

AVTO CLVB

TIRADA DE ESTA EDICION
394.500

EJEMPLARES

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

AÑO VIII - Nº 40 - BUENOS AIRES - ABRIL - MAY. - 1968

EN
ESTE
NUMERO:

EL DIA
DE LAS
AMERICAS

Por
César C. Carman

LAS RUINAS
DE
SAN IGNACIO

Por
Ana Emilia Lahitte

VIAJE
POR ESPAÑA

Por
Fermín
Estrella Gutiérrez

APUNTES
DE VIAJE

Por
Bernardo
González Arrili



\$ 200.





Renault 4: más que la comodidad ...



todo el placer del relax.

Por eso los diseños con relax del nuevo Renault 4 fueron concretados en la fabricación. Y hoy tenemos a Renault 4, un auto para vivir el relax. Vivirlo en sus nuevos sillones de diseño mullido, vivirlo en su nueva bandeja rebatible posterior, vivirlo en sus metálicos colores exteriores, vivirlo en su andar, vivirlo en la

suavidad "relax" de su nuevo volante, vivirlo en sus cuatro marchas.

Nuevo Renault 4, con todo el placer del relax.

RENAULT  **4**

dan ganas de vivirlo!



DISCOS CBS
le ofrece:

VERDADEROS TESOROS MUSICALES
PARA TODA LA VIDA! PARA TODA LA FAMILIA!

Usted los hará suyos a la mitad de su verdadero valor y los podrá pagar en plazos ventajosos.

La Música Más Hermosa del Mundo

12 Discos Long Play • 5 Destacados Directores • 56 Grandes compositores • 126 Inolvidables favoritas de la Música.

¡Una obra fundamental! Un excepcional grupo de expertos ha seleccionado las melodías más hermosas. Los mejores equipos de grabación de Alemania han traducido al **Sonido Dimensión Dinámica** estas fabulosas interpretaciones de los artistas más destacados. Y, además, esta verdadera **FUNCION DE GALA** está a su alcance en las mejores condiciones de precio y crédito que es dable ofrecer.

VALOR REAL \$ 17.280.-
UD. PAGA \$ 7.930.-
AHORRA \$ 9.350.-

EN
CUOTAS DE
\$ 1.480.-
MENSUALES

consulte las condiciones especiales en el certificado adjunto.



Decidirá su compra, sin duda, los temas que aquí se publican y que son sólo algunos de los que integran esta maravillosa colección.

LA MUSICA MAS HERMOSA DEL MUNDO

- 1 **ARRIBA EL TELON:** Rossini: Obertura Guillermo Tell Final - Bizet: Obertura de Carmen - Suppé: Obertura Poeta y Aldeano - Tchaikovsky: Obertura "1812".
- 2 **LOS GRANDES TEMAS ROMANTICOS:** Tchaikovsky: Tema de amor de "Romeo y Julieta" - Rachmaninoff: "Rapsodia sobre un tema de Paganini" - Chopin: Polonesa en La Bemol Mayor - Offenbach: Barcarola de "Los Cuentos de Hoffman" - Debussy: Ensueño - Wagner: Muerte de Amor, de "Tristán e Isolda".
- 3 **DANZAS DESLUMBRANTES PARA ORQUESTA SINFONICA:** Khatchaturian: Danza del Sable - Glière: Danza de los Marineros Rusos - Brahms: Danza Húngara Nº 6 - Grieg: Danza Noruega Nº 2 - Danza de Anitra - De Falla: Danza Ritual del Fuego - Strauss: Polka Tristch Tratsch - Ravel: Bolero.
- 4 **PIROTECNIA PARA ORQUESTA:** Rimsky Korsakov: El vuelo del Moscardón - Capricho Español - Liszt: Rapsodia Húngara Nº 2 - Tchaikovsky: Capricho Italiano - Chabrier: Rapsodia Española.
- 5 **VIBRANTES MARCHAS PARA ORQUESTA:** Sousa: Barras y Estrallas - Herbert: Marcha de los Juguetes - Meyerbeer: Marcha de la Coronación - Elgar: Pompa y circunstancia - Verdi: Marcha Triunfal de Aida - Tchaikovsky: Marcha Eslava.
- 6 **LOS GRANDES VALSES FAVORITOS:** Strauss: El Danubio Azul - Cuentos de los Bosques de Viena - Lehár: Vals de "La Viuda Alegre" - Waldteufel: Vals de los Patinadores - Tchaikovsky: Vals de las Flores de la Suite "El Cascanueces".
- 7 **BRILLANTES FAVORITAS DEL BALLET:** Offenbach: Can-Can - Vals de "La Alegria Parisièn" - Tchaikovsky: Marcha Miniatura, Danza del Hada de Azúcar, Danza Árabe, Danza China, de "El Cascanueces" - Vals del Ballet "La Bella Durmiente" - Vals de "El Lago de los Cisnes" - Chopin: Gran Vals Brillante de "Las Sinfonías".
- 8 **MOMENTOS DE ORO DE LA GRAN OPERA:** Puccini: Un Bel Di de "Madame Butterfly" - Vals de Musetta, de "La Bohème" - E Lucevan le Stelle, de "Tosca" - Verdi: Ritorna Vincitor, de "Aida" - Leoncavallo: Vesti la Giubba de "I Pagliacci" - Verdi: Canción del Brindis, de "La Traviatta" - Bizet: Habanera, de "Carmen" - Verdi: La Donna e Móbile de "Rigoletto" - Coro de los Herreros, de "El Trovador".
- 9 **MUSICA DE ENSUEÑO:** Tchaikovsky: Sólo un Corazón Solitario - Schumann: Traumerei - Debussy: Claro de Luna - Chopin: Estudio, Opus 10, Nº 3 - Saint-Saens: El Cisne - Humperdinck: Plegaria, de "Hansel y Gretel" - Grieg: La Mañana - Schubert: Serenata - Brahms: Canción de Cuna.
- 10 **MELODIAS FAVORITAS DE LAS GRANDES SINFONIAS:** Beethoven: Sinfonía Nº 5 - Brahms: Sinfonía Nº 3 - Schubert: Sinfonía Nº 8, Sinfonía Inconclusa - Tchaikovsky: Sinfonía Nº 5 - Sinfonía Nº 6, "Patética".
- 11 **TEMAS ROMANTICOS DE GRANDES CONCIERTOS:** Grieg: Concierto para Piano en La menor - Rachmaninoff: Concierto para Piano Nº 2 - Tchaikovsky: Concierto para Piano Nº 1 - Addinsell: Concierto de Varsovia - Gershwin: Rapsodia en Azul.
- 12 **MELODIAS FAVORITAS PARA PIANO:** Chopin: Polonesa en La Mayor, "Heroica" - Fantasia Impromptu - Preludio Nº 7, Opus 28 - Liszt: Liebestraum (Sueño de amor) - Brahms: Vals Nº 15 en La Bemol - Beethoven: Sonata Claro de Luna, Primer movimiento - Mendelssohn: Canción de Primavera - Paderewsky: Minueto en Sol.

Al dorso Ud. encontrará en "Tango y Folklore", una oportunidad única!



TODAS LAS COLECCIONES DE DISCOS CBS SE HALLAN PROTEGIDAS CONTRA INCENDIO, ROTURA O ROBO. MEDIANTE POLIZA ESPECIAL DE SEGURO CONTRATADA CON BOSTON Cia. Arg. de Seguros S. A.

Consulte y remita el cupón HOY MISMO NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO

ENTERESE LEYENDO EN EL DORSO OTROS DETALLES DE ESTA SENSACIONAL OFERTA

CERTIFICADO ESPECIAL DE DESCUENTO

Háganos llegar su pedido HOY MISMO. Aproveche las excepcionales condiciones que le ofrecemos para poseer cualquiera de estas extraordinarias colecciones. Proceda de la siguiente manera: 1) Marque el cuadrito correspondiente a la colección elegida - 2) Marque el cuadrito correspondiente a la versión que prefiera: monoaural o estereofónica. - 3) Marque luego el plan de pago elegido y firme al pie de la tarjeta - 4) Eche este certificado al buzón. NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO.

UD. ABONA AL RECIBIRLA. Remita el Certificado por Correo HOY MISMO.

NO INCLUYA DINERO! Nosotros le enviaremos la colección inmediatamente.

RUEGO A UDS. ME ENVIEN:	MONOAUURAL		ESTEREO	
	contado	cuotas	contado	cuotas
<input type="checkbox"/> TANGO Y FOLKLORE	\$ 6.200	6 x \$ 1.150	NO HAY	
<input type="checkbox"/> LA MUSICA MAS HERMOSA DEL MUNDO	\$ 7.930	6 x \$ 1.480	\$ 8.790	6 x \$ 1.640

DESEO LA COLECCION MONOAUURAL ABONARE AL CONTADO ACA

EN VERSION ESTEREOFONICA LA COLECCION EN CUOTAS

Reservado para uso Oficina

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

Nombre y Apellido T. E.

Domicilio F. C.

Localidad Pro.

Firma

Si es menor, firma del padre o tutor

REMITENTE

Las condiciones y precios del presente certificado tendrán vigencia durante 45 días.
DISCOS CBS - División Productos Especiales - Sarmiento 767 - Pta. Baja - Bs. As.

Tango y Folklore

EL ALBUM MUSICAL MAS COMPLETO DE
NUESTRA MUSICA CIUDADANA Y FOLKLORICA

- EL PRECIO MAS ACCESIBLE EN LAS MEJORES CONDICIONES DE PAGO
- LA COLECCION DE DISCOS QUE BATIO RECORDS DE VENTA EN AMERICA LATINA

NO DEMORE EN OBTENER ESTA JOYA MUSICAL!

8 Discos Long Play ● 46 Joyas Folklóricas ● 46 Tangos Inolvidables

Una selección cuidadosa y ordenada de los 96 temas que la componen, hacen de TANGO Y FOLKLORE una colección tan seria y completa que no puede faltar en su discoteca.

UN VERDADERO MONUMENTO A LA MUSICA NUESTRA

VALOR REAL \$ 11.320.-

UD. PAGA \$ 6.200.-

AHORRA \$ 5.120.-

EN
CUOTAS DE
\$ 1.150.-
MENSUALES

consulte las condiciones especiales
en el certificado adjunto.



Este es el fabuloso indice completo de
TANGO Y FOLKLORE

TANGO

DISCO I

EL ENTRERRIANO - DON JUAN - EL CHOCLO - LA MOROCHA - EL ESQUINAZO - FELICIA - EL IRRESISTIBLE - BAR EXPOSICION - RODRIGUEZ PEÑA - EL CABURE - EL AMANECEER

DISCO II

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

DISCO III

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

DISCO IV

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

INTERPRETES:

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

FOLKLORE

DISCO I

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

DISCO II

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

DISCO III

NOSTALGIAS SANTIAGUEÑAS - LA SANLORENCEÑA - PANZA VERDE - SAPO CACIONERO - CUANDO YO ME MUERA - VIDALA PARA MI SOMBRA - EL INDIU MUERTO - NOCHES DE CATAMARCA - GUITARRA TRASNOCHADA - PAISAJE DE CATAMARCA

DISCO IV

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

INTERPRETES:

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

Vea al dorso, las excepcionales características de "La Música más Hermosa del Mundo".

PERMISO N° 29
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO
SERÁ PAGADO
POR EL DESTINATARIO

A la
Division Productos Especiales de
DISCOS CBS S.A.I.C.F.

Apartado Especial N° 196
BUENOS AIRES

ENVIE
HOY
MISMO
ESTE
CUPON


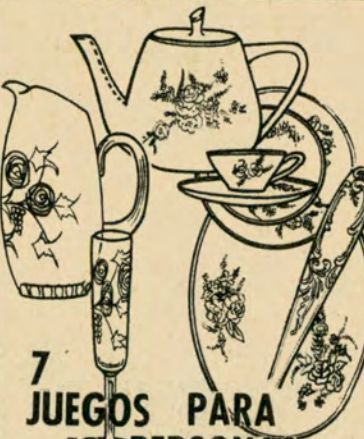

NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO

TENGA EN CUENTA QUE NO
ENVIAMOS COBRADOR A
DOMICILIO.

Los pagos restantes deberán ser
girados por correo en cheque,
giro bancario o giro postal,
a la orden de DISCOS CBS
S.A.I.C.F., o si le resulta cómodo,
en nuestras oficinas: Sarmiento 767
- Pta. Baja - Capital Federal.

**POR DEMOLICION Y AMPLIACION DE NUESTRO MONUMENTAL EDIFICIO
LIQUIDAMOS UN GRAN STOCK A PRECIOS INCREIBLES... ¡ AHORA MAS QUE NUNCA !
COMPRE POR MENOR A PRECIO DE MAYOR...**

 <p>GAMUZA Modelo SCALA</p> <p>Juego 101 Piezas INCLUIDO PESCADO</p> <p>\$ 19.500</p>	<p>BATERIA DE COCINA</p> <p>12 Piezas</p>  <p>\$ 8.900</p> <p>ACERO INOXIDABLE EXTRA</p>	<p>GAMUZA Modelo EMBAJADOR</p>  <p>Juego 101 Piezas INCLUIDO PESCADO</p> <p>\$ 29.500</p>
--	--	--

 <p>7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 Juego Platos BAVIERA 1 Juego Lunch BAVIERA 1 Juego Té BAVIERA 1 Juego Café BAVIERA 1 Juego Copas FUNCIONAL 1 Juego Copas Whisky 1 Juego Cubiertos inox. CAROL <p>TOTAL 174 PIEZAS</p> <p>\$ 22.500</p>	<p>JUEGOS DE COPAS</p>		 <p>7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 Juego Platos FUJICHINA 1 Juego Lunch FUJICHINA 1 Juego Té FUJICHINA 1 Juego Café FUJICHINA 1 Juego Copas talladas 1 Juego Copas Whisky talladas 1 Juego Cubiertos inox. REAL <p>TOTAL 174 PIEZAS</p> <p>\$ 13.900</p>
	 <p>74 Piezas Tallados a mano</p> <p>\$ 15.500</p>	 <p>74 Piezas Tallados a mano</p> <p>\$ 13.900</p>	
	 <p>PORCELANA VERBANO</p> <p>COMPLETO 12 PERSONAS</p> <p>\$ 31.000</p>	 <p>PORCELANA -TSUJI-</p> <p>COMPLETO 12 PERSONAS</p> <p>\$ 28.500</p>	

 <p>JUEGO de Whisky</p> <p>TALLADO A MANO</p> <p>7 Piezas</p> <p>\$ 950</p>	 <p>JUEGO DE TE</p> <p>PORCELANA</p> <p>9 Piezas</p> <p>\$ 3200</p>	<p>OFERTAS OBSEQUIO</p>		 <p>7 Piezas</p> <p>Jgo. REFRESCO</p> <p>Tallado a mano</p> <p>\$ 1890</p>	<p>INOXIDABLE</p>  <p>IMPORTADO</p> <p>Juego Cubiertos</p> <p>49 Piezas</p> <p>3900</p>
		 <p>VASOS Whisky</p> <p>DOCENA</p> <p>\$ 490</p>	 <p>Calco importado</p> <p>JUEGO MASAS</p> <p>7 Piezas</p> <p>\$ 890</p>		

COMPRE POR JUEGO A
PRECIO DE MAYORISTA
CREDITOS
UNICAMENTE A SOCIOS DE CAPITAL
Y GRAN BUENOS AIRES



**EL MAYOR BAZAR
AL POR MAYOR**

Unica dirección
CORRIENTES 2699
T. E. 89-9321 88-2882

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 50%
PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

AGHART

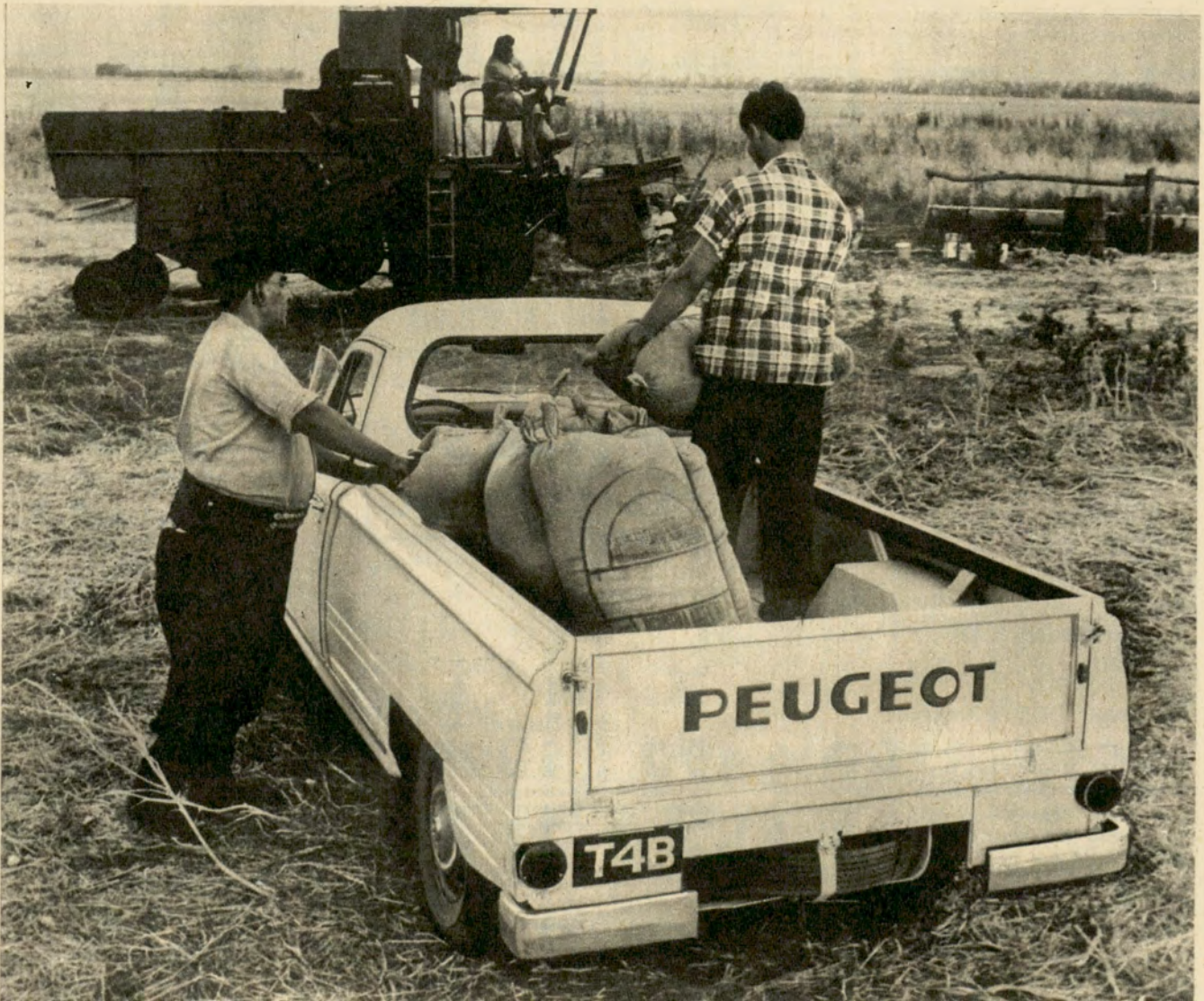
se carga lindo

La hicieron linda para trabajar lindo, tanto en el campo como en la ciudad. Puede transportar cómodamente 850 Kg. de carga útil. Le sobra fuerza y nervio para que nada la detenga. Corre lindo con sus 76 caballos de fuerza. Y tan económica, que andando con ella, usted se olvida de los surtidores de nafta. Una amplia y confortable cabina recuerda que allí también se vive con estilo PEUGEOT. Más de 180.000 unidades en el mundo afirman que T4B es calidad en pick-ups.

