOCIAL			883.688.152.02
--------------	--	--	----------------

Capítulo II - DEUDAS

Y. P. F. CREDITOS CONSTRUCCIONES (Anexo 12)		225.546.589.—	
TRANSPORTES DE BUENOS AIRES (Anexo 13)		44.276.153.63	
PROVEEDORES (Anexo 14)		608.201.290.32	
BANCO DE LA NACION ARGENTINA		152.386.031.—	
CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL		128.686.199.11	
CAJAS NACIONALES DE PREVISION SOCIAL		30.813.115.—	
DEPOSITOS RECIBIDOS EN GARANTIA		42.779.989.—	
HABERES PENDIENTES DE PAGO CUENTAS VARIAS (Anexo 15)		18.545.819.62	
		7.019.389.79	1.258.254.576.47

Capítulo III - CUENTAS VARIAS

CUOTAS DE SOCIOS DE EJERCICIOS FUTUROS

Plenarios	7.543.810.—	
Activos "A" Capital	117.120.—	
Activos "A" Interior	1.701.250.—	
Activos "B"	1.234.900.—	
Adherentes	350.250.—	10.947.330.—

VARIAS

Solicitudes de Socios en Trámite	9.321.932.—	
Solicitudes y Renovaciones de seguros de socios en Trámite	26.876.018.20	
Cuotas de Ahorro y Amortización	1.429.247.50	
Vales por Servicios en Circulación	4.266.278.—	
Créditos Diferidos (Anexo 16)	7.868.570.27	49.762.045.97

PREVISIONES Y RESERVAS

Para Indemnización y Preaviso	185.000.000.—	
Para Subsidio por Fallecimiento por Accidentes Automovilísticos (Anexo 17)	10.891.000.—	
Para Auto - Seguros	25.000.000.—	
Para Accidentes de Trabajo	10.000.000.—	
Para Retribución Extraordinaria	37.000.000.—	
Para Cuotas Incobrables (Anexo 6)	83.089.155.—	
Para Eventuales Quebrantos	68.000.000.—	
Para Liquidaciones Pendientes	19.800.000.—	438.780.155.—
		499.489.530.97

GASTOS Y RECURSOS

Superávit del Ejercicio Actual		388.508.042.84
		3.029.940.302.30
CUENTAS DE ORDEN		930.337.408.09
		<u>3.960.277.710.39</u>

CUENTA DE GASTOS Y RECURSOS

D E B E

H A B E R

AMORTIZACIONES

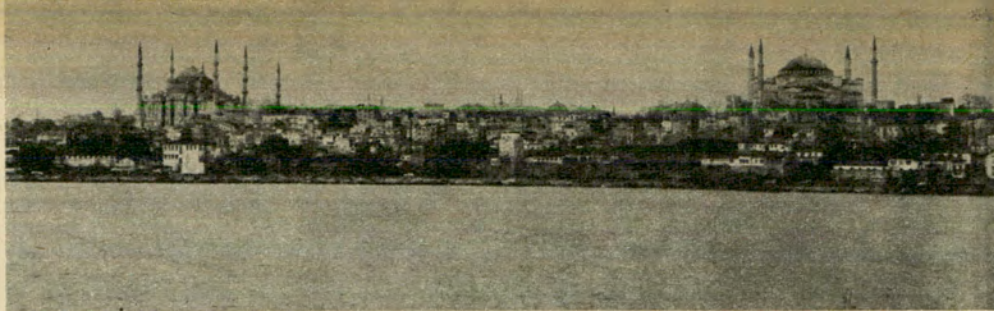
Del Activo Fijo (Anexo 18)	85.153.421.06	
Del Activo Nominal	1.081.566.—	86.234.987.06
GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION (Anexo 19)	316.512.596.61	
GASTOS POR COBRANZA DE CUOTAS (Anexo 20)	140.220.704.84	
CONSERVACION Y REPARACION DEL INMUEBLE, CASA CENTRAL (Anexo 21)	34.768.820.18	
GASTOS POR SERVICIOS		
• TURISMO NACIONAL E INTERNACIONAL, ESCUELA DE CONDUCCION, SEÑALAMIENTO VIAL, SERVICIOS DE PREVISION, ETC. (Anexo 22)	233.750.929.93	
• REVISTA AUTOCLUB (Anexo 23)	116.679.122.72	
• ESTACIONES DE SERVICIO (Anexo 24)	428.077.938.79	
• AUXILIO MECANICO (Anexo 25)	242.503.437.70	1.021.011.429.14
SUBSIDIOS PAGADOS POR FALLECIMIENTO ACCIDENTES AUTOMOVILISTICOS DEL AÑO 1966	3.710.000.—	
BENEFICENCIA (Anexo 26)	1.402.634.05	
BENEFICIOS Y SERVICIOS AL PERSONAL (Anexo 27)	25.101.277.20	
INTERESES Y COMISIONES BANCARIAS	3.804.033.25	
EXHIBICIONES DEPORTIVAS (Anexo 28)	13.769.001.73	
PREMIOS POR TORNEOS DEPORTIVOS (Anexo 29)	17.184.238.—	
BAJA DE BIENES Y ARTICULOS DIVERSOS	1.015.607.31	1.578.500.342.31
CONSTITUCION Y TRANSFERENCIAS A PREVISIONES Y RESERVAS		
Prevision para Indemnización y Preaviso	66.458.036.—	
Subsidio por Fallecimiento por Accidentes Automovilistas	5.110.000.—	
Prevision para Auto-Seguros	10.368.965.28	
Prevision para Accidentes de Trabajo	5.555.197.—	
Prevision para Eventuales Quebrantos	36.448.826.55	
Prevision para Deudores por Cuotas	51.276.671.—	
Prevision para Retribución Extraordinaria	37.000.000.—	212.217.695.83