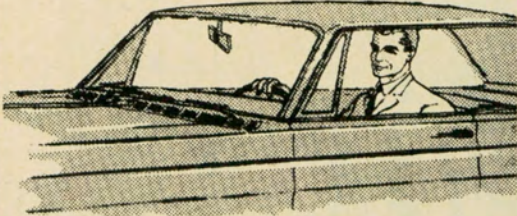
con la **PEUGEOT**  **T4B**

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

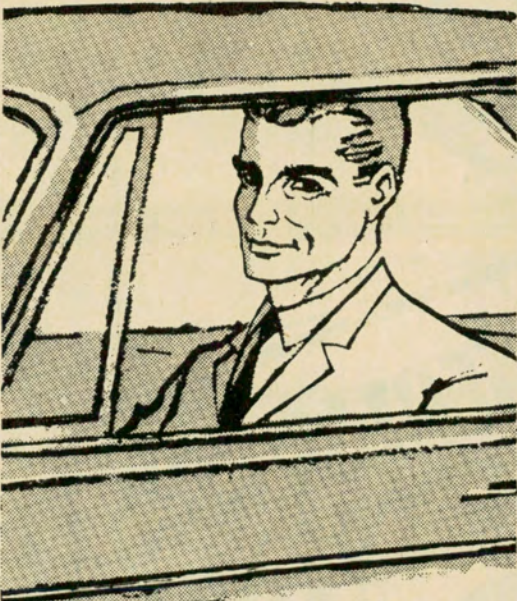
850 kg. de carga útil



cuando muchas marcas no habían nacido, **PEUGEOT** ya era el coche



**SU VEHICULO
TIENE
UN PRECIO...**



**...PERO
SU VIDA,
NO!**



Su vida es TODO para los suyos. ¡No la arriesgue!...

¿Cuánto hace que usted no hace revisar el sistema de frenos de su coche? ¡Hágalo ya! Y si hay que renovar el Fluido, reemplazar un caño o una pieza del cilindro maestro o del cilindro de ruedas, exija que sean WAGNER LOCKHEED. Son sus mejores aliados en cuanto a la SEGURIDAD de sus frenos.

Por eso es que la mayoría de los fabricantes de automotores equipan sus unidades con Fluido, Caños y Bombas de Frenos WAGNER LOCKHEED. Recuérdelo y exija siempre

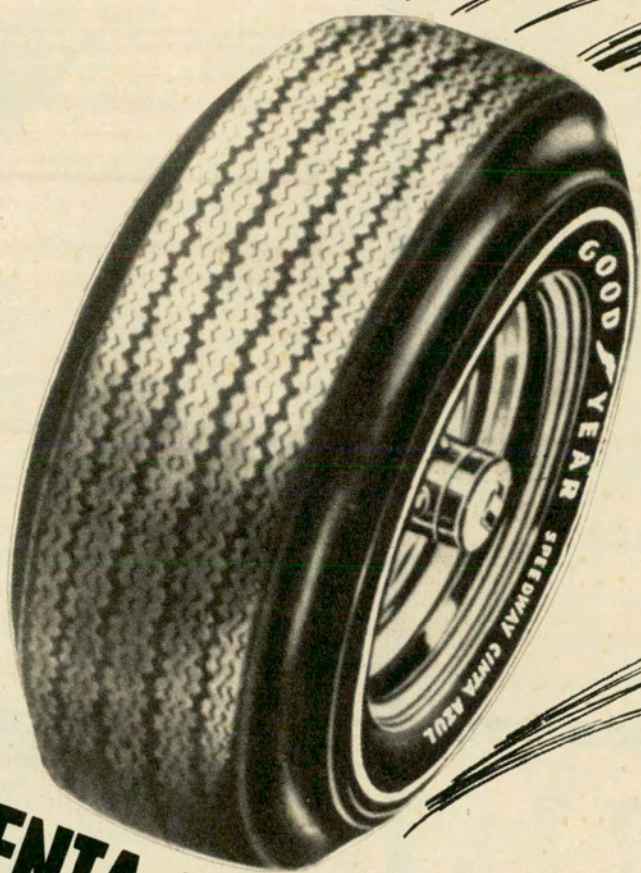


**FLUIDO Y REPUESTOS
PARA FRENOS**

**Wagner
Lockheed**

Marcas Registradas

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



**VENTA DE CUBIERTAS CON
DESCUENTOS A SOCIOS**

20%



EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL
**AUTOMOVIL
CLUB
ARGENTINO**
EN TODO EL PAIS

La diferencia está en que es **CHEVROLET**

con todas las ventajas que esto representa. Entre otras, su **exclusivo motor 7 bancadas, potentísimo, muy económico, accionado a nafta común**; su **exclusiva caja de velocidades Chevrolet, totalmente sincronizadas, de máxima maniobrabilidad**, y su **exclusivo doble circuito de frenos**. Por todo eso y por su precio -¡el mejor!- es...

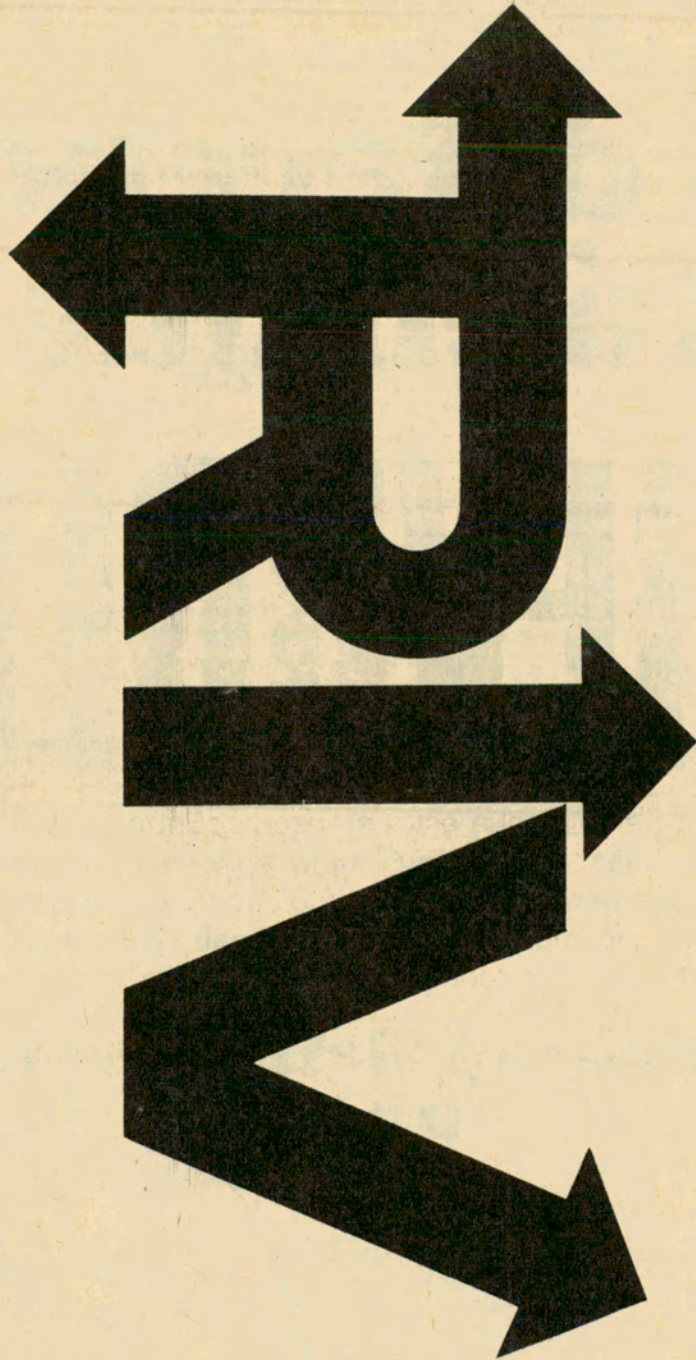
**...la pick-up definitivamente
única.**



pick-up
CHEVROLET

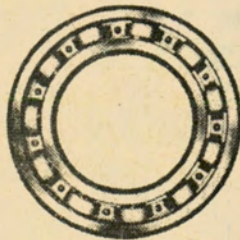


Visite a su
Concesionario Chevrolet.
Consulte planes especiales de
ARGEMOFIN S.A.F. y de
Financiera de Boston S.A.F. y C.



hasta en el último rincón del mundo...
hay algo que gira sobre **RIV**!

Su calidad internacional lo ha impuesto, desde las grandes ciudades hasta el lugar más apartado, como el rodamiento imprescindible para que todo lo que gira, lo haga con perfección, justeza y suavidad. El insuperable rendimiento mundial de RODAMIENTOS RIV, garantiza la seguridad de un desplazamiento ideal a través de su precisión y exactitud estrictamente controladas.



RODAMIENTOS

RIV

Distribuye: **COMPANIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS**

PERU 699 esq. CHILE - BUENOS AIRES - TEL: 34 - 8455/6/7

AVTO CLUB

TIRADA
394.500
EJEMPLARES

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
Escr. Enrique F. Ghezzi
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. Eduardo del Piano
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

Jefe: Sr. Fortunato Valotta
Sr. Mario R. Lavera
Sr. José Peluso

AÑO VIII
Nº 40

Abril - Mayo 1968
BUENOS AIRES

Precio del Ejemplar
en la República
Argentina: \$ 200.- m/n.

Editorial	12	La dirección
Nos escriben...	14	César C. Carman
El día de las Américas	18	Virginia Carreño
"King Ranch": Cuatro estancias argentinas	20	Gustavo García Saraví
Las calles de Buenos Aires	24	Ana Emilia Lahitte
Las ruinas de San Ignacio de Loyola	26	Federico Oberti
El cuero en el Río de la Plata	28	Bernardo González Arrili
Apuntes de viaje	34	Lola Pita Martínez
La revelación de un misterio	36	Dalmiro Corti
Los caminos que andan	38	Raúl A. Molina
Acassuso, un personaje legendario	40	Fermín Estrella Gutiérrez
Viaje por España (Norte y Centro de la Península)	42	Violeta Valls
Buenos Aires en relieve	46	Ana María Junquet
Granada, la silenciosa	48	Ricardo Zurita Sánchez
Catamarca prepara la fiesta del poncho	50	Angela Silva
Empanadas, federalismo y cocina barroca	54	Leopoldo Lubosch Hlavka
Paisaje tucumano	56	Octavio Rivas Rooney
El camino del picante	58	Germán Galfrascoli
El restaurante viajero de Francfort	60	Fernando Hugo Casullo
Algo que el idioma español debe a los indígenas	64	Chas de Cruz
Origen del Molino de Oro de La Falda	66	Adolfo Perotti
Del dinero y otras fruslerías	68	Gilberto J. Riega
Se inauguró el Autódromo Oscar Cabalén	70	Juan Averiguador
Acti idades del A.C.A.	74	George E. Mueller
Haga turismo con Autoclub: Bahía Blanca	94	Ulyses M.G.
Un pronóstico de Urquiza	100	Beatriz Trejo
Las carreras en el Autódromo Municipal de Buenos Aires	104	
Camping, caza y pesca	108	
De aquí, de allá y de más allá	116	
Beneficios terrestres de la exploración espacial	118	
Autoclub informa	120	
Letra viva	124	
Comentarios sobre libros recibidos	125	
Noticias de la F.I.T.A.C.	130	
Cómo se monta un espectáculo en el Teatro Colón	132	
Memoria y Balance del A.C.A.	135	

Fotografías de Aníbal Aparicio, Jaime Giralt Font y Juan Carlos Piña
Ilustraciones de Domingo Villafañe y J. C. Villegas

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 261;
Secretaría de Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-9556. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.641.

Publicación adherida al Instituto Verificador de Circulaciones.

La Dirección de Autoclub no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no sean publicados, los que en ningún caso serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente las de la Dirección de esta revista.

editorial

EL ORDE

nuestra
portada



La enseñanza del tránsito vial con proyección hacia el futuro, debe iniciarse en la infancia, como complemento de la educación primaria del niño. Esta prevención axiomática, por cuya implantación viene bregando desde hace mucho tiempo el Automóvil Club Argentino y a la cual le presta siempre su máximo apoyo, está siendo convertida en auspiciosa realidad, con la colaboración de la Policía Federal Argentina. Esta nota gráfica es un testimonio de tan loable iniciativa.

DESDE hace mucho tiempo, y sobre todo durante el transcurso de la última década, el Automóvil Club Argentino viene realizando numerosas gestiones ante las autoridades municipales y policiales, particularmente de la Capital Federal, con la perseverante intención de colaborar en el mejor ordenamiento del tránsito urbano. En realidad, esa colaboración ha enfocado, junto con ese problema preciso, a cuantos se vinculan con el desarrollo de la vialidad en todo el territorio nacional, porque es materia de constante preocupación del Club, como organización al servicio del país, todo lo que atañe, dentro del amplio campo de su acción, al progreso de la comunidad en general, una de cuyas condiciones es el acrecentamiento y mejoramiento de la red caminera y la razonada sistematización de las normas que reglamentan su uso, como también, por supuesto, la prestación de los servicios que requieren los usuarios de calles y caminos: los automovilistas

Los esfuerzos del Club muy a menudo se anticiparon a las necesidades que iban manifestándose a medida que aumentaba el parque automotor argentino. Eso fue posible porque los órganos y organismos especializados de la Entidad, dedicados al estudio de los problemas del tránsito, se mantuvieron siempre atentos a la fenomenología funcional del régimen vial, tomando esta expresión en su sentido más amplio. Gracias a esto, la antes aludida colaboración del Club nunca fue fruto de la improvisación, y por eso la acción y las opiniones que el Automóvil Club Argentino aportaba a las autoridades correspondientes contaron invariablemente con una acogida favorable, aunque no siempre, como es comprensible, los puntos de vista respectivos hayan coincidido. De todos modos, lo que nos importa dejar sentado en este punto es que esta Institución, por medio de sus órganos competentes, nunca ha dejado de señalar errores y aciertos en la organización oficial del tránsito, y con frecuencia ha tenido la satisfacción de ver el éxito concreto de las ideas sugeridas.

Pero el objetivo principal de este comentario no está en el examen de la actividad del Club en materia vial y de tránsito, sino en destacar la difícil, compleja y a menudo ingrata tarea que están realizando la Intendencia Municipal de Buenos Aires y la Policía Federal, con el firme propósito de llegar a un eficaz ordenamiento del tránsito urbano. Y si bien es cierto que algunas medidas aún tienen el carácter de ensayos o tanteos, cuyo mantenimiento o no sólo puede resultar de la experiencia y no de ningún esquema teórico previo, es verdad también, y es justo y grato señalar, que tales medidas responden a un plan de conjunto, consecuente con los objetivos perseguidos, y que precisamente la aludida experiencia está demostrando que, en lo fundamental, el criterio y los procedimientos de las citadas autoridades se ajustan a las exigencias del tránsito metropolitano.

NAMIENTO DEL TRANSITO URBANO

Es, repetimos, muy agradable destacarlo, sin perjuicio de la posibilidad práctica de un constante perfeccionamiento de las normas y de su aplicación.

El buen ordenamiento del tránsito depende de múltiples factores; pero algunos en particular priman en todos los aspectos del problema y en gran medida determinan las soluciones viables.

En primer lugar, debemos referirnos a los instrumentos legales que permiten la autorizada aplicación de las pertinentes reglamentaciones. En nuestro país está en vigencia la Ley N° 13.893, de carácter nacional, complementada con las ordenanzas o reglamentaciones locales, provinciales o municipales (en la ciudad de Buenos Aires rige la ordenanza N° 12.116/48, con sus ulteriores modificaciones y ampliaciones), que registran algunas diferencias, a veces, con la ley básica citada. Ahora bien, para referirnos especialmente a esta capital, cabe señalar que esas diferencias, aunque no son muchas numéricamente, bastan para inquietar a menudo y para crear dificultades al automovilista. Como ejemplo ilustrativo es suficiente mencionar lo referente a la credencial habilitante del conductor, que la ley nacional considera de absoluta propiedad de aquél, lo que significa que no puede serle retirada ni retenida por la autoridad ejecutiva de aplicación ante una infracción concreta, mientras que algunos exégetas de la ordenanza local sostienen que tal medida, que es sin duda punitiva antes de todo juicio, está autorizada por este instrumento legal, y aún agregan muchos que, en la práctica, esa medida facilitaría sensiblemente el respeto de la ley por parte de los infractores desaprensivos, que son, por lo general, también consuetudinarios. Sea como fuere, es indudable que esta ciudad y el país entero disponen de instrumentos legales idóneos para el ordenamiento del tránsito, pese a lo cual aún es considerable el número de conductores que no los respetan o lo hacen sólo a medias, con las lamentables consecuencias que registra diariamente la crónica policial.

El segundo factor se refiere al procedimiento empleado por la autoridad en la aplicación de las normas reglamentarias del tránsito. En nuestra capital, esa autoridad está hoy concentrada en la jurisdicción de la Policía Federal, cuya tarea resulta así realmente compleja y muy difícil, a despecho de sus esfuerzos metódicos para acostumar a automovilistas y peatones al respeto consciente y responsable de las normas legítimas, en beneficio de toda la comunidad. Los pertinentes organismos municipales, por su parte, están trabajando incansablemente en el mismo sentido, en cuanto les corresponde. Creemos, de todas maneras, que pueden ser perfeccionados tanto las normas como los procedimientos de aplicación, para que desaparezca la posibilidad de una punición inequitativa o precipitada, especialmente cuando las circunstancias manifiestas aconsejaren una actitud comprensiva.