SUPERAVIT DEL EJERCICIO

1.876.953.025.20
388.508.042.84
2.265.461.068.04

CUOTAS DE ASOCIADOS

Cobrados del Ejercicio Actual:		
Plenarios	824.216.196.—	
Activos "A" Capital	38.677.865.—	
Activos "A" Interior	221.208.111.—	
Activos "B"	115.297.088.—	
Adherentes	6.758.785.—	1.206.158.045.—
Cobradas por Ingresos y Reingresos		15.000.370.—
Vencidas del Ejercicio Actual:		
Plenarios	28.260.730.—	
Activos "A" Capital	1.180.350.—	
Activos "A" Interior	21.882.630.—	
Activos "B"	29.369.070.—	
Adherentes	545.250.—	81.238.030.—
RECURSOS POR PRESTACION DE SERVICIOS		
• ESTACIONES DE SERVICIO (Anexo 30)		421.551.715.65
• AUXILIO MECANICO (Mano de Obra y Kilometraje)		5.522.033.70
• VARIOS		
Guías y Cartas de Turismo	3.965.129.04	
Documentación Internacional	39.785.261.24	
Recreos y Campamentos	9.715.331.—	
Escuela Técnica de Conducción y Tránsito	18.411.350.—	
Trámites Municipales	1.136.815.—	
Insignias Sociales	3.678.281.23	
Duplicados de Carnets	484.543.—	
Servicio de Viajes y Turismo	4.050.365.80	
Servicios de Previsión	263.123.094.50	344.350.170.81
CONTRIBUCIONES POR CONVENIOS		
• PARA COLOCACION Y CONSERVACION DE SEÑALES		35.895.014.—
• PARA GUIAS Y CARTAS DE TURISMO		2.332.000.—
PUBLICIDAD		
• EN REVISTA AUTOCLUB (Anexo 31)		54.833.494.—
• EN GUIAS, CARTAS DE TURISMO Y FOLLETOS		4.208.370.—
EXHIBICIONES DEPORTIVAS (Anexo 32)		15.857.000.—
CESION DE LÓCALES VARIOS		1.069.322.—
CONCESIONARIOS POR SERVICIOS DE RESTAURANT, BUFFET Y PELUQUERIA		10.503.686.10
INTERESES SOBRE DEPOSITOS Y TITULOS DEL EMPRESTITO NACIONAL "9 DE JULIO"		48.883.048.—
OTROS INGRESOS (Anexo 33)		16.527.846.38
OTRAS UTILIDADES (Anexo 34)		1.530.922.40
		<u>2.265.461.068.04</u>



ESTAMBUL, LA MISTERIOSA



La religión del pueblo turco es la musulmana. Estambul tiene 500 mezquitas. La Azul es la única que tiene seis minaretes. Desde estas bellas torres, el almuédano congrega al pueblo para la hora del rezo.

Tiene palacios de riquezas fabulosas, murallas del siglo V y fortalezas antiquísimas

Por ALBA PICASSO

Para Autoclub

Fotos de la autora

Esta muchacha se llama Hümeýra Biler. Es turca, habla perfectamente el francés y el inglés. Se viste con ropas típicas para nuestra cámara y posa graciosamente junto al café de Pierre Loti.

AQUELLA Bizancio de los años griegos, situada a orillas del Bósforo, en la entrada de Asia, fue en el siglo IV, tras la fundación del emperador romano Constantino, la nueva Roma, o comúnmente: Constantinopla.

Al paso de las centurias, el llamado imperio bizantino, cuyo centro era Constantinopla, vio ceñirse sus fronteras poco a poco, hasta que no llegaron más allá de los límites de la capital. En 1453, cuando el sultán Mahomet se apoderó de ella, el imperio pasó a poder otomano y Constantinopla se llamó Estambul, Istambul.

Después de la primera guerra mundial, los turcos perdieron sus posesiones europeas y de ellas sólo conservan Estambul. Ya no es la capital de la nueva república de Turquía; sigue siendo, sí, la ciudad límite entre Europa y Asia, el lugar donde nos paseamos como en un sueño y donde deseamos llevar al lector con el modesto aporte de nuestra cámara y el recuerdo, vivo y reciente, de algunas impresiones.

Estambul desde adentro

Es aún, en algunos rincones, romana y bizantina. Todavía tiene palacios de riquezas fabulosas, murallas del siglo V y fortalezas antiquísimas. A lo largo del estrecho del Bósforo alternan barrios residenciales modernos y lujosos, con centros de pescadores, llenos de encanto.

A los turistas se les ofrece la misteriosa danza de los velos, más de exportación que localista, mientras la población tiene locura por el fútbol, le encanta asistir con la familia entera a las boîtes, numerosísimas, en el cine ve a Sarita Montiel anunciada en grandes cartelones —los jóvenes están al día con Antonioni y Resnai—, y poco a poco, por la proyección económica y política de su país, la gente se va haciendo más occidental; el Oriente que buscamos se perdió, quizás, cuando cayó el último velo de una linda cara femenina.

Las mezquitas

Primero visitamos, estremecidos, Santa Sofía, poblada de sombras y maravillas.

Y después nos fuimos a una mezquita. Elegimos la Azul, así se la llama por la rara tonalidad de su interior.

Tapices para silenciar los pasos, luces muy bajas y veladas, preciosos mosaicos, cantores orando en los rincones, una gran nave circular en



el centro y otras varias, curvas también, agrupadas a su alrededor. Su encanto superó la atmósfera enrarecida, que ya no sentimos un minuto después, envueltos en la sugestión de lo imprevisto, pues su hermosura excede nuestra fantasía.

Aligeran la sólida estructura exterior, con sus torrecillas tan graciosas, los minaretes, que además de una razón estética y de su misión de convocar desde allí al pueblo para los rezos, significan, si son uno o dos, que fueron construidos por donación de un hombre rico; si tres, por un visir —ministro— y, si cuatro, por un sultán. La única mezquita que tiene seis es la Azul, porque la construyó el sultán Ahmet el 1º, después de la conquista de Estambul.

Las alfombras

Es común ver colgadas de las puertas de algunos negocios numerosas alfombras orientales, como si fuesen artículos de plástico. Claro está que no todas son de primera calidad, pero muchas deslumbran con su brillo de seda y su precio reducido. Turquía tiene varios centros de fama mundial para esta industria. En general se conservan los diseños clásicos para su confección. Hemos visto tapices típicos, sin dibujo simétrico, como si, guiado por su fantasía, el tejedor concluyera su trabajo sin haber echado una mirada sobre las hileras iniciales.

El turista dejaría con placer parte de sus dólares a cambio de una alfombra turca, pero piensa en la aduana de su país, en cualquier parte del mundo en que ella esté, y tras dos postreras caricias, con la mano y los ojos, a un hermoso tapiz, se conforma con una alhaja, hecha sobre diseños de piezas antiguas, más fácil de transportar.

Las Jóvenes turcas

Hoy estudian y trabajan en su país. Algún grupo privilegiado cursa su carrera en Francia o Inglaterra, pero en general se forman en sus propias universidades. La mujer ocupa puestos públicos importantes. Y el ritmo de vida es cada vez más europeo. Viste ropas modernas confeccionadas en Turquía, pero sus ojos están puestos en Europa, en su ciencia, su literatura y sus costumbres.

Nos dicen que ya no hay harenes en Turquía. Nos parece muy bien; pero si una de las visitas más encantadoras de Estambul fue sentarnos en el café donde Pierre Loti se reunía con sus amigos, situado en un lugar de privilegio, en el regreso nos metimos con placer en la lectura de *Las desencantadas*, en un mundo al cual explicablemente las muchachas turcas de hoy no desearían volver, pero que completa con cierta poesía empolvada y melancólica nuestros recuerdos de Estambul, bajo el cielo de Buenos Aires. •

Es usual ver en las calles de Estambul, sobre todo en los barrios, a algunas mujeres del pueblo vestidas con amplios pantalones ceñidos en los tobillos. También es habitual el rebazo, protección contra el frío, el calor y la lluvia, aunque esta vestimenta acusa influencias árabes.



Alfombras de Esmirna colgadas en la calle, al sol y al viento.

GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

D.K.W. Auto Unión SERVICE GARANTIZADO

EN PLENA ZONA NORTE

DIESEL - SEAVER

Carlos Pellegrini 1546 T. E. 41 - 1282
Buenos Aires T. E. 42 - 7520

S. A. C. I.
Concesionaria Oficial de
Industria Automotriz Santa Fe S. A.
Fábrica Argentina de Vehículos
DKW AUTO UNION

Departamento Autos Usados:
Sucursal ONCE, Urquiza 48
y Avda. Libertador 870
Vicente López

VENTAS — SABADOS Y DOMINGOS ABIERTO
TALLERES — SERVICIO DE GUARDIA: SABADOS Y DOMINGOS
LAVADO — ENGRASE — ALINEACION y BALANCEADO



TALLER MECANICO UNION
IGNACIO GIRO
SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.
 MECANICA CHAPA PINTURA
COLOCAMOS CALEFACTORES ALEMANES LEGITIMOS
UGARTECHE 3288 - T. E. 71-9751
(altura Avda. Libertador 2900)

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

REPUESTOS
 GRACIELA - GW - INSTITEC ESPECIALISTAS EN RECAMBIO DE CIGUEÑALES
CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO Y R. RUIZ
UGARTECHE 3288 71-9751 Bs. As.

AUTO CLUB

Anunciar en la GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA que aparece en las páginas de AUTOCLUB, significa tomar contacto directo con más de 352.000 socios del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, de alto poder adquisitivo y a los cuales no puede resultar indiferente el especial interés de su mensaje publicitario.

La casa más completa del Repuesto y Accesorio para su DKW

EN BAHIA BLANCA
AGENTE DE VENTAS
UNION AUTOMOTORES
de Meloni, Solar y Ortega
Chiclana 901



Adquiéralos en

MELONI Hnos. S.R.L.

IMPORTADORES

ENVIOS RAPIDOS AL INTERIOR

TALLER AUTORIZADO I.A.S.F.

Av. Las Heras 3449-3451/53 - T. E. 71 - 7376 y 72 - 6 747 - Sucursal: D. Alvarez 90 - T. E. 66 - 3237

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

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.)

Citroën
SERVICE GARANTIZADO

**PARA SU CITROËN 2 CV
TALLER AUTOMECH**
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. Cobildo 3700
T. E. 701 - 0298

REPUESTOS
para 
CITROËN
 **MIGUEL DEVOTO
e Hijos**
FABRICA y VENTA
RIO de JANEIRO 781-793
Tel. 88-6145/7224 Bs. As.
Sucursal La Plata
Calle 60 N° 1830 Tel. 59598

CITROËN 2-CV
MECANICA-INTEGRAL ESPECIALIZADA
 **AUTO FRAN**
NEUQUEN 1020 / 24
T. E. 90-2548 - Bs. As.