Dentro de este criterio, y desde nuestro punto de vista, fundado en la larga experiencia del Automóvil Club Argentino, queremos subrayar con particular énfasis el creciente empeño, que va siendo cumplido en paulatinas etapas, pero con sistemático esfuerzo por la Policía Federal, para educar al conductor actual y al futuro, es decir, empezando por la infancia en período escolar. Es un esfuerzo digno de aplauso y apoyo, máxime cuando hoy parece bien probado que el medio más eficaz para disminuir los accidentes de tránsito está en la difusión de la educación vial, empezando por impartirla en las escuelas primarias para continuarla hasta las aulas universitarias mismas. Según nuestros fidedignos informes, la Policía Federal argentina está organizando amplios planes en ese sentido y buena parte de ellos ya están en ejecución. Cabe destacar en este momento, y el Automóvil Club Argentino se enorgullece de ello con razón, que uno de los más concretos motivos que llevó a la fundación de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito que esta Institución sostiene con tanto éxito, estriba precisamente en el propósito de usar sus cátedras para enseñar a los nuevos conductores, junto con la técnica del manejo de un vehículo, los indeclinables principios de su responsabilidad social cuando lo conducen. Esto es un aspecto fundamental de la educación vial, cuya ausencia, en general, pesa tan negativamente en nuestro medio.

Precisamente la educación vial, que básicamente está destinada a arraigar el sentimiento de la referida responsabilidad social en el conductor, representa e involucra el tercer factor, pero no el menos importante, que influye en la eficacia de un correcto ordenamiento del tránsito. Su importancia nunca será suficientemente apreciada. Podríamos decir que constituye la real infraestructura de todos los planeamientos serios y de toda medida racional y de gran alcance en la materia, si se quiere y sabe pensar en términos de futuro.

Obviamente, muchos otros elementos de juicio deben ser considerados, como, por ejemplo, la "arquitectura" misma de las ciudades, usando aquella palabra en sentido metafórico; las dificultades o posibilidades de una adecuada señalización luminosa en calles y caminos, etc.; pero el espacio disponible no nos permite comentarlos en esta nota, con la que especialmente hemos querido poner de relieve la coincidencia de la acción del Automóvil Club Argentino con la de los grandes organismos oficiales del municipio y aún de las provincias y de la Nación, en su infatigable esfuerzo común para dotar de la mayor seguridad posible al tránsito, trátese de automotores o de peatones, mediante una perseverante tarea destinada a educar, en el campo vial, a los usuarios de las rutas y calles del país.

LA DIRECCION



INQUIETUDES DE UN CACIQUE

Señor Director:

He leído el artículo "Con los indios en la Patagonia", cuya autora es Gisela Kraftsik, del número octubre-noviembre de 1967.

Conozco la reserva indígena de Ruca Choroí, sus pobladores, sus problemas. La Organización que integro tiene continuo contacto con los mapuches y muchos son nuestros amigos.

El señor Amaranto Aygo —el cacique— es una persona típica de su raza, mesurado, observador y capaz. Preocupado por su gente, realiza una obra inmensa por el progreso de la comunidad. Esa escuela que existe en la Reducción es fruto de sus pedidos a las autoridades. Su forma de hablar puede parecer rara porque no utiliza las ampulosas frases ciudadanas, pero no debemos olvidar que no concurre a la escuela, como tampoco su padre y todos los adultos. Aquella no existía. Pero tiene el señor Amaranto Aygo algo mucho más importante: esa sabiduría que da la humildad, la experiencia.

El artículo que comento menciona un fajo de papeles celosamente guardados. Esos papeles son la propiedad de la tierra. Son los títulos que el padre de Amaranto arrancó de los funcionarios para darle a su pueblo un lugar de paz, libre de la avidez del llano. Para quienes fueron parias en su propia patria durante décadas, tener esos papeles es una dicha, un orgullo. ¿Merecen o no ser guardados con cariño?

Esa gente, honrada y laboriosa, sigue, así, recibiendo daño de nosotros, "los civilizados", y sin embargo no nos odian, quieren ser nuestros amigos, quieren integrarse a nuestra patria. ¿Les damos una mano?

Quiero finalizar esta nota citando las palabras del señor Amaranto Aygo de una carta dictada en el año 1966 a la maestra de Ruca Choroí y dirigida a nuestra Organización:

"...Anteriormente, la gente de Ruca Choroí había hecho una pequeña construcción de escuela, organizada por el jefe, el finado pa-

dre mío. Y después de estar hecha se había solicitado un maestro de escuela y vino el maestro, vino a ver el local y dijo que ese local no servía (era de dos aulas y una pieza). Desde que se fue el maestro quedó abandonado eso, luego cada poblado sacó lo que había puesto.

"La importancia que tiene para los niños, todos decimos que una vez que saber escribir y leer se defienden mejor. Con ese fin se hizo todo lo posible, pensando también que la Reducción es tan chica y cada vez se reduce más, entonces los niños, sabiendo leer y escribir, pueden emigrar, porque tierras no nos dan más.

"Me gusta que nuestros hermanos tengan educación para que ellos puedan vivir mejor, con más facilidades.

"Deseo que usted y su gente se encuentren bien..."

Prof. Víctor H. Guerriera
Grupos Juveniles de Trabajo
Voluntario
Los Aromos 243 - Ciudad Jardín
El Palomar

LA MUJER AL VOLANTE

Señor Director:

De mi consideración:

Con referencia al artículo titulado "Defensa de la Mujer al Volante" aparecido en el último número de la revista, firmado por la Sra. Nelly de Sánchez Vincente, me permito tomarme la libertad de agregar algunas consideraciones que la autora del mencionado artículo ha pasado por alto.

En efecto, la Sra. de Sánchez Vincente parece considerar solamente la situación de las mujeres que manejan los coches de sus esposos, incluyendo tal vez, por analogía, las que manejan los de sus padres.

Pero además están las mujeres independientes que, como yo, manejan sus propios coches (profesionales, comerciantes, profesoras, etc.) y que no tienen a quién llamar cuando han tenido un accidente, salvo tal vez al Automóvil Club Argentino. Esta ausencia de respaldo masculino se manifiesta cada vez que necesitamos ayuda especializada o sólo asesoramiento. Y es entonces cuando las audaces que hemos tenido la osadía de invadir un campo masculino, renegamos de nuestra condición. Porque desgraciadamente hay mucho elemento deshonesto en la industria mecánica del automóvil y, con la seguridad de que "las mujeres no entienden nada", no vacilan en cobrar exorbitancias o, lo que es más grave aún, en efectuar un trabajo mediocre o decididamente malo, exponiéndonos a un accidente.

No se puede pretender que una persona deba saber mecánica para poseer un automóvil; por supuesto tampoco todos los hombres que manejan saben mecánica. Tam-

co sabemos nosotros cómo funciona una heladera, un lavarropas y un televisor, y la mayoría tiene todos estos artefactos. Felizmente ocurre que al cabo de cierto tiempo de conducir un coche (quiero decir, el mismo coche), uno aprende a conocerlo y sabe cuándo anda bien y cuándo no, cuáles son los ruidos normales y cuáles los que no debe hacer, de manera que si llevamos el coche al taller para que reparen una falla, la mayoría de las veces (por desgracia no todas) al retirarlo sabemos o nos damos cuenta si el coche anda mejor. Y en los casos en que no podemos darnos cuenta, siempre está Dios para ayudarnos, pues alguien dijo que Dios protege a los inocentes...

Tengo cantidad de anécdotas de mi experiencia personal con el gremio de mecánicos y afines, pero esto es harina de otro costal.

Lo que he querido dejar aclarado con esta carta, es que creo que una mujer necesita verdadera valentía para poseer y conducir un automóvil, no solamente por los problemas de la calle que se van dominando con la práctica, sino además porque tropezamos con la mala fe de mucha gente deshonesta.

Sin otro motivo y agradeciendo desde ya si esta carta es considerada digna de publicarse, saluda a usted muy atte.

V. AURORA LO BRUTTO
Socia N° 316.836
Av. San Isidro 4247
Capital

PALABRAS DE ESTIMULO

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para hacerle llegar mis más cordiales felicitaciones por el contenido en general de la Revista AUTOCLUB. Creo que realmente esta Revista está cumpliendo a la perfección con todos los asociados automovilistas, brindando siempre una información amena y correcta. Es por ello que tengo especial interés en poseer toda la colección, desde el inicio de su publicación.

Salúdale muy atentamente.

JOSE ORLOV
Socio N° 203.611
Sanabria 3789
Buenos Aires

NOS ALIENTAN

Señor Director:

En mi carácter de Director de la Escuela Nacional N° 55, ubicada en Gobernador Martínez, provincia de Corrientes, tengo el agrado de dirigirme a usted con el objeto de manifestarle que he tenido el placer de leer detenidamente algunos ejemplares de la Revista AUTOCLUB, los que me resultaron útiles e interesantes ya que considero que es un elemento que refleja las au-

(Continúa en la pág. 16)

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



(Viene de la pág. 14)

ténticas características y modalidades del turismo argentino, haciendo resaltar los magníficos y diferentes escenarios que el país ofrece a la contemplación de argentinos y extranjeros, por lo que me considero en el deber de hacerle llegar estas líneas portadoras de mis sinceras felicitaciones, en virtud de que así he podido apreciar que el prestigio logrado en gran parte es debido a su dinámica y ponderada actuación al frente de la entidad de su digna presidencia.

HILMAR E. ESQUIVEL
Director Escuela Nac. N° 55
Gob. Martínez (Corrientes)

PASEOS DE NUEVO TIPO

Señor Director:

Somos muchos los que poseemos un modesto automóvil (y ser dueño de un coche no es necesariamente rico, como muchos funcionarios creen —léase impuestos,

gravámenes, tasas "POR UNICA VEZ" y otras yerbas—) y que por lo dilatado de nuestro suelo no podemos realizar viajes a los extremos del mismo (por ejemplo, Tierra del Fuego, Jujuy) dados los costos prohibitivos. Por ello nos contentamos en soñar, y el sueño se hace algo de realidad cuando (particularmente yo) leemos artículos como "Los geysers del volcán Domuyo", "Las ignoradas termas de Copahue", "La Antártida Argentina", "Neuquén y Río Negro" (N° 29, 1966), "A Bariloche en casa rodante" (N° 33, 1967), "Ushuaia", etcétera.

Los artículos de referencia y muchos otros nos pasean mentalmente por esos rincones donde las sombras son alargadas y el sol se asoma con timidez en el horizonte, la nieve da peculiaridad al paisaje, y el frío (en lugar de "disipar" a la familia, como el calor) "concentra", reúne y da calor de hogar a la misma.

Señor director, entre tanto soñamos (o sueño), vengan esos artículos referentes a nuestra patria, por muchos ignorada, y así refrescarnos el deseo de conocer personalmente esos lejanos rincones de maravillas que poseemos.

MANUEL BEY OGLUIAN
Socio plenario N° 200.302
Lafuente 2995, Capital

MEJOR EN CINCO HORAS...

Señor Director:

Viernes 8 de setiembre, alrededor de las dieciocho. Voy a retirar mi coche de los talleres Ford, en

Tucumán, con el propósito de viajar de inmediato a Salta, para seguir al día siguiente a Jujuy. Me tomo un momento, cruzo la calle y, con mi mujer y mis dos hijitos —seis y siete años de edad—, pido a un empleado del Automóvil Club una hoja de ruta "Tucumán-Jujuy". Estudio el camino a Salta, pavimentado, sin mayores curvas ni accidentes, trescientos diez kilómetros, y le pregunto al empleado qué tiempo, con un coche en condiciones, emplearía razonablemente en el tramo. Me escucha atentamente, mira a mi mujer y a mi prole: "Cinco horas, señor".

Me sorprende y le hago notar que por las condiciones del camino se puede llegar fácilmente en tres horas y media. "Sí, señor, quizás menos. Así se lo hubiera dicho si viajara usted solo. Pero si va con la señora y los niños, no debe hacerlo en menor tiempo. Es por ellos, señor."

Es obvio que lo dicho y la expresión de mi cónyuge al escucharlo determinaron, "ipso facto", la postergación del viaje.

Lamento no haberle preguntado al informante su nombre y apellido. Es porque me gustaría que quedara bien individualizado un empleado que no se limita a cumplir mecánicamente un deber informativo, sino que va más allá, y con fino tacto sabe recordar a un conductor el alcance de sus responsabilidades en la ruta.

ALBERTO PATIÑO CORREA
Socio activo N° 84.757
Mendoza

TRES MANZANAS Y NO SIETE

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con motivo del ya "eterno" tema de la prosecución de la Avenida 9 de Julio.

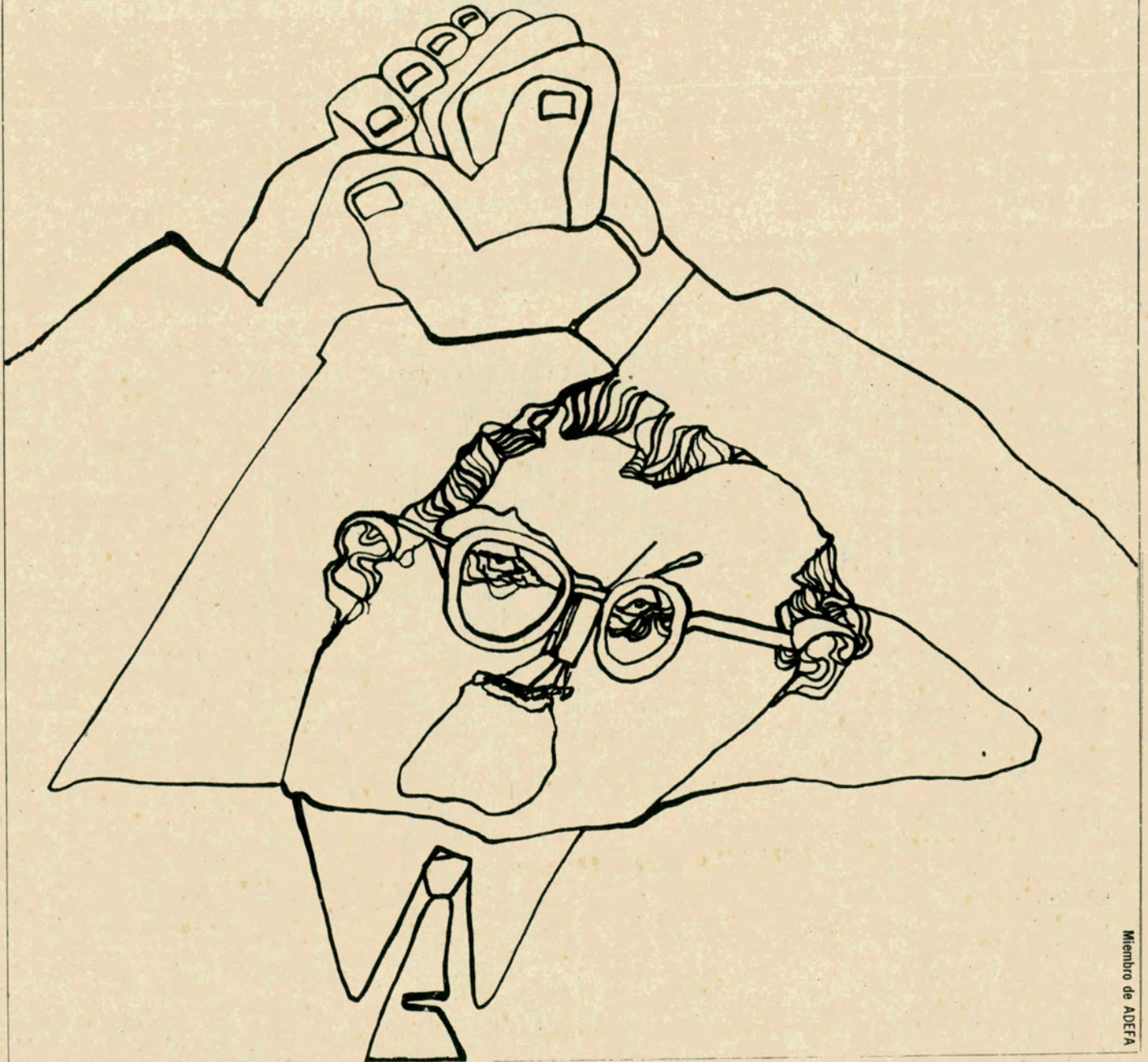
Creo que el croquis que adjunto es por demás explícito, no dejando lugar a dudas de las ventajas que reportaría mi iniciativa de continuar dicha avenida (la parte norte) de manera que terminara en los jardines de la plaza San Martín, los que, al no tener viviendas, podrían remodelarse adecuadamente para lograr el empalme ideal con Avenida del Libertador. Por otra parte, en lugar de tener que desalojar y demoler 7 manzanas, la unión se lograría con menos de 3; es decir se evitarían demoliciones y desalojos en una proporción de casi el 60 %.

Salúdolo con mi mayor consideración.

JUAN JOSE NAGERA
Posadas 1516
Capital Federal

**CONOCEN LOS FORD TANTO COMO NOSOTROS.
POR ESO LOS VENDEN TAN RAPIDO.**

Para nosotros, su actividad es inapreciable. Ellos se encargan de vender nuestros productos. Y de prestarles servicio. Ellos son los que están en contacto directo con el usuario. Por eso, los Concesionarios Ford son empresas amigas que tenemos en todo el país. Una amistad madura, basada en la responsabilidad y en la mutua confianza. En la capacidad comercial y el conocimiento técnico. Todo propietario de una unidad Ford lo sabe tan bien como nosotros.





perspectiva. Por eso mismo, me parece evidente que, para comprendernos mejor y para sentirnos cada día más fuertes frente a las contingencias de la crisis que soporta nuestra civilización en este siglo, es indispensable "pensar" la historia viva de las naciones americanas en términos del "complejo" continental, como un todo, y no como si se tratase de una yuxtaposi-

también que su virtud no puede mantenerse sino bajo la condición sine qua non de una efectiva, real y cálida solidaridad entre los pueblos que forman la comunidad humana que aquí habita. A esta altura del siglo, me parece obvio que esta solidaridad es la única coraza invulnerable que puede proteger la independencia, la vida y el "espíritu de América" contra todos los

EL DIA DE LAS AMERICAS

Por
CESAR C. CARMAN
Para Autoclub

EL 12 de Octubre y el 14 de abril son fechas singularmente significativas en la historia del hemisferio occidental, aunque por razones muy distintas en cada caso: la primera señala, en el calendario mundial, el momento en que la civilización de Occidente, demasiado ceñida dentro de los límites geográficos que le fijaron los veinte siglos anteriores al descubrimiento, rompe todas las vallas, inclusive la del miedo, e inicia la creación de un mundo nuevo; la segunda, en cambio, implica la toma de conciencia, por parte de las ya maduras naciones de este Continente, de su común historia y de su común destino, lo que las lleva a integrarse espiritual y políticamente en una asociación de pares, es decir, de miembros unidos por un hondo sentimiento de solidaridad frente a las inciertas contingencias del porvenir.