Fiat
SERVICE GARANTIZADO


REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS
FIATODO
SARMIENTO 3899 esq. SALGUERO
T. E. 87-1852 - 1992

ESPECIALIDAD
ENVIOS AL INTERIOR

FIAT ESPECIALIZADO
TALLERES "SAUGUT"
DE SAULINO Y GUTIERREZ
ESPECIALIDAD EN AUTOS CHOCADOS
CHAPA, PINTURA Y MECANICA
TRABAJAMOS CON TODAS LAS CÍAS. DE SEGUROS
CABELLO 3472/76 TEL. 71-9483

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

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO
HELLER Hnos.
SERVICIO OFICIAL
PEUGEOT
TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS
VENTAS Y CONSIGNACIONES
CRAMER 3274-76 • 70-0325

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


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



EN SU
PEUGEOT
403 - 404

CON SOPORTES DE ACERO

TALLERES MECANICOS

SAN EDUARDO

J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

PEUGEOT **AUTO Sport**
ARGENTINA S.A.
y **ARRIGO AVIANI S.R.L.** Concesionario Oficial
Mecanica - Chapa - Pintura - Electricidad
Alineacion y Balanceo
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
Av. DEL LIBERTADOR 6570
Tel. 76-5327 - Bs. As.

AUTOCLUB llega a los
hogares de 352.000
miembros del A. C. A.

Isard
SERVICE GARANTIZADO

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 local de
Av. J. B. JUSTO 3230 Auxilio permanente: 55-8820

REPUESTOS LEGITIMOS: VENTA. Sábados abierto todo el día; domingos hasta las 13 horas.
Enviamos al interior contrarrebolso.



D'ANGELO PREPARA
TURISMO MEJORADO

Renault

SERVICE GARANTIZADO

TALLERES

"MELO"

MECANICA INTEGRAL

"RENAULT"

Vea reparar su unidad

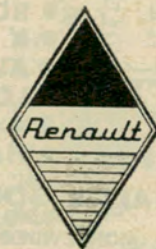
AMORTIGUACION

TRABAJOS

GARANTIDOS

Desc. a socios
del A.C.A.

Cnel.
**RAMON L.
FALCON**
5127
Tel. 69-5287
CAPITAL



Señor Socio

Examine detenidamente esta
guía: le resultará beneficiosa.

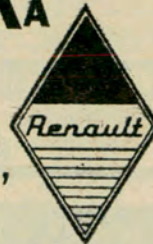
SERVICE ESPECIALIZADO

en la línea

iKa

- Mecánica
- Chapa
- Pintura

**SAN MARTIN,
PORTNOI
y Cía.**



en su nuevo local:

Cochrane 2446 - T. E. 51-4024

y
Congreso 4906 - T. E. 52-5580
Capital Federal

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO



**GERMANY
MOTORS**
de SCHERBUK & MADSEN
VOLKSWAGEN

- MECANICA
- ELECTRICIDAD
- CHAPA Y
PINTURA

CONCESIONARIOS

EL SALVADOR 4186

T. E. 89 - 6164

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

Repuestos y Accesorios

Studebaker

REPUESTOS LEGITIMOS

CHARCAS AUTOMOVILES S.R.L.

MARCELO T. DE ALVEAR 399 (ex Charcas)

T. E. 32 - 9179

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.

En MAR DEL PLATA

OPEL y PEUGEOT

Repuestos legitimos

EL FARO S. A.

Salta 1966 — T. E. 2-4966

(En Buenos Aires: O. M. Viamonte esquina Parana)



REPUESTOS y ACCESORIOS
SIMCA FIAT

IMPORTACION FABRICACION

ENRIQUE BECERRA FANDIÑO e HIJOS

GUISE 2093 All. Av. Sta. Fe 3280

Tel. 83-2963 Bs. As.

Descuentos especiales a socios de A.C.A.

de 8 a 12 hs. y 14,30 a 19 hs.

Sábados 8 a 13 hs.

OPEL y PEUGEOT

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 CASA DE LAS BUJIAS

- CHAMPION
- BOSCH
- K. L. G.
- AUTOLITE
- LODGE
- A.C.
- HASTINGS

WALTER GOICOEHEA

IMPORTADOR

MONTEVIDEO 623 - Cap.
40-3237 - 3372

AUTOCLUB llega a los
hogares de 352.000
miembros del A. C. A.

Cristales de Seguridad

CRISTALES DE SEGURIDAD
PLANOS Y CURVADOS



COLISAS - PERFILES DE GOMA Y
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES

SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

ADMINIST. Y VENTAS:

AV. CORRIENTES 6499-54 - 1036

COLOCACION Y VENTAS

AV. EL CANO 2922 - 73 - 1903

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

Elásticos

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.

COLOCAMOS AMORTIGUADORES
ESPECIALES CON GARANTIA

MONROE 4069 T. E. 52 - 5262

BOZZI

AUTOMOTORES S.R.L.

T. E. 72-4207

MECANICA - CHAPA
PINTURA - ELECTRICIDAD
ESTACION DE SERVICIO
ALINEACION Y BALANCEO

CAVIA 3297

(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)

VENTA DE
REPUESTOS LEGITIMOS

Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533



SERVICIO AUTORIZADO

Gomerías

GOMERIA "EL CID"

Su esquina amiga
Cubiertas y cámaras nacionales de primera calidad, todas las marcas y medidas.