El 14 de abril, "Día de las Américas", no es, pues, simplemente la ocasión para una celebración solemne y meramente formal, sino para destacar la vitalidad del "espíritu de América", de este imponderable fecundo que anida en el alma del Continente y que está dando carácter inconfundible al "estilo de vida" de los pueblos americanos.

Esto tiene una trascendencia mayor, en dirección al futuro, de lo que suelen pensar los observadores superficiales apasionadamente absorbidos por la anécdota local, que a menudo perturba a la fuerza íntima que mueve a la historia. Por supuesto, la acción de esa fuerza es, por lo general, menos espectacular que las conflagraciones circunstanciales que en un momento dado exaltan los ánimos y deterioran el juicio, deformando la visión en

ción de entidades nacionales disociadas por eventuales apetencias y ambiciones circunscritas a los intereses de un solar parcial, por mucho que estos parezcan justificados por las necesidades de la vida cotidiana.

El Descubrimiento permitió la lenta y progresiva incorporación de este Continente, como protagonista, al proceso creador que distingue precisamente a la civilización occidental de las tantas, anteriores o coetáneas, que jalonan el pedregoso camino recorrido por la humanidad. Pero el descubrimiento no hubiera alcanzado, en definitiva, la gravitación que tiene en la construcción del porvenir, si en esta tierra dilatada, fecundada por el esfuerzo y la sangre de veinte generaciones posteriores, no hubiese nacido y arraigado un espíritu nuevo que frutece en un estilo de vida propio, en una concepción original que, convertida en gestión política, hace del hombre y del ciudadano el objetivo final y el único beneficiario de las instituciones de gobierno, de la cultura, de la técnica, de la ciencia y de la riqueza, todo ello, al amparo de un principio que hace a la esencia del hombre precisamente: la libertad. La libertad en todas sus versiones nobles.

En América, la libertad es una norma práctica, vital y permanente, y no una mera consigna de valor puramente formal. Está vinculada a la historia, es decir, a la historia moderna de las naciones de este Continente, como la raíz está vinculada a la flor y al fruto. No es una palabra sino una esencia de la vida en América, que no puede ser concebida sin ella. Pero es verdad

peligros y todas las trampas que esconde la engañosa historia de los días que vivimos.

En rigor, esa solidaridad no nace de un pacto sino de una vocación común a los pueblos americanos y, además, transita a lo largo de una amplia y soleada ruta de doble vía, que corre de Norte a Sur y de Sur a Norte. No surge de la letra de un contrato que autoriza a pedir, a conceder o a negar. No es el fruto de una transacción donde el do ut des, el "doy para que me des", sirve de medida de la amistad. Nada de eso. Es una fuerza nacida en esta tierra y arraigada en el corazón de los hombres y las mujeres de América, que, por encima de las diferencias circunstanciales, de los accidentales desniveles o desigualdades de poderío y riqueza (que no tardarán en allanarse razonablemente, porque la geografía y la historia nos empujan a todos hacia la misma meta), nos hace sentirnos protagonistas de una obra común, de una idea, de un principio en acción, de una creación nutrida por la esperanza de construir un hogar para una humanidad feliz, a la sombra de un árbol que los bárbaros han asaltado muchas veces a lo largo de los siglos y aún siguen asaltando con frenesí de orates, sin haber conseguido derribarlo nunca: la libertad del hombre.

La celebración del "Día de las Américas" es, pues, la reiterada consagración de la solidaridad continental, fuerza que será indestructible en la medida en que las naciones del mundo americano tengan conciencia clara de su destino. •

SELECCION DORADA



LOS REYES DEL CHAMAME
TRANSITO COCOMAROLA
ERNESTO MONTIEL
45001 PHILIPS



LOS MEJORES TANGOS
DEL CUARTETO LAS PORTENITAS
LOS PORTENITAS
45002 PHILIPS



DEL TIEMPO DE ORO
LOS CANTORES
DE QUILLA HUASI
45003 PHILIPS



POR SIEMPRE
LOS FRONTERIZOS
45004 PHILIPS



LOS GRANDES EXITOS
DE LOS DE SALTA
45005 PHILIPS



PARAGUAY DE MIS AMORES
L. A. DEL PARANA - L.
LEGUIZAMON - S. AGUAYO
45006 PHILIPS



EXITOS DE ANDRE
Y SU CONJUNTO
45007 PHILIPS



EXITOS DE SIEMPRE
CLEBANOFF Y SU
ORQUESTA
45008 MERCURY



EXITOS DE ORO
DE LOS PLATEROS
45009 MERCURY



LA ERA DEL SWING
45010 MGM



VACACIONES EN ITALIA
KURT EDELHAGEN
Y SU ORQUESTA
45011 POLYDOR



SOIREE DE BALLET
ORQUESTA SINFONICA
LIGERA DE MONTECARLO
45012 POLYDOR



LO MEJOR DE GASPARIN
GASPARIN Y SU CONJUNTO
45013 PHILIPS



LO MEJOR DE
LOS CLAUDIOS
45014 POLYDOR



CANARO Y SUS EXITOS
INTERPRETES VARIOS
45015 PHILIPS



VALSES DE LA VIEJA VIENA
ROBERT STOLZ
Y SU ORQUESTA VIENESA
45016 PHILIPS



EL MUNDO A SUS PIES
MICHEL LEGRAND
Y SU ORQUESTA
45017 PHILIPS



SANGRE Y ARENA
BANDA SEVILLA
45018 PHILIPS



DOIS NA BOSSA
ELIS REGINA
Y JAIR RODRIGUES
45019 PHILIPS



EL DISCO DE ORO DE MINA
45020 PHILIPS



DIXIELAND POR
LOS ESTUDIANTES
HOLANDESES
45021 PHILIPS



BRASIL ALEGRE
CONJUNTO MARACANGALHA
45022 PHILIPS



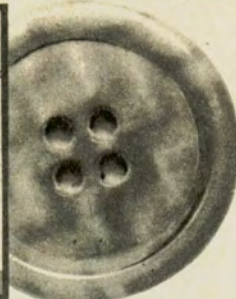
TANGOS POR MALANDO
45023 PHILIPS



HORACIO SALGAN
EDMUNDO RIVERO
45024 PHILIPS

*CALIDAD PHILIPS

Para muestra basta un botón



O un Disco Catálogo long play que ofrecemos al precio simbólico de:

\$395

que contiene temas escogidos de la Selección Dorada. Cada disco que compone esta Selección puede adquirirse por sólo \$ 795.—



Este sello identifica la calidad de grabación PHILIPS y los temas han sido especialmente grabados para esta Selección

DISTRIBUYE PHONOGRAM S.A.I.C.

"KING RANCH:"

Por VIRGINIA CARREÑO

Para Autoclub

La historia de las dos Américas comienza, como la de España y Portugal, por ser una. Después ésta se bifurca: cada reino sigue su marcha en dirección opuesta. Cumplido el ciclo, acabadas las guerras, olvidados los desafíos mutuos, se descubre, de pronto, la fraternidad básica. Baqueanos criollos y vaqueros tejanos reviven juntos el momento en que los primeros *ranchos* españoles convirtieron en estancias, en fundos, en haciendas, en hogar habitable, las hostiles soledades del nuevo mundo, y la misma palabra *ranchito*, que es peyorativa, puesto que significa construcción rudimentaria, de barro con techo de paja, se convierte en prestigioso *ranch*, en propiedad ganadera, superior al utilitario y laborioso *farm*, como la palabra *campo* se ha convertido en *camp* y el *campman* en algo socialmente superior al gaucho: cuando menos un mayordomo irlandés.

Sabemos que los primeros hacendados de los Estados Unidos fueron españoles. La primera marca de hierro para señalar hacienda está registrada por un español, y los que han estudiado el tema nos dicen que estos españoles conquistadores, sembradores de vacas y caballos, tomaron el sistema de marcar a fuego de los árabes, de quienes provinieron también las razas fundadoras de los futuros *cimarrones* y *mostrencos* (mustangs) que enriquecerían las planicies del Sur y del Oeste, aprovechadas, como las nuestras, sólo a partir del siglo XIX.

Aquí como allá, en las ciénagas del Estero y en los valles de la muerte de California, fueron los religiosos misioneros los que lograron plantar *rosarios* de poblaciones donde se demostró a los indios cómo se podía vivir mejor; y la oveja, la vaca, la vid, el duraznero, indicaron el rumbo de una gran riqueza por venir. Y aquí y allá, conquistado el arenal, el cactus y la barbarie, se encontraron razones valederas

para echar a los misioneros y quitarles sus bienes, que en muy poco tiempo desaparecieron pero no sin haber dejado en aquella parte de América la nostalgia de un estilo de vida: el californiano, que no es sino el antiguo español.

El texano de King Ranch

Los hombres del sur de los Estados Unidos, los que son de tierras antes españolas: Nueva México, Texas, California, se distinguen por su fuertísimo individualismo, como si por ser un poco españoles fueran aún más —sí, señor— yanquis. Respaldados por el petróleo que mana con generosidad del suelo de la región e informados por centros universitarios especializados (como el Beef Research Center, o Centro de Investigación de Carnes) que han tenido la inteligencia de crear, se lanzan confiados, con sus grandes sombreros Stetson, sus botas de tacó y sus angostos pantalones de tiro corto, a ensayar el *american ranchman's way* en Africa, en Australia, en América del Sur...

Robert Kleberg, el texano de King Ranch (simbólicamente *ranchito rey*, aunque no sea un nombre inventado sino el del abuelo King, que inició aquella hacienda), es un personaje tipo dentro de la historia norteamericana. Cuando el gran avión blanco en el que viaja por el mundo aterriza en cualquiera de los lejanos aeropuertos que le acercan a uno de sus *ranchos*, los operadores de la torre de control, el personal de tierra, los mozos del restaurante, el público que espera, los vendedores de recuerdos y curiosidades, ninguno duda de la esencialidad norteamericana del caballero que desciende por su propia escalerilla del interior blanco y refrigerado de la ballena voladora. *He ahí un hombre que pisa la tierra seguro de sí mismo*, se dicen. *Los dólares han de fluir de su bolsillo como el petróleo de los pozos de Texas.*

Y no les extraña que caballero tan rico y tan poderoso que en cualquier parte aterriza con los tres tripulantes de su espléndida nave, se moleste en trabajar, y con vacas, nada menos, pues eso también es parte del mito de los hombres de Texas: que se empeñen en ser vaqueros aún cuando sean presidentes de la República.

Kleberg tiene un aire a la vez bondadoso y autoritario. La vida (se le lee en la cara) le ha dado lecciones muy duras y él está dispuesto a devolver esas durezas; pero es capaz de enternecerse ante una sonrisa de mujer, un ternero, un par de chicos montando a caballo como hombreritos. Y es un patriota. En el living alargado que ocupa casi todo el interior del turbohélice, sobre el diván, en las bibliotecas de los costados, sobre su escritorio, pueden verse libros que proponen soluciones para problemas norteamericanos que ninguna relación tienen con los de la ganadería o del petróleo.

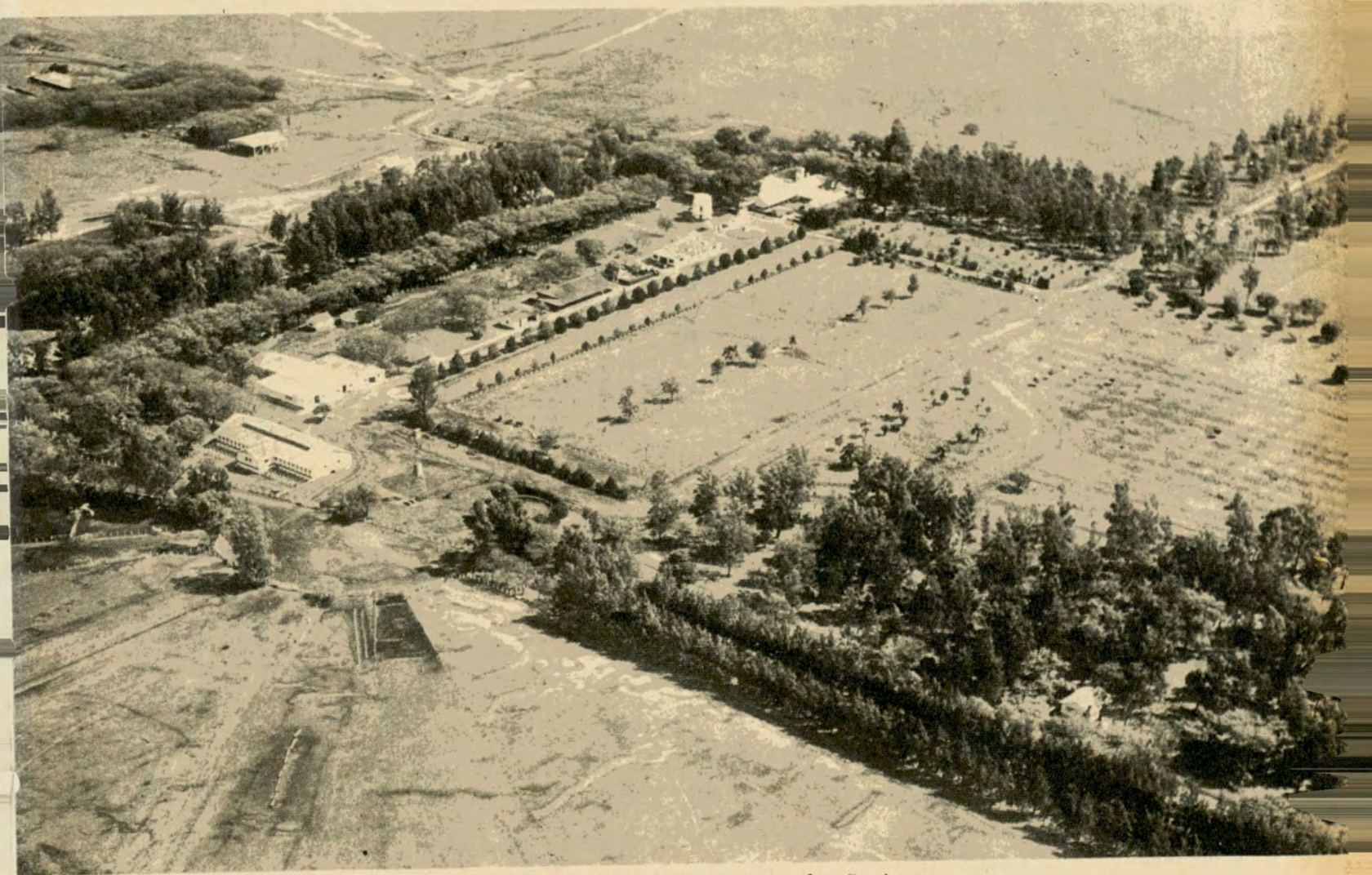
Este ya maduro caballero, señor de los cowboys, que va parando rodeo por los cielos del mundo, es el creador de la única nueva especie de vacuno originado científicamente en América y es poéticamente justo que esa nueva especie lleve un nombre español: Santa Gertrudis.

Don Roberto era rancho en una zona árida y difícil del sur de los Estados Unidos. Sus rodeos *longhorn*, es decir *guampudos*, sobrevivían a las asperidades del clima y a la aridez del suelo que no les ofrecía, en ciertas épocas, más que cactus para comer; pero su carne era tan dura, su cuerpo tan flaco, su leche tan escasa, que apenas si justificaban ese poco que les tocaba. Kleberg, buen ganadero, hizo un esfuerzo por mejorar los animales trayendo reproductores de razas inglesas para aumentar su volumen y mejorar sus carnes; pero al tiempo descubrió que cuanto más afinaba al animal menor era su resistencia a las pla-

El campo de aterrizaje de "El Abolengo", un día de ventas.



CUATRO ESTANCIAS ARGENTINAS



Vista aérea de la estancia Aguay, en Mercedes, Corrientes.

gas y penurias. Estos nuevos animales, que le salían muy caros, no sobrevivían a campo abierto y en libre competencia. Necesitaban alimentación suplementaria y cuidado constante para que la mortandad de los terneros no se llevara toda la ganancia.

Crisis y milagro

Estaba haciendo experimentos con nuevas cruza y modos de cruzamiento —lento trabajo, pues la modificación de una raza puede llevar diez, veinte años—, cuando vino una crisis particularmente severa y quizá allí hubiese terminado esta historia; mas ocurrió un milagro: en el viejo campo de King se encontró petróleo, es decir oro, es

decir permiso para no hacer nunca más nada en la vida. Tal no era, sin embargo, el propósito de don Roberto. Negoció rápidamente los redederos a la explotación del petróleo que se encontraba en su rancho y volvió al trabajo, pero ya con toda comodidad. Trataba de conseguir un animal que fuese capaz de resistir a campo todas las penurias sin perder la calidad y cantidad de carne. Empezó, pues, por buscar el vacuno más resistente, y encontró el cebú en su variedad Brahman, y lo cruzó con Aberdeen Angus (lo que da el Brangus, como el Shortorn cruzado con Aberdeen Angus da el Shangus). Intentaba mantener la resistencia a los más extremados climas, que es la virtud prin-

cipal del cebú, y su capacidad para repeler el ataque de los insectos por medio del juego de su piel elástica y de la secreción que exuda, y la capacidad para sobrevivir en selvas y páramos donde se criaba la hacienda primitiva, descendiente de la que echaron los conquistadores (parecida a los retintos de España), y al mismo tiempo adquirir el volumen de carne buena de los animales ingleses. Fiel a una meta, persistiendo en el ensayo, Kleberg logró una nueva especie basada en la cruce de Brahman con vacunos occidentales: la Santa Gertrudis, aceptada como tal en los Estados Unidos en 1940.

La red de estancias

Hoy la red de estancias King Ranch



Casco de la antigua estancia "El Abolengo" en Santa Fe, parte de la coordinación de establecimientos de King Ranch.

para la cría de Santa Gertrudis incluye tierras en Texas, en Pennsylvania, en Florida y en Kentucky, en los Estados Unidos; en Australia (cuatro millones de hectáreas), en Cuba (hoy expropiadas), Brasil, Venezuela, Colombia, y desde 1957 en Argentina, donde ahora ya existen cuatro grandes estancias: el Abolengo, El Carmen, Aguay y El Oscuro, que forman un gran complejo de cría, experimentación e invernada y donde la Asociación Santa Gertrudis, fundada por tres estancieros, cuenta ahora con más de doscientos socios.

El King Ranch no vino solo a la Argentina. Fue el resultado de una situación paralela a la de Estados Unidos. Se dieron el mismo problema ganaderos y un estanciero inquieto dispuesto a la experimentación.