ATENCIÓN ESPECIAL EN AGRICOLAS E INDUSTRIALES
Remitimos al interior contrarreembolso
Anexo: Venta y reparación de ruedas
Balanceo dinámico y estático
DESCUENTO SOCIOS A. C. A. Y REPARTICIONES NACIONALES 15 %
Colocaciones sin cargo

RECUERDE "EL CID"
Avda. EL CANO 3299, esq. SUPERI
Buenos Aires

Radio para Automóviles

"ELE" AUTO RADIO

INSTALACIONES
ANTENAS
REPARACIONES

Service Autorizado AUTOVOX
CREDITOS

Av. Juan B. Justo 6215/19
T. E. 67-1588 BUENOS AIRES

AUTO-RADIO CATEBAR

fabricación - venta - reparación - instalaciones

CAR-STEREO

reproductor estereo de cinta magnética, antenas eléctricas y de techo

AGENTES AUTORIZADOS

AUTOVOX, MOTOROLA, BLAUPUNKT
TEN y PHILCO

descuentos a socios del A.C.A.

CREDITOS

Alsina 2074 - Cap. Fed. - T.E. 48-8709



BLAUPUNKT AUTO-RADIO SERVICE



Precios especiales
Descuentos a socios A.C.A.

CREDITOS

CATEBAR — Fábrica, Ventas y Service

Alsina 2074 - Cap. Fed. - T. E. 48-8709

Rectificación



Garantía de larga vida
para su motor. Facilidades de pago.

PAROISSIEN 3147 T. E. 70 - 9473 - 8008
CAPITAL FEDERAL

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

Trofeos y Medallas

CASA BELLUNI

Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones
TALLERES PROPIOS
CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35-1282 - 0562

Varios

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



\$27.000

Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3x3, \$ 30.500; 3x4, \$ 37.600; 3x5, \$ 44.800; 3x6, \$ 52.000. Pieza 3x3, cocina 2x2 y porch, \$ 58.500.
Hay otros modelos. Envíos al int. Solic. catálogo.
Av. CABILDO 4460-Bs. As.-T.E. 70-0803



MANUALES TECNICOS
para conductores y mecánicos
de AUTOMOTORES

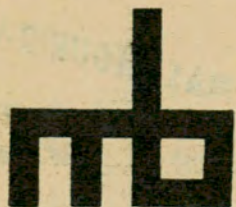
marcas diversas

Pida lista con precios

COSMOPOLITA

Tucumán 413 - Buenos Aires

AUTOCLUB llega a los
hogares de 352.000
miembros del A.C.A.



REPUESTOS PARA AUTOMOTORES ALEMANES
MERCEDES BENZ - AUTO UNION - VOLKSWAGEN, ETC.

Material de tablero **MOTOMETER**

IMPORTADO DE ALEMANIA - REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

motorblock s. c. a.

VIAMONTE 1535/37 - BUENOS AIRES - TEL. 44-4001 y 41-3572

Hoteles

HOTEL



CRILLON

Refrigeración
Grill y salón de
té danzante
Apartamentos
con baño privado
y teléfonos

DOS PERSONAS,
desde \$ 1.400.-

SANTA FE 796 esq. ESMERALDA
T. E. 32 - 8181/9
Frente a la Plaza San Martín
BUENOS AIRES

EN BUENOS
AIRES



ITALIA HOTEL ROMANELLI

UNICO CON GARAJE PROPIO

130 HABITACIONES
130 BAÑOS PRIVADOS
130 TELEFONOS

RESTAURANTE A LA CARTA

AIRE ACONDICIONADO
Dirección Telegráfica
ROMAHOTELES

RECONQUISTA 647 - T. E. 32 - 6361

LA REVISTA AUTOCLUB

tiene una circulación documentada de 352000 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.

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

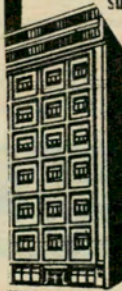
Teléfonos:

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

su "hogar" en BUENOS AIRES



PROMENADE Hotel

70 departamentos
con baño privado.

Radio, teléfono y TV.
Bar americano

Charcas 444 Tel.: 32/5681/85

SEÑOR SOCIO

Examine detenidamente esta
guía: le resultará beneficiosa.

Mar del Plata

E 913

HOTEL IRUÑA MAR DEL PLATA



A

2

CUADRAS
DEL
CASINO

CONFORT

HABITACIONES Y DEPARTAMENTOS
PARA FAMILIAS. CON BAÑO PRIVADO
Y TELEFONO - FRENTE AL MAR
ABIERTO TODO EL AÑO

Avda. JUAN B. ALBERDI 2250/70

Tel. 2-4037 - 4038 - 4039

RESIDENCIAL

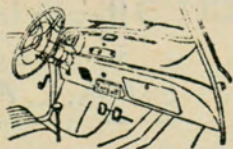
NAPOLEON HOTEL

Abierto todo el año
Calefacción Central
Teléfono y Radio en to-
das las habitaciones

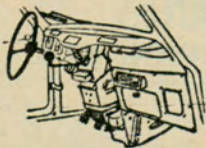
SANTA FE 1913 T. E. 41006-7-8

esq. Belgrono MAR DEL PLATA

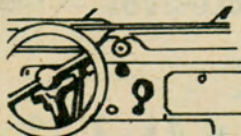
as



FIAT 600



RENAULT 4L



CITROËN

LA CASA DE LAS GUANTERAS

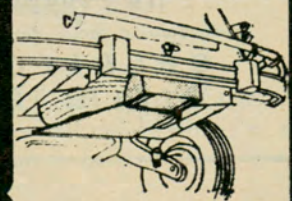
TOTALMENTE METALICAS
CON ESPACIO IDEAL PARA LA RADIO
DE FACIL COLOCACION

Descuento especial Socios A.C.A.

UNICO FABRICANTE

AV. JUAN B. JUSTO 4933 - Tel. 59-5598

PIDALO A SU
SERVICE O CASAS DE ACCESORIOS



MAS SEGURIDAD

PARA SU



Con coraza protectora
de chapa de acero que
cubre rueda de auxilio

ARGENTINO HOTEL

Jamás cerró sus puertas.