Juan Reynal (aquel Reynal que a los quince años, entusiasmado por las proezas de Lacey, había comprado el primer taco de polo y dos bochas y fundó con sus hermanos el team Santa Paula) tenía, en 1938, una estancia en Corrientes. Sus averiguaciones sobre el mejor animal para poblar ese campo lo llevaron hacia el Aberdeen Angus, y entonces compró 2500 vacas a Bovril (célebre estancia británica), 500 de pedigree a Liebig, otro famoso establecimiento británico —(ambos deben considerarse modelos en materia de ganadería industrializada)—, y otros animales más tendientes a refinar sus rodeos correntinos. Obtuvo así premios en las exposiciones rurales de Concordia, Uruguayana, Curuzú Cuatí... Pero observó que si bien sus rodeos refinados mejoraban visiblemente, la hacienda producía menos. Resolvió entonces estudiar zonas comparables y viajó a los Estados Unidos. Casado con una norteamericana de San Francisco, Jane Whitney, perteneciente a una antigua familia de Nueva Inglaterra, entre cuyos antepasados se contaban marinos de la época heroica de los Yankee Clippers, estaba familiarizado con el modo norteamericano de

enfrentar los problemas económicos, es decir, desbrozándolos de toda complicación política, filosófica o estética.

Solución para Corrientes

Juan Reynal visitó King Ranch en el año 1949 y volvió convencido de que la nueva raza, grande pero resistente, que había creado Mr. Kleberg, era la solución para Corrientes. Envío a uno de sus hijos —polista como él— para que adquiriese los animales para un plantel básico de Santa Gertrudis y el hijo volvió con dos costosísimos toros y veinte vaquillonas.

Les sucedió entonces a los Reynal lo que suele ocurrirle a los entusiastas que, habiendo descubierto una solución para sí mismos, se sienten impulsados a *venderse* a los demás. Se convirtieron en promotores dedicados a establecer en Argentina la nueva especie norteamericana, con lo que eso significa en un mercado hecho durante cien años, y con toda justicia, al producto inglés.

Robert Kleberg, invitado por Reynal, vino por fin a la Argentina en 1956, y en 1957 adquirió una vieja estancia en el sur de Santa Fe, *El Carmen*.

El Carmen había sido formada por Pedro Christophersen, un caballero noruego, quien la había llamado *Carmen* en honor de su esposa: Carmen Alvear. La estancia había ido cambiando de manos, había sido colonia, y estaba muy abandonada. Las ciento cincuenta hectáreas de parque se habían hecho bosque... Un raro bosque con estatuas de mármol entre la maleza; pero la buena tierra estaba ahí, por debajo del yuyal y de los alambrados caídos, y era de la mejor tierra del mundo. Reynal aconsejó su compra al estanciero texano y éste le pidió al argentino que se la administrara.

Al año siguiente la compañía adquirió otra estancia famosa: *El Abolengo*, formada por Edmundo Perkins a quince kilómetros de *El Carmen*. Esta propiedad, con su vasto parque inglés, su gran casa baja y hospitalaria durante veintitrés años, había sido de un magnate argentino-belga: De Ridder. Los dos establecimientos empezaron a funcionar como un vasto complejo de producción y preparación de futuros Santa Gertrudis. A este fin, Kleberg y Reynal formaron una compañía. Abbott (Lorenzo) Reynal, hijo de Juan, casado a su vez con una norteamericana: Phyllis Millar, de Newport, Rhode Island, administra todos las estancias.

Estas tierras del sur de Santa Fe, en la zona entre Rufino y Venado Tuerto, se cuentan entre las más fértiles del mundo. Conocidas desde los primeros tiempos de la Conquista (allí se fundó el fortín Sancti Spiritu, que no sobrevivió ante los indios, por la fiereza de estos, dice la leyenda de Lucía Miranda, por la pasión de los españoles por el juego, anota la historia, que les hizo descuidar la guardia, noche tras noche, hasta el malón fatal), estas tierras fueron asoladas por los indios primero y por el paso de ejércitos hambrientos después, a tal punto que estaban completamente abandonadas a fines del siglo XIX, cuando Eduardo Casey, que habría de fundar Venado Tuerto, las atravesó cazando y comenzó a soñar con un pueblo de irlandeses que vivieran como reyes.

Cerebro electrónico

Juan Reynal inició las cruzas para multiplicar los Santa Gertrudis, en 1957, con treinta toros y tres mil quinientas vacas de las tres grandes razas británicas. Adquirió Aberdeen Angus de Guerrero, Shorthorn de Santamarina, Hereford de Drysdale, de Herrera Vegas, de De Ridder... Llevó un control exacto de las crías seleccionándolas para nuevos ensayos, siempre con la meta de conservar los rasgos de rustici-

dad que hacen el valor de la raza en medios hostiles: mucho calor, mucho frío, plagas, pastos duros.

Al cabo de un año de llevar el control, ternero por ternero, con su origen y sus rasgos de crecimiento, el papelerío era abrumador. El estanciero comprendió que los métodos habituales debían ser reemplazados por otros que redujeran drásticamente el trabajo. A su pedido, la International Business Machines de los Estados Unidos, I.B.M. elaboró el método para llevar el control por medio de la cibernética, según el sistema de *cerebro electrónico* que procesa a muy grande velocidad los datos que le son suministrados por unas tarjetas agujereadas según claves convenidas. Así se sabe, por ejemplo, qué padres han dado los terneros con más capacidad para desarrollarse rápidamente, o qué vacas han respondido mejor a la inseminación.

Uno de los datos más importantes con respecto a los terneros es el referente a su capacidad de engorde rápido desde el destete hasta los dieciocho meses, pues de este rasgo depende que el ganadero que va a vender en el mercado de carnes haga un buen o mal negocio. Cuando menos tiempo deba permanecer sobre el campo, comiéndose el pasto de esas hestareas tan costosas, mejor para el estanciero, cuya meta es producir más kilos de carne de alta calidad comestible, sobre menos campo y en menos tiempo.

El problema se agudiza a causa del altísimo costo de la tierra y del personal para manejarla. Hasta hace pocos años, confiados los argentinos en que teníamos la mayor extensión de campo de clima templado capaz de sostener ganados a campo, invierno y verano, sin alimento complementario, podíamos dejar que la buena de Dios obrara lo suyo sobre pastos y animales; pero esa actitud hoy llevaría a la ruina.

Rivales del estanciero

En las zonas favorecidas, como las de gran parte de Buenos Aires y sur de Santa Fe, no sólo es muy cara la tierra sino que el estanciero se encuentra con serios rivales dentro de su propio predio. Los pastos que por medio del animal vacuno se transforman en proteínas —carne y leche—, principal alimento del hombre, son devorados por insectos, especialmente la tucura,

langosta chica que ha proliferado catastróficamente desde que la desecación de las lagunas alejó a los pájaros que se la comían, y yuyos no comestibles, suelen absorber buena parte de la sustancia de esa tierra que ha de ser, pues, limpiada sembrada y fertilizada para dar su rendimiento ideal. Insecticidas, semillas probadas, fertilizantes y sistemas especiales de laboreo, como el arar en redondo para conservar toda la tierra negra de la superficie, cuestan mucho y estos costos deben ser tan estrictamente controlados como los de una industria, para que el progresismo estanciero no se convierta, a causa del desorden, en un despilfarro suicida.

El Carmen se utiliza, pues, como centro de producción de Santa Gertrudis, sobre plantel de finas vacas de raza inglesa. *El Abolengo* es, en cambio, el el lugar de la venta (que se lleva a cabo anualmente en el mes de Mayo) y en general la estancia de invernada, donde los animales producidos por las otras tres alcanzan su más alto punto de perfección. Aquí está también la gran casa hospitalaria, con su pileta de natación, los céspedes a pérdida de vista, el living-room con los cuadros de Figari y de Vidal, el tapiz de Jean Lurcat, los libros ingleses, las copas de polo.

En marzo de 1967 *El Abolengo* celebró las bodas de Angie Reynal, única hija mujer de Juan Reynal y de Jane Whitney Hughes, con el gran polista inglés Paul Withers. La ceremonia congregó a los más distinguidos sportsmen del Río de la Plata y de los Estados Unidos, entre ellos Michael Phipps. Este casamiento, memorable en los anales de la sociedad argentina, acentuaba el carácter deportista de la familia Reynal, que sumaba un campeón más al clan de los Santa Paula, y también su inclinación a lo rural, pues Withers y sus padres son, en Inglaterra, "gentlemen farmers", caballeros agricultores.

La estancia Aguay, en Solari, Corrientes, fue el tercer rancho de la operación argentina. Había sido de los Menéndez Behety. Estaba en excelentes condiciones, con buena arboleda y amplias casas, vacunos finos y ovejas. Aquí, en tierras más calurosas, plagadas de bichos, los Santa Gertrudis se enfrentarían al desafío para el que fueron creados. La operación se puso en marcha. A poca distancia de la casa, que tiene una agradable naturalidad

dentro del paisaje llano, con muchas plantas tropicales, una piscina y un molino, se ha erigido el más original de los cobertizos para el remate. Redondo como el krahl africano, armado sobre troncos de palmera y techado con paja de laguna, deja pasar la luz por el centro abierto y de ese modo el animal en venta queda iluminado en medio de las tribunas en sombras.

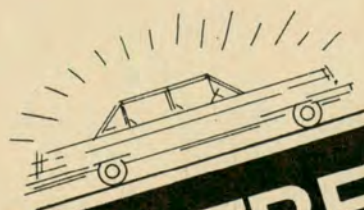
La cuarta estancia de los Santa Gertrudis es *El Oscuro*, inmensa propiedad en el centro de Corrientes, que fue hasta hace poco una de las estancias de la tradicional familia correntina de Mantilla, que había puesto en ella buen gando Hereford. Pero multiplicada la familia y al subdividirse por herencia los campos, entraron en uno de esos litigios interminables que ensombrecen la historia de nuestro país. La estancia cayó en ese estado de abandono que se conoce entre nosotros como el de *bienes de difunto*. La hacienda Hereford se alzó y con tiempo desarrolló grandes cuernos y una agresividad selvática, se borraron los antiguos corrales y aquella estancia se convirtió en una especie de vaquería como las del siglo diecisiete...

Adquirida recientemente por los Reynal, *El Oscuro*, que fuera de los Mantilla e ingresa en la operación Santa Gertrudis, es protagonista del más audaz de los experimentos ganaderos, pues se trata de cruzar artificialmente las chúcaras vaquillonas correntinas con los toros finos de *El Carmen* y recuperar así enormes rodeos desparrramados en una zona marginal, que tratada en el *american ranchman's way* puede dejar de serlo. ¡Pero qué vaqueros baqueanos se necesitan para llevarlo a cabo!

Muchas regiones del norte argentino, curiosamente aquellas donde se formaron las primeras estancias, han dejado de ser ganaderas. Podrían serlo de nuevo, como Tucumán, donde el advenimiento del Santa Gertrudis ha sido recibido jubilosamente.

El experimento que se está llevando a cabo en Argentina en las cuatro estancias que operan coordinadamente en la producción, promoción y venta de ganado Santa Gertrudis, es uno de los más concienzudamente realizados en gran escala, y si bien es cierto que la nueva especie ha sido creada en el Norte de América, los ejemplares del Sur bien pueden ser los aristócratas de la raza y justificar particularmente su origen *real*. •

para el hogar y el automóvil.



LUSTRE CON GRUMETE

AUTOMOVILES. MUEBLES. HELADERAS. ETC..

TAMBIEN LIMPIAMANOS

Solicítelos en estaciones de servicio, garajes, bazares y ferreterías.

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

LAS CALLES DE BUENOS AIRES

Por
GUSTAVO
GARCIA
SARAVI

Para Autoclub
Fotos de J. C. Piña

CARLOS PELLEGRINI

Bernardo Gonzáles Arrili tiene escritos los siguientes conceptos: "Pellegrini es hombre de suerte. Alem es hombre de desdichas. Pellegrini está con los de arriba. Alem con los de abajo. Pellegrini vive en la calle Florida. Alem en la calle Cuyo N° 1752, antes de llegar a Callao, en el suburbio. Ambos son abogados. Pellegrini tiene de clientes a las empresas extranjeras, a los bancos, a los estancieros; Alem, a los criminales sin un peso, a los maridos engañados en el rancharío, a los desertores de los cuerpos de línea, a los 'pobres y ausentes'. Pellegrini hace años que está con el gobierno; Alem en la oposición..."

Aquel historiador se refiere, por supuesto, a los dos prohombres de nuestro pasado más o menos inmediato. Sin proponérselo, sin embargo, ha anotado una serie de características y circunstancias absolutamente válidas para la aproximada descripción casi espiritual de las arterias de Buenos Aires que rinden su homenaje a las dos grandes figuras de nuestro civismo.

Carlos Pellegrini-calle, en efecto, es bastante de aquello: una vereda ancha y cómoda, árboles y jardines a un costado, luz y metropolitano, velocidad y pleno centro. Se está a un paso de todo, y el Obelisco, como un vigilante gigantesco o un novedoso Polifemo, custodia la tranquilidad del ex Presidente que cada tanto, como corresponde, se dirige al Jockey Club a conversar con sus amigos y tomar una copita. Nada le está vedado, naturalmente, a su prestigio y señorío.

No obstante —¡oh, contradicción de la Municipalidad y las nomenclaturas!—, el hombre-calzada que un



El hombre-calzada que le dio nombre a Carlos Pellegrini no puede cruzar a la vereda del teatro Colón, pues, si lo hace, se encuentra en Cerrito.



El insobornable orden callejero que debe respetarse le da a Carlos Pellegrini una sola y única vereda. Eso sí, bastante ancha.

día salvó a la República no puede cruzar una avenida que lo roza y entrar al Teatro Colón. Ni siquiera por la fuerza. De ninguna manera. Existe un insobornable orden callejero que debe respetarse. Incluso para tan importante hombre público. Porque si llegara a hacerlo, o simplemente lo intentara, desaparecería como por arte de encantamiento. Y en un segundo ya no sería el señor Carlos Pellegrini, el gentleman Carlos Pellegrini de la dignidad política y las caballerías. Y ante el horror de sí mismo y sus transeúntes se convertiría en una largura anodina inexplicablemente denominada Cerrito.

MORENO

Aunque está visto que nadie nos hace caso en nuestra prédica, nosotros no dejamos de creer que por el módico precio de algunas chapas de bronce ubicadas en ciertas esquinas, muchos millones de habitantes aprenderían para siempre perdurables lecciones de civismo, dignidad y democracia. Lo que estaba escrito en los libros de lectura, en las clases que nos dieron los profesores de historia en el Colegio Nacional, se ha volado con el tiempo y con el viento. Y con las dudas que nos traen algunas nuevas ideas, y con el olvido.

Y así en Moreno podríamos anotar sencillamente, de trecho en trecho, frases y sentencias del héroe-joven. Una costumbre que, tal vez, la hayan tenido los griegos y los romanos. Escojamos algunas elegidas al azar: *La justicia y la ley deben ser una para todos los vasallos, sin que la riqueza, la nobleza, la milicia, los estudios, eximan a nadie de la potestad de los Tribunales...* *El respeto de las leyes mantiene los tronos más que millares de mercenarios...* *Nadie se adelanta en la sociedad por la injusticia y la violencia...*

Si cada caminante de Moreno entendiera y aprendiese de memoria cada uno de estos conceptos en una sola caminata pasaríamos a ser la Nación más civilizada de la Tierra. Sean otros nuevos para que alguna Sociedad de Fomento los haga burlar en las esquinas: *Sin la justicia, sin la moderación, sin la templanza, sin la prudencia y el justo aprecio de las cosas de la vida, no puede haber libertad...* *La fidelidad tiene su mártires, como la religión...* *La República siempre es atacada bien y siempre se defiende mal...* *Los viciosos y corrompidos son siempre audaces y los hombres de bien, no se sabe por qué fatalidad, obran siempre con infinita lentitud...* *No es tan difícil establecer una ley buena como asegurar su observancia: las manos de los hombres todo lo corrompen...*

Las calles de Buenos Aires —creemos que ya lo dijimos alguna vez— son más útiles para internarnos en

el pasado y recordar algunos conceptos valiosos para el presente y ese dudoso porvenir que algún día también se hará hoy y respiraciones e inminencia. No nos cansemos entonces de recordar y escribir en las paredes —aunque sólo sea con tiza— las verdades que nos llegan con el prestigio moreniano: *El soldado que expone el pecho a las balas enemigas no hace mayor servicio que el que abandona su retiro y ataca con frente serena la ambición, la ignorancia, el egoísmo...* *La libertad de los pueblos no consiste en palabras, ni debe existir en los papeles solamente. Cualquier déspota puede obligar a sus esclavos a que canten himnos a la libertad, y ese cántico maquinal es muy compatible con las cadenas...*

Este paseo por el Barrio Sur de Borges, las desaparecidas morenadas y la antigua aristocracia, nos trae igualmente juicios importantes sobre el prócer de 33 años. He aquí lo que expresa Ricardo Levene: *Moreno inaugura la serie histórica de las renunciaciones —más bien de los renunciamientos voluntarios, como realizaron después San Martín y Rivadavia entre los espíritus representativos de la Independencia— presentadas cuando el hombre público comprende que ya no puede ser eficaz en su gestión y no admite la posibilidad de continuar en el cargo al solo efecto de conservar una situación personal...* Y esta es otra opinión de C. Galván Moreno: *Pocos casos será dable hallar en la historia, no de nuestro pueblo, de la humanidad entera, en que un hombre, en sólo siete meses de actuación pública y nada más, haya conquistado para sí tan puros, tan indiscutibles y bien merecidos galardones de gloria imperecedera...*

La verdad es que mucho hemos aprendido en este paseo por Moreno Y con Moreno, naturalmente. ●



Como muchas otras calles de la zona sur, Moreno nos muestra aquí la estrechez de su calzada.



En las chapas indicadoras de la calle Moreno muchos habitantes podría aprender inolvidables lecciones de civismo, dignidad y democracia.

LAS RUINAS DE SAN IGNACIO DE LOYOLA

Por

ANA EMILIA
LAHITTE

Para Autoclub

EN ocasiones como ésta, uno mide las benefactoras paradojas del progreso: asfalto y fantasmas, motor rugiente y silencio espectral, presente y pasado, poderosos, brotando de la tierra misionera. El nombre del fundador de la Compañía de Jesús arraiga en la selva un auténtico milagro que, desde diversos puntos de vista, merece ser revisado; por una parte lo histórico, remontándonos a la corte de los Reyes Católicos y a la formación del pequeño caballero de alcurnia, vanidoso y galante, nada ejemplar en la primera etapa de su vida, aunque no tan pecaminoso como lo pintan los austeros retablos de la época; de cualquier manera, lo que gravita sobre nuestra memoria es la transformación luminosa que obra en su espíritu la lectura de la Vida de Cristo, que, en dura convalecencia de heridas de guerra, le es entregada a cambio del libro de caballería que Don Ignacio de Loyola solicitase para distraer sus padecimientos.