BELGRANO 2227
esq. ENTRE RIOS
(a 100 mts. del Casino)

Tel. 30091/4 - MAR DEL PLATA

San Carlos de Bariloche

RESIDENCIAL

VENECIA

A 200 metros del Centro
Cívico, con vista al lago

Habitaciones con baño privado
CALEFACCION CENTRAL
PRECIOS MODICOS.
DESC. A SOCIOS DEL A. C. A.

Morales 446 - S. C. Bariloche

HAGA TURISMO

(Continuación de la pág. 74)

Itinerario N° 9: Fitz Roy (Ruta 3) Colonia Las Heras

La ruta nacional N° 3, cuya pavimentación avanza hacia el sur de Comodoro Rivadavia en casi 280 kilómetros, sirve de referencia para los recorridos que se hacen hacia el interior de la provincia de Santa Cruz. Es muy importante el camino que une a Fitz Roy con Colonia Las Heras a través de Pico Truncado, y que luego sigue hacia la ruta 40 en Perito Moreno, cerca del lago Buenos Aires.

0 Km. FITZ ROY. Estación de servicio. Restaurante. Se adoptará la ruta 276 hacia Tehuelches.

21 Tehuelches.

41 Parada Minerales.

60 PICO TRUNCADO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Empalme de camino de ripio a Caleta Olivia.

83 Koluel Kayke. Nafta. Bar.

110 Piedra Clavada. No confundir con Piedra Clavada de Tres Lagos, cerca de Lago Viedma.

142 COLONIA LAS HERAS. Estación de servicio adherida al A. C. A. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Desde Las Heras se puede viajar a Paso Río Mayo (Chubut), por Los Monos, distante 150 kilómetros.

A 180 kilómetros de Las Heras se encuentra Perito Moreno, localidad cercana al Lago Buenos Aires. Los Antiguos, a 68 kilómetros de Perito Moreno, se encuentra frente a la localidad chilena de Chile Chico. ●

QUEDO INAUGURADA...

(VIENE DE LA PAG. 107)

de carrera. Claro está que, al tocar este punto y sin perjuicio de cuanto podamos cooperar con la gran industria en este sector, me refiero particularmente a las pequeñas empresas, a los talleres más o menos aislados pero de actividad seria y responsable, que, tanto entre nosotros como en Europa y aun en los Estados Unidos, invierten ingentes sumas e infatigable esfuerzo y entusiasmo en la preparación y mejoramiento de las máquinas deportivas. A estos talleres y empresas especializadas, afanosas de hacer algo bueno y nuevo, les ofrecemos desde ahora la desinteresada colaboración de esta Escuela de Mecánica y nos sentiremos muy satisfechos de que los elementos y equipos técnicos y humanos con que aquí contamos y los que dispondremos en el futuro, puedan contribuir a que se vaya creando en nuestro medio una industria orgánica y apta para satisfacer los requerimientos del automovilismo deportivo, facilitando su desarrollo y su perfeccionamiento, previendo la construcción de las pistas y autódromos que seguramente poseerá el país a la vuelta de poco tiempo.

"En suma, en cuanto puede interesar a nuestros socios y sus familiares que asistan a esta Escuela, desde ahora podemos afirmar que de estas aulas saldrán sabiendo, por lo menos, desarmar y reparar por sí mismos su automóvil, si lo desearan, o podrán indicar a su tallerista o mecánico, con pleno conocimiento, qué debe ser arreglado y cómo debe hacerse; igualmente tendrán idoneidad para prestar servicios bien retribuidos en la industria privada del ramo, si esto les conviniera; en fin, poseerán una adecuada información y conocimientos técnicos sobre el deporte mecánico y las máquinas deportivas. Para este último objetivo, pondremos a su disposición, como parte del material de enseñanza práctica, las máquinas de fórmulas internacionales para pruebas de velocidad que el Club posee o que pueda adquirir y hacer ingresar en el país en el futuro.

"He dicho antes que esta Escuela —expresó el doctor Carman al concluir su discurso— estará dedicada, en primer término, a satisfacer aspiraciones de los asociados, sus hijos o familiares; pero también el Club mismo, como entidad social y funcional, va a beneficiarse fundamentalmente con ella. Porque

desde ahora será condición indispensable que nuestro personal se capacite técnicamente en estos talleres de enseñanza, para poder desempeñarse en los sectores específicamente serviciales de nuestra Institución. Aquí deberán cumplir una especie de curso preparatorio, para que podamos después encomendarles tareas en cuya ejecución exigimos capacidad, competencia, dedicación y espíritu cooperativo, a fin de que esos servicios sean prestados con la eficiencia que el Club y sus asociados merecen. Sólo con esta base de preparación y conocimientos previos podrán abrirse en el futuro las perspectivas de mejoramiento y progreso para el personal interesado."

El primer programa

La nueva escuela ha puesto en práctica un primer programa consistente en un curso para asociados y familiares de socios, que se dicta en varios turnos, de una, dos y tres veces por semana, lo que implica su mayor o menor duración. La instrucción que se imparte, en materia de conocimientos de mecánica de automotores, arranca de los más elementales conceptos y permite brindar un aprendizaje sumario por completo, suficiente para detectar cualquier falla común en motores de carburación. Los cursos son teórico-prácticos, aplicados en forma simultánea sobre distintos tipos de automóviles, con complementación de láminas, diapositivas y material cinematográfico.

Otro curso muy próximo, que se halla en preparación, tiene por objeto la formación de lo que se ha dado en denominar "semillero de mecánicos". Los egresados serán absorbidos en parte por el A. C. A. y el resto ubicado en la industria privada del automóvil. El alto nivel técnico de este curso, en el que se aplicará un criterio selectivo, se complementará con un año más de especialización.