La inmediata renuncia al mundo, la emulación de los mártires, el voto de humildad, que lo vuelcan de lleno a la alta disciplina del espíritu cristiano, lo mueven a componer los Ejercicios que hoy llevan su nombre, íntimamente regidos por la cultura superior que, pasados los treinta años, constituye su arma de conquista. Nos lo imaginamos con sus seis compañeros, estudiantes de teología, allá por el año 1534, el día de la Anunciación de la Virgen, fundando con sus primeros votos la que habría de llamarse Compañía de Jesús, instituida canónicamente en el año 1540; la misma que al trasladarse a América, cumpliendo una etapa de colonización acerca de la cual aún no puede abrirse juicio definitivo, dejaría en medio de la espesura misionera el testimonio más sorprendente que pueda el viajero imaginar: la ciudad arrasada que, varios siglos después de ser destruida en sus materiales vulnerables, alza el espectáculo magnífico de la supervivencia fundamental: su sentido fundador.

Una imagen falsa

La falta de información acerca de nuestros tesoros americanos tergiversan la imagen real de las ruinas de San Ignacio de Loyola y,



Otro detalle de las ruinas jesuíticas de la antigua reducción de indígenas fundada en 1632, que puede admirar el viajero.



guiándose por la clásica imagen que precarias tarjetas postales distribuyen por el mundo, suponemos encontrarnos con algunas piedras vetustas, emergiendo de marañas subtropicales. Nada más alejado de la realidad: las ruinas de San Ignacio son, actualmente, una de las ciudades más bien cuidadas con que cuenta nuestro país... El trazado ejemplar de aquella comunidad nos incita a comprobar sus beneficios, ahora que la palabra se ha puesto de moda, y una hora larga de caminata nos lleva a recorrer la diagramación orgánica de las calles dormidas. Porque, bueno es ponernos de acuerdo: allí no hay muerte. No puede considerarse como tal el sortilegio que puebla aquellos recintos imponentes. A partir del templo, con su magnífico altar mayor perfectamente reconstruido, al pie del cual subsisten las tumbas de los sacerdotes que se unieron al destino de América, bulle la vida perdurable y es fácil reconstruir el espíritu de la época, cuya permanencia sume al visitante en luminosa confusión.

San Ignacio de Loyola es uno de los lugares históricos más importantes de nuestro país, no sólo por



Un aspecto de las ruinas de San Ignacio Mini, en las que se puede apreciar el adelanto alcanzado por la obra de los civilizadores jesuitas de las antiguas misiones.

encarado en serio la total reconstrucción y grupos de obreros especializados, guiados por técnicos, procuran, en lo posible, reintegrar a su sitio las moles de piedra que durante siglos permanecieron semi-enterradas entre la maraña vegetal y la tierra roja. Advertimos la facilidad con que esas piedras pueden ser labradas: ello explica la profusión de diseños artísticos que cubren las losas de las galerías o las primorosas tallas insinuadas entre el desgaste natural o por las consecuencias de la lucha, que convirtió aquella fortaleza en una hoguera enconada.

Nos traspasa el testimonio de los grandes ventanales tapiados en procura de defensa: todavía sostienen el peso de la tragedia los lapachos calcinados y en aquella madera noble parece haberse petrificado el símbolo de nuestras tierras del norte. Los comedores, las bibliotecas, los amplios dormitorios, las bodegas, hablan de orden y dominio: quienes allí dirigieron la construcción y su vida intensa, rigiendo los destinos iniciales de una raza, no eran improvisados: traían, del otro lado del mar, milenios de sabiduría. Fácil es advertirlo: aquellos arabescos disciplinados y profusos tienen huellas moras, y se nos ocurre oír una canción de la antigua Europa que mezclan con Oriente su refinamiento y su decadencia. En las alas de los pájaros, en las savias de los colosos del bosque, perduran sus melodías.

Alejándonos de las dependencias principales, luego de recorrer almacenes y sótanos, terrazas y miradores, llegamos a las células comunitarias donde, en grupos poco numerosos, se afincaban las familias, dependiendo de la supervisión idónea que hacía posible aquel orden, aquella disciplina, con aquel elemento humano. Las celdas de castigo suelen traumatizar a los visitantes y uno queda perplejo ante ese dechado de sensibilidad lírica, pues si en nuestro tiempo subsisten los establecimientos penales —de exigua concepción asistencial— no es de extrañar que, en aquellos días, en primera generación de catequistas, hubiera lugares de corrección acordes con las circunstancias psicosociales del momento. En cambio, es dado reflexionar sobre el atraso evidente que ocasionó la destrucción emancipadora. Aún hoy, a cuatrocientos años, sigue siendo aquello un lugar casi desierto, y la provincia entera de Misiones, asistida por una de las naturalezas más privilegiadas, continúa esperando a quienes descubran y valoren sus posibilidades de realización.

En suma, visitar las ruinas de San Ignacio de Loyola es dar un paso memorable hacia el necesario conocimiento de lo nuestro: el país. ●



Esta es la principal entrada del templo de San Ignacio, en Misiones, con relieves de alto valor artístico e histórico.

la sugestión poderosa que de inmediato induce al viajero a interiorizarse a fondo del acontecer histórico —explicado en la cuidadosa distribución de las placas alusivas—, muy en especial, por lo inspirado de aquel testimonio de piedras calcinadas cuya dignidad heroica es accesible al común denominador de los huéspedes. No es necesario poseer un espíritu demasiado afinado para sentirse protagonista de la epopeya jesuítica y aún cuando surjan las inevitables polémicas al caso y los bandos se dividan en el juzgamiento arriesgado, acerca de la compleja influencia española, sus métodos y fines principales; agotado el caudal de esa dialéctica que tienta siempre a los argentinos, en cuanto se entra de lleno al silencio magnífico de la selva, empieza la recreación trascendente: y se nos ocurre poco un océano para dividir los orígenes del sacrificio recíproco que entraña la conquista.

Escaleras y andamios

Turistas neófitos, tomamos las fotografías documentales del caso, a la entrada del templo, pero surgen algunos inconvenientes; es difícil encontrar un ángulo donde no aparezcan escaleras y andamios. Se ha

EN notas anteriores nos hemos ocupado de los primitivos medios y elementos de viajes y transportes utilizados en el Río de la Plata

Nuestra desigual y dilatada topografía presenta diferentes contrastes e inconvenientes, casi siempre insalvables en aquellos tiempos, cuando se trataba de sus anchos, profundos y correntosos cursos de agua.

Por la situación mediterránea del trayecto, desprovistos de transitadas costas marítimas, por incuria y por desconocimiento, las autoridades de la Gobernación del Río de la Plata no se apercibieron o no quisieron dar importancia a las exigencias náuticas de los viajeros. Para traspasar un río de una a la otra banda, era indispensable decisión, entereza para afrontar los riesgos, en los que entraba la fortuna de la propia vida, que podía ser comprometida en un exceso de temeridad. Y por sobre todo, temeridad, indispensable suma de condiciones que el viajero debía llevar en sus petacas.

Como los puentes eran una aven-

da del débil barco y algunos hay diestros en este pasaje, que hacen lo mismo con sólo aguijonearlos el que va adentro.

Suele llevar este barco una o dos personas, y las cargas, hasta 10 ó 12 arrobas. Y aunque esté una hora yendo y viniendo no se ablanda.

Por sobre todo, en su factura, además de un cuero reseco y moldeado previamente, con tierra, arena o paja seca, la estructura o conformación de la pelota se reforzaba con algunas gruesas y flexibles ramas o era contorneada por la parte superior con gruesas guascas que, al modo de jareta, conformaban los bordes.

Contrariamente a lo que podría suponerse, el fondo de la pelota era totalmente plano y muy escasa la línea de flotación, por lo cual se hacía sumamente difícil mantener el equilibrio dentro de ella.

No obstante la importancia que el nadador tenía en el transporte, cuya rienda o lonja de cuero llevaba sujeta entre los dientes, el viajero, sobreponiéndose a sus nervios y al inminente peligro de ver zozobrar su ligero esquife, debía mantenerse

natural y obligado que hay que afrontar, al que deben someterse todos los que deseen trasladarse de uno al otro extremo del territorio.

Entre los muchos viajeros que se ven precisados a recurrir a este recurso náutico, curiosa variante, se encuentra el marino y capitán inglés José Andrews.

Sereno y sin alardes de ninguna naturaleza abandona la diligencia en la que viaja y se apresta a cruzar el Saladillo: *La pelota, vista de lejos, parece una caja de té chino flotando aguas abajo. Y agrega: Es necesario mantener un lindo equilibrio en la cruzada. Me hicieron colocar en el centro del cuero, en el punto preciso de gravedad. Allí entonces me senté no sin antes haberme preparado para un baño.*

La nadadora, ocasionalmente daba vuelta la cabeza con expresión de darme ánimo, como diciéndome "No se asuste".

Solamente el espesor de un cuero me separaba de la eternidad y para mi seguridad no contaba más que con la destreza en natación de una mujer.

EL CUERO EN EL RÍO DE LA PLATA

Fue elemento importante de transporte y navegación

Por FEDERICO OBERTI

DIBUJOS DE R. GOMEZ
Para Autoclub

tura y una comodidad desusada y costosa, el hombre se ingenió para construir y emplear un tipo de embarcación elemental: la pelota de cuero.

Por comprensible y empírica suficiencia técnica, él fue el creador, el piloto y el impulso de este medio de transporte náutico. Y los elementos que conformaron su factura fueron de sobrada abundancia en el país, primordial explicación del auge de este tipo de embarcaciones.

Como nosotros sólo podríamos determinar su construcción en relación con nuestros actuales elementos culturales, nos remitimos al mismo Arce, para que nos transmita sus impresiones:

El modo de pasarlos (los ríos) es un cuero de toro, a éste se le levanta las alas en redondo, y en cuatro como un palmo en alto, manteniéndolas así con cuerdas, o con un palo flexible o correoso, formado un artesón. Métese el hombre dentro; y otro va nadando, llevando una cuer-

totalmente inmóvil.

El trance no se prestaba a chanza y casi todos obedecían a pie juntillas al semidesnudo Caronte que, con singular pericia, por unos pocos reales lo trasladaba de una a la otra banda, sano y salvo, con todos los bártulos de su pesado equipaje.

Recuerdos de viajeros

Sobre los previsible peligros que entrañaba este medio de transporte, otro viajero malquistado con aquellos rudimentarios elementos de navegación, dice al respecto:

El modo de pasar los ríos es raro y muy peligroso a veces, pues no hay puentes. Algunas veces pasan a caballo, otras en carretas y otras en pelotas de cuero. A éstas algunas veces las tiran caballos, llevándolas atadas de la cola, otras un peón va nadando llevando la cuerda asida a los dientes. Es muy peligroso; no obstante, lo usan.

Peramás no desecha la idea del peligro, más infiere que es un riesgo

Francisco J. Muñiz y Carlos Darwin

Más reciente y no menos significativos son los testimonios que aporta el célebre médico argentino Dr. Francisco Javier Muñiz, en carta que le escribe al sabio inglés Carlos Darwin, para informarle del sentido, historia y funciones de algunas voces del vocabulario criollo.

Después de referirse a la construcción e inmejorables condiciones marinerías de la pelota, Muñiz relata sus personales experiencias, cumplidas en los días de la guerra con el Brasil, diciendo:

Se mejora la estructura de la pelota remedando con ella la de un bote sin quilla. Las curvas son de una madera llamada tala, flexible cuando verde, y la borda se figura arqueando una vara de lo mismo, asegurada a la orilla del cuero con tintos de este material.

La pelota construida de este modo admite remo o simplemente ramas

En este dibujo de R. Gómez vemos cómo el nadador "arrastraba" en el agua la pelota con su asustado navegante.



de árboles que azotándolas simultáneamente sobre el agua comunican el impulso necesario a la progresión.

Evidenciando la falta de otros medios de navegación en las inmediaciones del campo de batalla o la necesidad que tenían de disponer de sus propias embarcaciones para obviar urgencias menores, agrega el ilustre médico:

Hemos pasado en los campos de Montevideo durante la guerra de los argentinos con los brasileños, en 1836, 37 y 38, el Río Negro, el Yí, el Tacuarembó y otros ríos, caudalosos en el invierno en esta especie de botes, que contenían a la vez cuatro hombres, sus armas y valijas

En la misma correspondencia, Muñiz advierte la participación de otros elementos en la factura de este tipo de transporte, cuando le informa a su colega Darwin:

Cuando falta un cuero entero, se forma la pelota por supuesto mucho más reducida, con la carona de vaca que lleva el jinete bajo el recado,

y que es muy común en la provincia de Buenos Aires y en la campaña de Montevideo.

Impuestos a las dificultades

Apartándonos un poco de la pelota en sí, cabe advertir que con el mismo material animal fueron elaborados diversos medios de navegación, cocidos, cerrados y sopladitos.

Esta misma abundancia de cueros, con los cuales nuestro aborigen construía sus toldos e infinidad de elementos indispensables a sus necesidades, ha sido utilizado por los indios de las costas patagónicas para la ejecución de sus embarcaciones.

Otros, como los zurrones y los graneros, eran utilizados para contener y conservar granos, alimentos, bebidas y aún se preparaban al modo de flotadores o pontones, uniéndolos entre sí y apareados, como ya, muchos siglos antes, los había dispuesto Julio César, según se esta-

blece en los relatos de sus campañas.

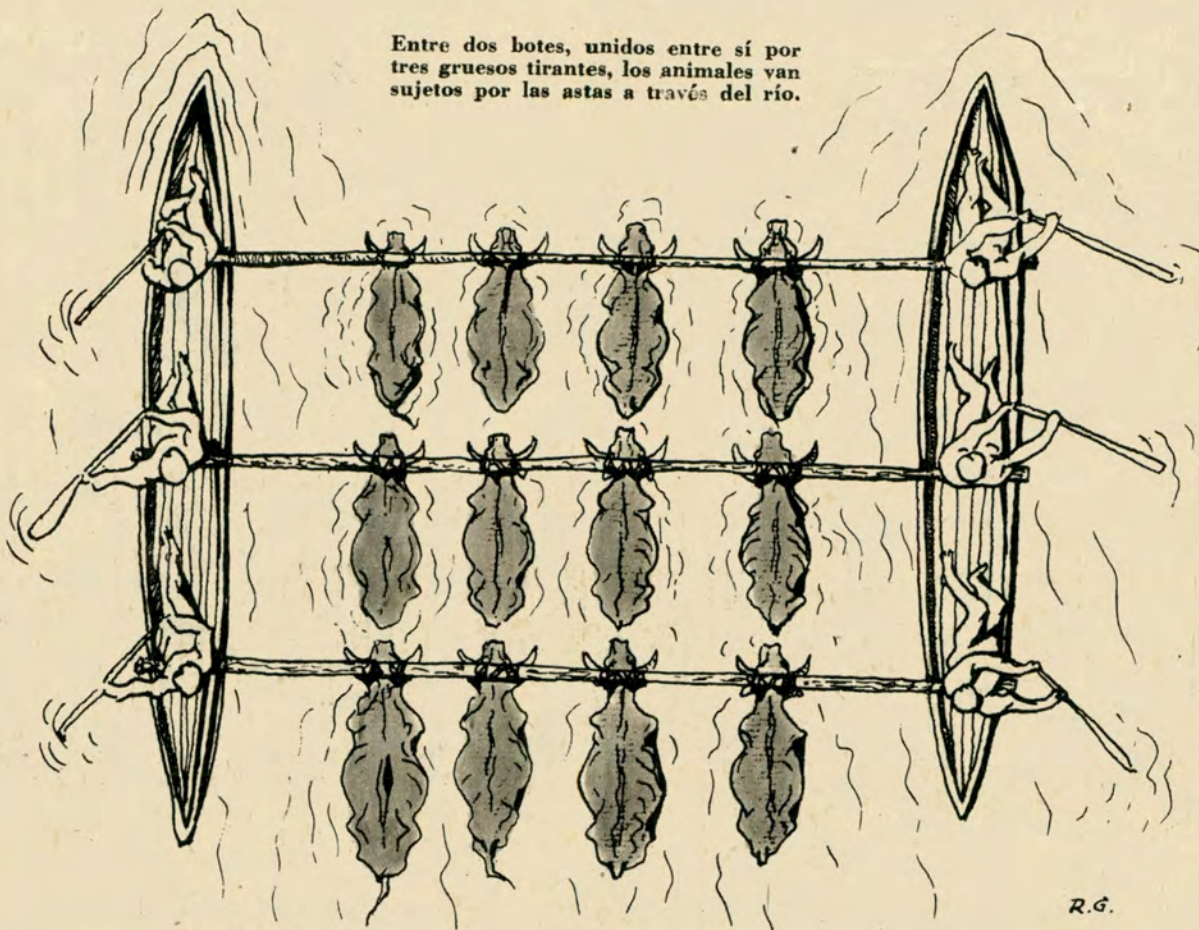
Contrariando toda lógica, dada la reducida importancia de este tráfico fluvial, y la necesidad de incrementarlo, a mediados de 1800 el gobierno crea un impuesto a las dificultades, un ligero derecho de peaje a cobrarse para pasar por el estado natural de los ríos, por cuanto la mayoría carecían de puentes.

Juntamente con la necesidad de arbitrar recursos, el gobierno criollo impedía el libre tránsito, traslado y comercio entre las diferentes provincias del país, demorando el progreso vial.

Un hecho muy significativo en aquellos tiempos en que los puentes no parecían de vital necesidad lo constituía la presencia de balsas y canoas en las costas de los grandes ríos, cuyos servicios, por concesión, los prestaba la actividad privada.

Tiempo antes de la construcción del puente de Gálvez, levantado en 1791, un servicio de balsas y canoas

Entre dos botes, unidos entre sí por tres gruesos tirantes, los animales van sujetos por las astas a través del río.



R.G.

se hallaba ubicado en los pasos de Maciel, Gamboa, Paso de Burgos, La Matanza, Paso Chico, de los Padres Betlemitas, Aguas Arriba y en la Capilla de los Remedios, todos ellos distribuidos sobre las márgenes del Riachuelo.

La tarifa por persona y cabalgadura, ida y vuelta, era de medio real; carreta cargada, un real y medio; carretilla cargada de pasto, por mes, así lo haga pocas o muchas veces, un peso.

Extraños transportes de animales

No sólo las personas necesitaban de los transportes náuticos. El transporte de animales exigía recursos especiales: la espontánea e ingeniosa inventiva era de una necesidad imperiosa.

Uno de estos originales medios fue puesto en práctica por el inteligente e ingenioso Florian Baucke, cuando se vio precisado a pasar de una a la otra banda del río, una crecida tropa de bovinos.