Por último, se ha previsto ofrecer la colaboración de la Escuela a los preparadores de máquinas deportivas, con el fin de que los elementos y equipos técnicos con que ya se cuenta y los que se incorporan en el futuro, puedan contribuir a que se vaya creando en el medio nacional una industria mecánica —apta y orgánica— para satisfacer los requerimientos del automovilismo deportivo, facilitando su desarrollo y perfeccionamiento. En otro orden, el A. C. A. también tiene previsto fomentar por todos los medios la construcción de las pistas y autódromos que impone el desarrollo de nuestra mecánica. ●

LA REVISTA

AUTOCLUB

tiene una circulación documentada de 352.000 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.

LA ISLA DEL...

(Continuación de pág. 29)

recién despojados de su corteza que venían de la selva del Dom. Hasta en los casos más extremos de desviacionismo, la avanzada edad tiene siempre algo de venerable.

En general, los hombres veían pasar con relativa impasibilidad a un esquelético esperpento o a una corpulenta matrona en mokini; pero el espectáculo de otro hombre de desbordantes carnosidades, y tan escaso también de ropa, los llenaban de una estrepitosa alegría. Cuando los habitantes permanentes, pescadores, empleados, obreros, pequeños comerciantes, se encontraban en el desembarcadero, en la plaza de Heliópolis, o esperaban sentados en el ómnibus-camioneta a que se completara el número rentable de pasajeros, y pasaba alguno de los dos gordos que se habían transformado en las figuras más mentadas de la isla, o algún otro nuevo, de exageradas proporciones, portador también del *trapito de salir*... Cuando aparecía así, caminando con precaución, a pasos pequeños, sobre la calzada de tierra y guijarros, llevando una red de provisiones o una canasta, se abría el fuego graneado de los comentarios; y saltaban ahí entre alaridos de júbilo y carcajadas las designaciones en provenzal o en argot, de algunas deficiencias, órganos, tendencias o anomalías del animal humano. Se divertían como locos. La puerta de hierro y alambre tejido que conducía a los bosquecillos, senderos y orillas de rocas y arena que formaban los dominios de la colonia, quedaban a ocho o diez pasos de la proa de los barcos que atracaban. Los adeptos podían, pues, llegar hasta allí como quisieran; pero al abrir la puerta de hierro, tenían que aplicarse el mokini o el *trapito*. Era la ineludible regla.

Entre las obras de arte inolvidables, las imágenes plásticas de Buda ocupan un lugar de privilegio. No sería menos apreciada la estatua en granito de un señor desmesuradamente gordo, parado en el borde de un acantilado, escrutando el horizonte con aire de soñador, proyectado hacia adelante en la marcial postura de la Victoria de Samotracia, desnudo como un apolo, el sexo casi inexistente, con su enorme, protuberante, vívido vientre, asomado auzadamente al vacío, y avanzado, en un desafío a todas las reglas del equilibrio, sobre la línea del resto de su cuerpo.

La mal cosida

Aquel camino que bajaba hacia el puerto era sólo para peatones. De trecho en trecho, un escalón de piedra lo atravesaba en toda su anchura para impedir el tránsito de carruajes. Árboles por ambos lados en racimos irregulares, y senderos que se perdían en la espesura. Acá y allá, zonas cubiertas de sólo una broza espinosa de poca altura, con grandes manchones de retama. Eran las cinco de la tarde. Sobraba tiempo para alcanzar el último barco: *El Corsario* salía a las seis.

Ella estaba allí. Sentada en un escalón, las manos en el suelo, observaba con atención una margarita enana que había crecido al reparo de la piedra. Se levantó de un salto cuando vio que los dos pares de piernas casi la tocaban.

—¡Oh, perdón, señores! —exclamó—. No los había escuchado...

Agregó, como disculpándose por su pequeña invalidez:

—Soy un poco dura de oído.

El amigo le dijo no, no, todo lo contrario... Nosotros debemos pedirle per-

dón. La hemos interrumpido, molestado, sobresaltado... Perdón... Estamos invadiendo... Culpables... Nosotros, sí, etc., etc.

Al incorporarse había quedado cerca de él, y ahí quedaba cerca de él, acercándose de más en más a él. Evidentemente, ella lo escuchaba con agrado. Para no perder ninguna de sus palabras le ponía el oído a pocos centímetros de la boca. Luego, giraba ligeramente la cabeza para contestar. Su voz era suave, cálida, sumamente agradable; y llenos, también, de una natural gentileza sus ademanes, sus gestos, la gama de variadas expresiones que pasaban por su cara sin brusquedad, sin cambios veloces, siempre en un suave esfumarse y surgir de nuevo que era sólo como una casi imperceptible transmutación de matices. Estaba resuelta a pasar todos sus veranos en la isla del Levante. Aquella vida en plena naturaleza —afirmó enfáticamente—, llenaba a su organismo de un bienestar que le duraba todo el invierno. Llevaba ya dos meses en la colonia. Sus vacaciones terminaban el 4 de octubre. Le quedaban algo más de tres semanas. Luego París: a trabajar de nuevo.

El recordó la indiscreción tan común allá en el gran país del Norte: *What is your business?* Preguntó:

—¿En que trabaja?

Ella quedó por un momento con los labios ligeramente entreabiertos, como si su sordera le hubiera impedido captar en el primer instante la pregunta.

—Decoraciones —terminó por contestar con la más seductora de las sonrisas, y lo miró de lleno en la cara, casi tocándolo, con su propia cara un poco ladeada, y en los ojos, ese misterioso titileo que da un nuevo encanto a la mujer dotada de una sombra de estrabismo, y ya interesante de por sí.