La fiel interpretación gráfica que reproducimos en esta nota, es el mejor testimonio de lo que dice Baucke:

El río era demasiado ancho y profundo y el ganado no hubiera podido cruzarlo nadando, por cuyo motivo se aprestaron dos grandes canoas, distantes y paralelas entre sí, sobre las cuales se colocaron varios gruesos tirantes a los que eran sujetos los animales.

Los que viajaban sentados en los botes, remaban a través del río.

Cuando llegaban a la banda opuesta, el ganado era desatado y saltaba fuera del agua. Para que no se extraviara en la selva, esperaban ya diez o doce indios de a caballo para arrear el ganado al pueblo.

De estos primitivos medios de navegación fluvial, como si se quisiera cerrar el ciclo de una edad, de la singular era del cuero, nos habla un ilustre prohombre argentino, el general José María Paz, cuando en el año 1835 se dispone a cruzar las crecidas aguas del río Areco.

El general venía viajando en un coche, procedente de la ciudad de Santa Fe, en cuya cárcel de la Aduana Vieja ya había cumplido años de encierro, y era trasladado a su nuevo destino y prisión del Cabildo de Luján, esta vez como cautivo de Juan Manuel de Rosas.

Cuando Paz se enfrentó al corren-

toso cauce del Areco, por más de un instante debió pensar en la sosegada paz de la cárcel.

Temeroso de que la fuerte corriente volcase a su vehículo, Paz exige que sean tomadas todas las providencias, como eran la apertura de las puertas laterales y la colocación de nadadores en el lado opuesto al de la corriente.

Lo curioso del trance, y esto justifica y abona lo que hemos dicho sobre las inmejorables condiciones marineras de la pelota, es la preferencia que en este momento muestra el coronel Antonio Ramírez, el jefe federal encargado de la conducción y custodia de Paz. Ramírez resuelve cruzar el río en una pelota, tal vez por no confiar en el medio empleado por su prisionero o porque las secretas órdenes prevenían adversas disposiciones.

En idénticos peligros, en la posibilidad de cruzar el Areco en el coche empleado por Paz, Ramírez optó por el uso del recurso más antiguo, por el más tradicional, actitud que casi siempre asumen los hombres del pueblo, como si invariablemente respondiesen a los dictados del conocido refrán: más vale malo conocido que bueno por conocer. •

HONGOS GIGANTESCOS AL ALCANCE DE TODOS



Investigadores alemanes han obtenido hongos de este tamaño. El mayor de todos pesó 1.136 gramos.

PRONTO podrán enriquecer su carta los gastrónomos con una nueva especialidad. Se llama filete de hongo. De momento este champiñón del futuro, del tamaño de una col desarrollada, crece solamente en los terrenos de experimentación del Instituto Max Planck de Cultivo Fitológico, en la pequeña ciudad de Schleswing-Holstein Ahrensburg, cerca de Hamburgo.

Investigadores alemanes han logrado obtener allí ejemplares gigantes de hongo. El mayor conseguido hasta ahora en el centro de investigación de Ahrensburg pesó 1.136 gramos, y el peso medio de los que se obtienen corrientemente es de unos 400 gramos. Esto supone 40 veces más que el de los obtenidos en el cultivo normal fuera del instituto.

Estos avances en la cría del champiñón se deben a la doctora Gerda Fritsche, diplomada en Horticultura. Esta investigadora —se ocupa del cultivo del champiñón desde hace diez años— intenta demostrar lo que se puede conseguir con su cultivo.

La primera tarea de la doctora Fritsche fue hacer desaparecer las laminillas debajo de la caperuza. Pues no sólo son una molestia para el ama de casa a la hora de limpiar los champiñones, sino también carece de aliciente para la venta. Un hecho que corroboró a la investigadora en sus propósitos fue que la razón de que los champiñones se tengan que cosechar pronto es que de otro modo las laminillas tiñen.

La investigadora de Ahrensburg habla de hongos al alcance de todos. Le disgusta que siga siendo una hortaliza cara, adquirida por aquellos que tienen dinero. Para hacerla además, atractiva, a los otros sectores de consumidores es preciso hacerla más económica, gracias a una carne abundante.

Al comienzo de los mismos experimentos con unos 5.000 cultivos con estiércol, en unos 15.000 vasos, crecieron productos alargados y unidos, desconocidos hasta entonces. Tras innumerables experimentos, en 1962 se hizo un descubrimiento sorprendente. Por primera vez se barruntaba el hongo deseado: sin laminillas, sin tallo, sin huecos y con mejor sabor, tirando algo a anís. El equipo de la doctora Fritsche constató una substancia seca de un 12 por ciento aproximadamente. En los champiñones corrientes aquella es del 3 al 10 por ciento.

La economía se interesa particularmente por este hongo extraordinario. La investigadora tiene otros planes. Quiere obtener un hongo más compacto y, por ende, más pesado. Espera que para dentro de tres años habrá logrado cuajar su filete vegetariano.

(STUTTGARTER ZEITUNG)
("TRIBUNA ALEMANA")

EXCLUSIVIDAD demarchi



INDIVIDUAL 2 placards en 1

Construidos con seleccionadas maderas e interiores en material HARDBOARD ideal:

CONTRA HUMEDAD CALOR Y POLILLA

MAS CAPACIDAD COMODIDAD Y PROFUNDIDAD

DOBLE CAJONERA BOTINERO ESPACIO PARA colgar ROPA CORTA Y LARGA

El modelo que se ilustra GUARDATODO INDIVIDUAL, mide: 2.00 x 2.50 mts. OFERTA ESPECIAL: \$ 2.400.- por mes
55 AÑOS DE HONESTIDAD COMERCIAL GARANTIZAN SU COMPRA

A los Socios del A. C. A. precios especiales

Atención especial a los clientes del INTERIOR
ENVIAMOS FOLLETO ILUSTRADO

Estacionamiento gratuito en SARMIENTO 1245

PLACCARDS
demarchi
Sociedad Anónima

Sección PLACCARDS A MEDIDA
Solicite Técnico a 35-1699/1765/2809

Unicas 4 direcciones

SARMIENTO 1215 - 1227
SARMIENTO 1164

RIVADAVIA 8233 - 8241
RIOJA 2011 - 2017

UN conductor, complicado en un accidente del que él no es culpable, que sufre heridas, no tiene derecho, según una sentencia de la audiencia territorial de Brunswick, a una indemnización total de los gastos de hospital y debe conformarse con reducciones en la indemnización por daño personal si al producirse el accidente no llevaba puesto el cinturón de seguridad. Pues, según el tribunal, es cómplice, no del accidente, pero sí de la cuantía de los daños.

En relación con el cinturón de seguridad, muchos conductores sienten por él una manifiesta repugnancia. Ello se debe en primer lugar a la idea subjetiva de que, tras un choque, el auto puede arder, lo que produce gran pavor, y de que el conductor con sólo ligeras heridas o solamente paralizado de momento por la impresión, no pueda salir del auto por culpa del cinturón. Esta idea supone una seria resistencia psicológica al cinturón de seguridad que no se debe despreciar.

El cinturón se suelta en un segundo

Contra estas ideas y sentimientos ayudan poco la estadística y las consideraciones de probabilidad. Pues cada uno se sienta en el automóvil como individuo. Y sin embargo es razonable conducir amarrado con el cinturón. Accidentes hay muchos, pero es raro que el auto se incendie enseguida como una antorcha. Pero quien, tras un leve accidente con incendio inmediato, estuviere en condiciones de abandonar el auto tendrá tiempo, fuerza y presencia de ánimo para soltar el cinturón en un segundo. En muchos casos será precisamente al cinturón de seguridad a quien en esos momentos tenga que agradecer la mediana claridad de la cabeza (por no haber sufrido golpe alguno) y la movilidad de sus miembros.

Pero en la mayoría de los casos no se produce incendio alguno. Es indudable que en todo choque es útil el cinturón. Quien no crea en estadísticas puede llegar a convencerse por la vía de la razón. La mayoría de las personas que fallecen después de un choque a una velocidad relativamente pequeña mueren por derrames internos, por desgarro del hígado o el bazo. No es precisa la estocada con el árbol de dirección, de tan mala fama.

El choque al volante, con la enorme presión que se produce por la repentina aceleración negativa, puede producir rupturas mortales de los órganos internos. Los más expuestos son el hígado y el bazo, pero también la vejiga y el diafragma se



Un tribunal alemán opina que la utilización general del cinturón de seguridad reduciría de un 50 a un 75 por ciento los accidentes graves o mortales.

EL CINTURON DE SEGURIDAD Y LOS ACCIDENTES

Comentario a una sentencia judicial alemana

rompen con frecuencia en los accidentes. Todo conductor sabe, o debería saber, que en estos casos es frecuente un aplastamiento o ruptura de las costillas, que son posibles las lesiones pulmonares y que están muy expuestos el rostro y los ojos. Pero las lesiones más frecuentes y más peligrosas son las de cráneo y cerebro, que desembocan en parálisis y lesiones psíquicas para

toda la vida. Afectan sobre todo al acompañante del conductor, que es despedido a la carretera porque, aparte del parabrisas, no tiene nada ante él.

Para evitar la muerte

Todos los peligros citados los evita sin duda el cinturón de seguridad, que es elástico y cede un poco. Es difícil definir en qué por-

El choque puede producir al conductor lesiones mortales en sus órganos internos. Las más frecuentes son las del cráneo y cerebro, que producen parálisis y alteraciones psíquicas para toda la vida. El cinturón de seguridad puede evitar esas graves consecuencias.



centaje consigue esto. El tribunal de Brunswick opina que la utilización general del cinturón de seguridad reduciría de un 50 a un 75 por ciento los accidentes graves o mortales.

Según eso no le negaremos una razón práctica a la sentencia de la audiencia de Brunswick. Lo que molesta a sus detractores —en primera línea a los clubes del automóvil— es la enorme generalidad de la ley en que se apoya. No existe ley alguna que prescriba la utilización del cinturón de seguridad y el tribunal tampoco ha fallado basándose en una "obligación moral", sino en el parágrafo 254 que dice en general que el perjudicado puede ser cómplice de la cuantía del daño que se le ha ocasionado. El accidente de circulación, de que en nuestro caso se trataba, cae dentro de este caso. Por eso —considerado desde este punto de vista— no se precisa una ley expresa sobre el cinturón de seguridad.

Sólo que una ley de este tipo sería adecuada para imponer a un gran número de conductores un sentido de responsabilidad que no han recibido con el auto y el carnet de conducir. Desconoce el parágrafo 254 del código alemán quien se sienta alegremente al volante y lanza a gran velocidad toneladas de carga con no sabemos cuántos CV. Quien supiera que una ley especial declara cómplice al conductor que en su máquina no instala todos los recursos de seguridad posible, compraría tal vez el cinturón, aunque sea relativamente caro.

Los clubes del automóvil no tienen nada contra los cinturones de seguridad, incluso los han ofrecido a sus miembros a precio de fábrica. Tal vez pretendan con su crítica influir en la normalización del tribunal de Brunswick, para que se promulgue una ley federal que obre de modo claro y pedagógico, como sucedió con el casco para los motociclistas.

No debe regularse todo

Pero el legislador se resiste a forzar al conductor a limitar hasta cierto punto su libertad de movimientos. No debe regularse todo y hay que admitir que el cinturón les resulta antipático a personas un tanto sensibles. Pues la libertad que da el auto (al menos en teoría y no en la circulación de acceso al trabajo o vuelta del mismo), ¿no es destruida manifiestamente por el cinturón? A ello hay que contestar que un auto, junto con la libertad, supone también un gran riesgo y que la sujeción momentánea con el cinturón es un mal menor comparada a la sujeción a una silla de enfermo para toda la vida. •

(De Tribuna Alemana)



ESCRITORIO SECRETARIA

Medidas:
 Ancho m. 1,45, fondo 0,75
 " " " " " 0,40
 Con o sin cajones.



MODELO EJECUTIVO Plano superior en laminado plástico o con protección en tela plástica y vítrea, de 6 cajones.

Se construyen en otras dimensiones a pedido.

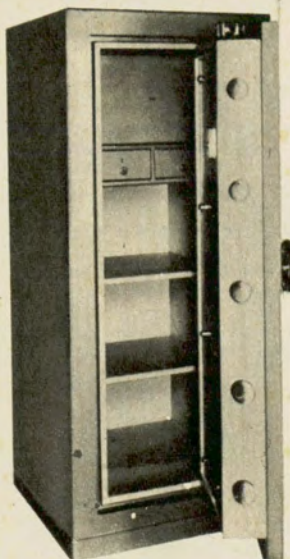
Características:
 Medidas: m. 1,45 x 0,75 de fondo.



BIBLIOTECAS Con puertas corredizas y estantes graduables.

Medidas:
 Ancho m. 2,25, fondo 0,45, Alto 0,79
 " " 1,55, " 0,40, " 0,79

COMPRANDO CALIDAD NO HAY EQUIVOCACION



CAJAS FUERTES

Con cantos vivos o redondos.

Características:

Tesoro con 2 cajones y 2 estantes móviles.

Medidas:

- Alto: 1,30 x 0,60 x 0,60
- " 1,45 x 0,60 x 0,60
- " 1,60 x 0,60 x 0,60
- " 1,70 x 0,70 x 0,70
- " 1,80 x 0,90 x 0,70

Se construyen cajas de 2 puertas en varios modelos.

**CAJAS FUERTES
 MUEBLES DE ACERO
 PUERTAS PARA
 TESOROS**

*60 años de prestigio
 en el amueblamiento de
 empresas*



D'Alvia Hijos

ESTA FIRMA NO TIENE SUCURSALES

CANGALLO 462 T.E. 33-9649 BUENOS AIRES

SOLEDAD

VIAJAR solo es prueba de alta imaginación o de impermeabilidad. Se supone que el viajante va solo con su valija o su liviano muestrario, y el viajero, con alguien conversador, fragmentario y observador de detalles comunes. Los detalles que aparecen como subrayados en rojo son de después, cuando el viaje ha encontrado su estación terminal.

COLOR

El viaje tiene el color previo. Si el viajero va a hotel de primera clase o de segunda, si parará en casa de parientes o si lleva ya consignación para una de esas mansiones donde una señora, que ha quedado viuda o está separada de su marido, para ayudarse, da pensión a amigos de amigos o conocidos de conocidos clientes, que se van recomendando unos a otros, ya sabe el color que le corresponderá. Azul en el hotel, verde en la casa de la parentela, gris en la pensión de la señora viuda.

PENSION

Cada vez que en las biografías de los hombres conocidos aparece, en sus comienzos modestos o pobretones, la casa de pensión, una gran tristeza lo tiñe todo con premura que el lector de la biografía tardará, después, en comprender o no comprenderá si no conoció casas de pensión. La casa de pensión no es hotel ni fonda, ni comedor ni restaurante, ni casa de familia o de amigo, y tiene un poquito de cada una de esas cosas y un mucho de nada. Cuando se usaban las sillas de Viena, en los comedores con aparador y trinchante, todas las casas de pensión de Buenos Aires tenían esas sillas esterilladas y esos muebles de talla alta y maciza. De la salita a medio alfombrar salía un leve vaho de encierro matizado por el gramófono tanguero, y cuando se abría la ventana que daba a la calle quieta, la luz iluminaba un retrato ovalado, hecho al carbón —al crayón, se decía—, donde el marido difunto mostraba la pulcritud de su corbata y la seriedad curvada de sus bigotes, endurecidas las guías con aquella brillantina que olía a Colonia legítima. El pensionista, —si provinciano— comprendía el valor de aquel homenaje conyugal, porque de donde venía le acompañaban a su turno, como en un arca de recuerdos, unas sillas, un aparador, unas alfombritas y un retrato a lápiz casi idéntico. Era el aire de familia que se le podía hallar a las casas de aquí y de allá. Y cuando se tenía la dicha de conocer a la dueña de casa, que se ayudaba a vivir con aquel menester difícil y riesgoso del pensionado, se descubría que no era la única ni estaba sola en el mundo aquella otra viuda de la tierra nata, que vestía siempre de negro y llevaba la efigie del difunto en un gran prendedor de esmalte colgado de la horca en sus senos flácidos.

GRATIS

Cuando vine a estudiar a Buenos Aires me mandaron a lo de la Argüelles Perolleno. Era un caserón en la calle México, antes de llegar a Piedras. Todavía está, igualito. Alguna que otra vez paso por allí, respetuoso y emocionado. ¡Qué tristeza! —me confesa-

APUNTES DE VIAJE

Tomados
desde
hace
mucho
hasta
hace
poco

Por
**BERNARDO
GONZALEZ
ARRILI**

Ilustró J. C. Villegas
Para Autoclub



ba melancólico un abogado que ya cumple la modesta función de los abuelos. Tenía de bueno aquella casa —sigue—, que estaba cerca de la Biblioteca y a pocas cuadras de la Avenida de Mayo. Lo primero es una necesidad para los estudiantes de pocos recursos, lo segundo una distracción para los idem... Porque la Avenida de Mayo, entonces, tenía su prestigio intocado. Pasearla era darse un baño de españolismo pintoresco, imaginar una caminata por algún paseo público de Madrid... Se viajaba gratis, como siempre que el deseo de viajar sueña...

DESMAYO

Iban en el tren, arrimaditos, hablando en voz baja, mirándose con cierto entusiasmo inquisidor. Ella, en total laxitud, el pelo muy negro y largo ca-

yéndole sobre la cara de cera. Asociando ideas recordamos un sauce llorón, y aunque la comparación se nos ocurre de una vulgaridad deportiva, digamos que los asturianos llaman al sauce "desmayo". Eso era; se desmayaba al lado del enamoramiento inexpressivo y expectante de él.

HISTORIA

Para comprender el porqué de las curvas graciosas e inútiles de las vías férreas que cruzan los paisajes argentinos, hay que estudiar la historia de cada lugar y de cada uno de los propietarios de tierras que van dejando los durmientes ferroviarios a los lados. Los ingenieros de vías no siempre coincidieron con el axioma geométrico de que la línea recta es la más corta. Aparte de que el apuro por llegar a destino sólo se justifica en una colegiala en vacaciones.

TUMBAS

Viajeros hay que llevan anotados los lugares que deben visitar en las grandes y viejas ciudades europeas soñadas durante toda una vida. Es una medida de previsión sumamente práctica. Porque, cuando uno camina mucho, olvida otro tanto. No se sabe qué relación tienen las distancias con la memoria, pero existe. Al regresar es cuando uno echa de menos las cosas que ha dejado de ver por olvido. Una señora frívola puede recorrer todas las tiendas de París y, si le sobra el dinero, visitar a modistas y sombrereras. Una señorita intelectual concurre a los salones de arte y a las salas de conversación o monólogos, a los teatros y a los museos de antigüedades. Ambas mujeres regresan tan ilustradas como pimpantes. Un amigo conozco que ha visitado todas las tumbas de hombres famosos de todos los cementerios de la capital francesa, y sueña con volver a Europa e ir a Ravena para visitar la tumba deshabitada del Dante. Nékros.