Ella estaba profundamente impresionada, encantada de haberlo conocido, *ravie, charmée* —le susurró con su acento más aterciopelado—. El aproximarse a seres que vienen de lejanos países es como viajar, navegar, volar... El amigo habría deseado tener ahí a mano a su 404 para invitarla a dar un paseo, aunque sólo hubiera sido por las precarias calzadas y los restringidos horizontes de la Isla. Desde que se levantó del escalón, ella había quedado cerca del amigo, casi pegada a él. Era evidente que sólo él le interesaba.

—Hablemos de su país. ¡Oh, tiene un nombre tan musical!

Casi pegada a su boca, bebía cada una de sus palabras. Eran de la misma altura, y al acercar su cara a la de él, sus pechos le rozaban los hombros, el pecho... La vaporosa y angosta cintura de su mokini era una hilera de violetas silvestres perfectamente imitadas. Su cara no era bonita. Agrable, muy delicada, inteligentemente maquillada, pero no bonita. De un costado sobre todo, una cicatriz le arrancaba de la comisura de los labios para correr por su mejilla hasta casi la altura del pómulo. Bastante borrada, subsistiendo apenas como cicatriz, pero la ligera deformación dejada en el cachete le tomaba también un extremo del mentón.

—Nací en Lyon —explicó más tarde—, en el *Vieux Lyon*, el año de la terminación de la segunda gran guerra. Comida racionada, los medicamentos más aún. Se carecía de elementos, de médicos, de todo... Fue un caso difícil. Al utilizar el fórceps, me hicieron esto. Fui malamente curada por el empleado de una farmacia de la plaza de Saint Jean.

—¿Allá en donde se levanta frente a la Catedral la tan bonita fuente que en otros tiempos daba vino gratuitamente a todo el que se acercara a ella?

—Sí, los lioneses iban allí hace dos o tres siglos a beber y a llenar sus jarras. Hoy mismo, el Sindicato de Iniciativa tiene por allá cerca un bonito local en donde ofrecen a los visitantes de la ciudad un rico *beaujolais* de la región; se puede beber allí a discreción, a gogó, y regalán además a los hombres pequeños atados de cigarrillos y cajas de fósforos, y a las señoras, una rosa cortada de la *Roseaie*, que con sus cien mil plantas, es el *rosedal* más bello del mundo.

—¡Son generosos los lioneses!

—Sí —ella no se sonrió; continuó con el relato de su accidentada llegada al mundo.

—En su tarea de curarme, el empleado de farmacia de la plaza Saint Jean fue ayudado por la mujer del barrio que había actuado en mi caso de comadrona. Muchas veces he oído hablar en mi casa con horror de la forma primitiva en que fue cosido el desgarrón...

Un S. O. S. de París

Por supuesto, hablaba sólo para el amigo. Su voz era más bien queda. Temblaba ligeramente al continuar hablando de las dramáticas privaciones y restricciones de su primera niñez, y el extremo de sus pechos, tocados por aquellas ráfagas de emoción, se estremecían también en forma claramente perceptible. Durante las seis o siete horas que llevábamos en la Isla, habíamos contemplado una gran variedad de bustos, más que en una revista parisiense de gran jerarquía, algunos de ellos excepcionalmente bien formados; sus fieles reproducciones en mármol o yeso hubieran sido dignas del museo más exigente, pero ninguno tan terso, tan aliñado hasta en sus más pequeños detalles, ninguno de ellos nos había ofrecido unas proporciones tan atractivamente armoniosas como el de la extraña muchacha de la cicatriz.

Estábamos parados los tres en el escalón de piedra, ellos ahí juntos, hablando y hablando como si sólo ellos se encontraran sobre la tierra, yo a dos metros de distancia, con la sensación de no existir, de estar ahí de más. Fue un alivio cuando oí la estridente sirena del barco. Miré hacia abajo. Allá, del otro lado de los árboles que ocultaban el embarcadero, sobre el plano inclinado del mar, se veía con claridad *El Corsario* dirigiéndose hacia el muelle. Miré el reloj.

—Son las seis menos veinticinco —le dije a mi amigo.

Se volvió hacia mí. Me miró como al despertar de un sueño.

—El de las seis es el último barco —agregué, apremiante.

Quedó pensativo sólo un instante. Ahora su mirada era clara, despejada. Dijo con sencillez:

—Me quedo.

Le mire con atención. Había en las arrugas de su frente y en su cejo fruncido esa determinación, esa tozudez que le conocía bien. Inútil insistir.

—Bueno, yo me voy.

El me detuvo:

—Espera, *lève-te el auto* —me alcanzó las llaves de la 404—. Es peligroso que duerma afuera, en el muelle. Lo quierdo demasiado. Es mi único bien, el fruto de varios años de economías. Yo iré en ómnibus.

Eché a andar con gran prisa. Me detuve a los pocos pasos y giré para saludar también a la muchacha con un cordial ademán.

Antes de finalizar la semana, recibí en Cannes un telegrama:

Vende urgente 404 punto Remítete todo dinero manda postal posta restante punto estamos bien punto

El apremiante SOS venía de París. •

Imp. en Fabril - abril 1967
Industria Argentina

Franqueo pagado
Concesión 4938
Tarifa reducida
Cantón 709

Correo
Argentino
Entrada (B)

Este es el auto!
TORINO

380 y 380W

Producto de calidad de INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA.





FIAT
1500 COUPÉ

Equilibrio, belleza, serenidad y potencia, en su línea de perfecta elegancia. El 1500 Coupé es, **UNICO!**...