NARANJAS

Otros viajeros hay que recorren los caminos del mundo para traerse, para ellos solos, una colección de paisajes parecidos y de crepúsculos idénticos. Unos naranjos de la costa levantina, encortinados por el sol que se cae dorado a lo lejos, los vuelven a ver iguales, a idéntica hora, en tierras del Tucumán. La dichosa mirada del coleccionador de paisajes intransferibles se regodea en tal cual detalle mínimo. La naranja valenciana tiene más rojo diluido en su cáscara que la congénere tucumana. Hay cierta rubicundez en la española y cierta pálida elegancia en la argentina.

SUSTITUIR

Hay que sustituir. Pongamos como ejemplo: una mina de plata de rendimiento pobre —como aquella de que habla Baroja— no vale como negocio; cuesta más la mano de obra que el mineral que pueda extraerse. Aunque eso

no significa que la mina no valga, se la puede sustituir por un laberinto de sirenas. Y entonces llegan los viajeros de distintas partes del mundo a descubrir las sirenas de la mina pobre.

¿No hay en San Luis una mina de oro pobre, en la que se han fundido algunos capitales desde la época colonial a la de ahora? Una hay en la que trabajó el padre del poeta Lafinur. Con la historia de los capitalistas fundidos, algún autor local —¿dónde estarán las minas de oro?— debiera forjar una leyenda en la que aparezcan a cierta hora del día gnomos con barba larga y piernas cortas, porque hablar de sirenas acaso resulte un plagio que no entusiasme a nadie. Imagine el lector la importancia que adquiriría el lugar con una leyenda muy extendida, que estuviera hasta impresa al margen de las guías turísticas. Los viajeros no serían defraudados totalmente, porque si no alcanzaran a ver los gnomos de la fantasía, verían los paisajes maravillosos de la realidad. Hay que sustituir. Los argentinos conocerían a San Luis, provincia olvidada y desconocida, nadie sabe por qué.

OCURRENCIA

Un chiquilín ocurrence calzó un viejo casco de vigilante en lo alto de un poste telefónico, a la vera de un camino regularmente transitado, rumbo a las Sierras de la Ventana. Las primeras semanas no ocurrió nada; pero luego de transcurridas, los automovilistas comenzaban a aminorar la marcha y buscaban el palo y el casco. Cuando lo descubrían, descendían del vehículo, lo miraban, decían algunas palabras a quienes los acompañaban y con un inocultable gesto de decepción volvían a su coche y a su camino. El palo y el casco no valían la pena. Pero al mes había en el lugar un puesto de bebidas y cigarrillos. Después se estableció un paradero. Y se construyeron dos ranchos. Vino una casa prefabricada. Hubo que mandar un agente de policía. Se instaló una "estación de servicio"... El sol, las lluvias, los vientos, han terminado con el casco original. Ya no está. Ahora, los que se detienen en aquel lugar informan a los que no saben, que en lo alto del palo telefónico se mantuvo un casco que había pertenecido a un viejo poblador de la zona que en su juventud peleó contra el Imperio Británico durante la guerra del Transvaal y que en cierta tarde con entusiasmo recordatorio tiró su antiguo sombrero al aire y lo dejó calzado en la punta del palo. Y cuanto se le quiera agregar, no al palo sino al relato.

El lugar lleva ahora el nombre de un coronel que se distinguió cuando la conquista del desierto.

DESPREOCUPACION

Las anotaciones que pudiera hacer un filósofo en viaje no podrían pasar del aforismo. Apunte de un tema y la detención del pensamiento aun cuando se lograra la frase completa y feliz. Se ha dicho que al leerse un aforismo no podría decirse qué le preocupaba al autor en el momento de escribirlo. Eso es el viaje: la despreocupación del pensamiento, aunque pueda saltar, dislocado y brillante, pero hecho trizas.

El sentido literario se desvía durante el viaje. Sólo pueden quedar rasguños o pellizcos utilizables por el autor cuando vuelva a aquietarse y dé por



terminado el andar. Entonces viene el recuerdo, exacto en la medida que se quiera y según las facultades de perseverar tocadas en suerte al viajero. Se ha visto y probado que una torre observada por dos literatos en viaje, cuando se van acostando en las cuartillas escritas, resultan dos torres. Cada uno ve la suya. Las mujeres españolas que encantaban a Lope, le meten miedo a Azorín...

REVELACION

El viajero lleva consigo una cámara fotográfica que en las aduanas pasa de contrabando y los celadores no pueden ver. El viajero, cuando traslada los negativos de su cámara y procura lograr positivos que le agraden, por lo común se equivoca en la revelación y maltrata sus excelentes tomas. Pero no es culpa del fotógrafo. Se utilizan en la revelación muchos productos químicos adulterados.

SEDANTE

La erudición se ahuyenta y nubla ligeramente en el triqui-traque del tren y se borra con el ruido deslizante del automóvil. Solamente de camino y a pie demorado puede pensarse o sumergirse en problemas filosóficos o cuestiones históricas. Por eso, a muchos, los viajes sedan.

PENUMBRA

Cuando pasa de prisa, por Portugal, José Enrique Rodó advierte en los pobladores de los campos quietos y de las ciudades inquietas un sentimiento melancólico que supone se filtra por lo restante de una grandeza perdida; es la "tristeza de la casa de hidalgos de donde ha desertado la fortuna sin llevarse consigo la distinción ni la altivez". Los pueblos antiguos, que se renuevan con mucha lentitud, tienen conciencia "de una historia que no ha de superarse nunca". Veía Rodó aflorar la "saudade" típicamente portuguesa, "suave penumbra en el carácter de las gentes y de las cosas". Naturalmente, es el viajero el que va cumpliendo el viaje y es Rodó quien ve de tal manera. Lo curioso está en su



rememoración de la gloria pasada de Portugal cuando llega a Pisa, y en su silencio y quietud evoca a la Pisa batalladora y hacendosa, que reconquista a Cartago; la Pisa donde encuentra dos sombras para acompañarle en sus visitas desde la primera mañana; las sombras de Dante y de Byron.

Anote el probable visitador de tierras itálicas la dichosa caminata del uruguayo de las parábolas al amparo de tales sombras augustas, cicerones de excepción, y en la Plaza de los Caballeros busque una casa vieja, donde chirriaba una prensa de impresor, y busque en su pared, junto a la puerta, una chapa que recuerda al "Divino Alighieri" y otra lápida, en cualquier muro, cuya leyenda no deja olvidar que allí mismo el poeta inglés —la otra sombra amiga— escribió seis cantos de su "Don Giovanni". Que eso de andar leyendo chapas de bronce y lápidas de mármol es lo mejor de los viajes.

TONINAS

En los apuntes y diarios de navegación de los primeros europeos que llegaron al Nuevo Mundo, se ven abultadas las ocurrencias dictadas por el desconocimiento y el miedo. Viajaban a oscuras y descubrían endriagos. En el Diario de un jesuita, el P. Farinelli, cuya traducción ha publicado (1965) el historiador Ernesto J. Fite, (Viaje al Plata y a Chile), se encuentran noticias que ahora pueden parecernos sorprendentes. En realidad, sirven para conocer detalles de época que no siempre pueden hallarse en los textos de historia, especialmente los escritos por quienes no saben o no quieren prestar atención a las menudencias.

Un día —el 44 de la navegación—, "se vio un pez bastante grande saltar del agua para devorar a un joven del navío que estaba sentado en la proa por la parte de afuera..." No se dice ni se sospecha qué pez fuera, pero se le atribuyen intenciones que se frustraron "porque el salto no llegó hasta el sitio en que se encontraba el mozo, pues de lo contrario se habría dado en su cuerpo móvil sepultura".

Marchaban camino a la Guinea, "tierra de moros idólatras", y de tanto en tanto la calma les obligaba a aburrirse esperando que lloviera para renovar el agua dulce de las barricas semiagotadas por una sed pertinaz. El consuelo y la distracción dábanles una pesca tan abundante como accidentada, según los mismos relatos, donde el miedo adquiere tamaño de leyenda aldeana. Además, "sacaban los marineros tal cantidad de peces que no sabían qué hacer con ellos". Y el día 57, un marinero sobre el árbol de un trinquete, "pescando toninas con lanza, que son grandes peces de 70 y 80 rótolos (casi kilos) cada uno", cayó al agua un mozo que estaba detrás de él, y ya lloraban todos la muerte del desdichado cuando "quiso el Altísimo" que se tomara de la cuerda de la lanza y volviese a bordo. Las terribles toninas —hoy lo sabemos— son inofensivas, y en las playas de nuestro sud se dice que si tropiezan con un hombre en las aguas, lo empujan a hocicazos hacia la costa.

¡Los absurdos que han anotado los viajeros de hace cien o doscientos años, y los absurdos que dentro de cien o doscientos años más encontrarán los lectores de anotaciones de viajeros de nuestro días, si es que aún aparecen lectores capaces de tan denodado propósito!

NI la *Ronda Nocturna*, de Rembrandt, ni *Las Meninas*, de Velázquez, ni siquiera *La Gioconda* —por nombrar algunos de los cuadros más mentados por la admiración universal— han requerido la necesidad de una platea, como la que está instalada en la Iglesia de Santo Tomé, en Toledo, donde se exhibe el famoso *Entierro*.

Mucho es en verdad lo que hay que ver en él, a juzgar por las revelaciones que ha hecho el investigador doctor Vicente E. De Pablo, en su libro titulado *El misterio del Greco, resuelto*.

Doménico Theotocópuli, el cretense, llegó a Toledo a través de Venecia. Esa ciudad del mar —femenina, oriental y lujuriosa— fue su escuela, la escuela del Tintoret-

to y de las rubicundas mujeres desnudas del Ticiano. ¿Qué extraño imán le hizo preferir a Toledo, abandonando todo aquel encanto y fijándose para siempre en el más austero paisaje de piedra, allí donde los caballeros parecían apóstoles redivivos? ¿Por qué renunció a la fiesta veneciana y a sus claridades nacaradas, para apegarse como quien descubre el eco de su alma en esta Toledo ríspida, ciudad de piedras prietas y hacinadas sin más escape que el cielo? Es que sin duda el puerto de su vida fue el amor. Luego fue el paisaje alucinante de Toledo, con el que su pasión se consubstanció; esa Toledo con su cinturón de acero que es el Tajo y con esa llama verde que parece desprenderse del macizo de sus

montes, la misma llamarada de tragedia que quizá ardía en el fondo de sus pupilas griegas. Lo cierto es que el Greco sintió a Toledo como suya y se clavó en ella como espina inextirpable. Aduenióse hasta de sus nubes. Cielos negros, plateados por aristas relampagueantes, anunciaron que el pintor no llevaba imágenes plácidas en su retina sino el mensaje de un drama sombrío, diluido en una grandiosa religiosidad. Así son también estiradas, recónditas, místicas, las caras y los cuerpos de los seres que pinta, con aquel color tan particular de su carne, como de llama pálida.

El Entierro del Conde de Orgaz —su máxima revelación— es el cuadro que más interpretación requiere. Nada es en la tela lo que

LA REVELACIÓN DE UN MISTERIO



“El Entierro del Conde de Orgaz”, obra cumbre del Greco, se mira de diversa manera que otros cuadros.

Por
LOLA PITA MARTINEZ

Para Autoclub

Ilustró D. VILLAFÑE

vemos; todo es simbolo, todo tiene un sentido místico o encubre el entrañable relato de su tragedia. ¿Por qué esconde así su alma el Greco? —pregúntase el turista que se detiene absorto ante esta obra. Trataremos de explicarlo en pocas palabras al viajero que pasa de prisa por Toledo.

En primer lugar, debe saberse que el Greco buscó el diálogo del alma en la soledad de su obra, y en ella volcó su drama. El clima espiritual en que le tocó vivir fue la razón siguiente: la España áspera e intransigente, el durísimo período de la Inquisición, que no perdonaba ningún desvío, contribuyó, sin duda, a la necesidad de disfrazar con símbolos su pensamiento obsesionado. Felipe II rechazó el *San Mauricio, del Greco*, para El Escorial, no porque no le gustara sino porque sabía cuántas

cosas había en el cuadro ajenas al tema que él había encargado: *No quiero —dijo— que me pinten cosas propias.*

Si el Greco volcó el drama de su vida en sus cuadros, preciso es conocer ese drama, pues el dolor del hombre es en este caso como la propia sangre del artista. El Greco vivió en Toledo en casa de Pablo de las Cuevas, de cuya hija Gerónima se enamoró perdidamente, uniéndose a ella con una pasión tan intensa como libre. La familia de ella, gente del pueblo, muy modesta, nada exigió, colmada por la esperanza que significaba el gran porvenir artístico del Greco. Hallándose Gerónima encinta, próxima ya al parto, el Greco la invitó a realizar una cabalgata para concurrir a la popular romería de la Virgen del Valle, que todos los años se realizaba fervorosamente el 1º de mayo. La pareja iba allí para rogar por un feliz alumbramiento. Contrariamente a lo que se pedía, Gerónima halló la muerte en dicho paseo. La cabalgata le resultó mortal. Cuando al anochecer volvían de la romería hacia Toledo, casi al llegar al Puente de Alcántara, Gerónima se descompuso en tal forma, que el Greco hubo de llevarla en brazos, sobre su caballo, hasta el hospital de Tavera. Desangrándose, Gerónima llegó a él, ya sin vida.

El Greco debió sentirse morir en la propia muerte de su amada, pero un vago de esperanza latía aún en las entrañas de Gerónima. Los médicos, que no pudieron salvar la vida de la madre, extrajeron por medio de una cesárea *post-mortem*, al hijo.

En la media noche del 2 de mayo de 1578 el Greco comenzó su calvario con el entierro de su adorada —el amor único de su vida—, con el agobiante sentimiento de su culpabilidad, con la complicación del nacimiento de su hijo Juan Manuel y con la prisión a que lo condenaba la Santa Hermandad, circunstancias todas que lo sumieron para siempre en una especie de locura que trastornó hasta su manera habitual de pintar. Algo muy extraño se incorporó desde entonces a sus trazos fríos, que parecen gritos de angustia, en los que inserta, a escondidas, cada instante de su drama.

El conde de Orgaz no es en el cuadro, según parece, otra cosa que el sujeto impuesto y pagado por el donante de la obra, quien quiso honrar la memoria del caballero que había logrado una nueva sede para la Orden de San Agustín. En *El Entierro del Conde de Orgaz*, donde se enlaza en forma tan desconcertante lo humano (en la fran-



“El entierro del conde de Orgaz”, el cuadro del Greco, considerado como una de sus obras de mayor expresividad y al que se refiere esta nota.

ja inferior del cuadro) y lo divino (en la franja alta, llamada gloria) su drama está expresado dos veces. En el caballero de la armadura que se va a sepultar, acompañado por tantos señores (todos retratos magníficos con caras plenas de espiritualidad), el observador puede imaginar el entierro de Gerónima de las Cuevas, asistido por dos santos con vestiduras eclesiásticas, San Agustín y San Esteban, en cuyas caras están reproducidos los rasgos del padre de Gerónima y los de su hermano menor, Juan, tan querido por ella. Entre los caballeros enlutados que orlan la escena del entierro, el Greco ubicó su propia desolada estampa detrás de la fina mano en alto de ese caballero que, en la versión dramática, representa al médico que asistió a Gerónima,

quien parece estar diciendo: *Se hizo cuanto se pudo.*

Pero también la escena del entierro representa otra cosa mucho más patética y audaz, algo que por primera vez contemplamos en la temática del arte: el nacimiento del hijo del Greco. El núcleo oscuro y brillante que es el cadáver del Conde de Orgaz, representa en la ficción al niño semi asfixiado, casi azul, arrancado de las entrañas sin vida de la madre. Allí está, como para atestiguarlo, a la izquierda del cuadro, el retrato del propio Juan Manuel, niño ya grande, quien lleva un pañuelito en cuya esquina figura la fecha de su nacimiento. En una mano tiene un cirio, con la otra señala a quienes no lo han comprendido, las obsesivas intenciones de su padre. •

LOS CAMINOS QUE ANDAN

Por DALMIRO CORTI

Para Autoclub

HISTORIAR los medios de comunicación a través de las edades, hasta llegar a los hoy conocidos, resultaría tarea larga y penosa, que comenzaría con la aparición del hombre sobre la Tierra. Desde tal antigüedad lo veríamos emprender su camino que quedaría marcado por la huella de sus pasos, en procura de alimento y guarida para seguir viviendo y aún internándose en selvas o serranías.

Con el desarrollo de la civilización la investigación continúa, ha atraído la atención de científicos y responsables del progreso de sus países hacia la utilización a fondo de sus territorios. Esto vino a crear una rama de estudios de tales temas, como lo hizo Ratzel y que Kjellen concretó y bautizó con el nombre de *geopolítica*, verdadera ciencia que, además de considerar las condiciones de defensa de un país, sirve para armonizar el espacio territorial, considerando su condición de continental o marítimo, derecho sobre su mar territorial y muchos otros asuntos.

Relacionada con nuestro país, la geopolítica deberá encarar importantísimos problemas interiores y exteriores: uno de ellos sería el de la repartición del agua para la navegación y el riego. Habría que agregar ahora que se hubiese llegado a buenas soluciones si se hubiera evitado la deforestación de muchos miles de hectáreas, ya ocurrida en provincias del noroeste, Córdoba, Santiago del Estero, La Pampa y suroeste de Buenos Aires, lo que ha ocasionado la disminución e irregularidad de las lluvias y dado paso a la erosión con sus desastrosos efectos. Más modernamente, buscando remediar algo de esto, se han construido diques y embalses: Mendoza, Córdoba, alto valle del Río Negro y otros que, si bien no se emplean en la navegación, remedian los males anteriores y benefician la agricultura y la ganadería.

El curso de los ríos

El progreso de la geopolítica ha orientado sus observaciones al estudio del curso de los ríos, ya que estos presentan características distintivas y consecuencias también diferentes para el país que los posea: los que corren siguiendo líneas de *latitud* atraviesan zonas terrestres de similares fisonomías geográficas y sólo actúan como factores de enlace del

interior, de un lado a otro. Ejemplos: ríos Pilcomayo, Bermejo, Negro, Colorado y algún otro en análogas condiciones. Precisamente, ríos de Alemania, dispuestos en longitud, determinaron su lenta unidad política.

Los ríos que corren en *longitud* cruzan zonas diversas en producciones y condiciones geográficas. Constituyen líneas de enlace entre el interior y las costas. Cuanto mayor sea su extensión, mayor cantidad de regiones diversas bañarán, siendo factores de intercambio comercial y aun de acercamiento espiritual. Para nosotros el Paraná es un ejemplo ideal en lo relativo no sólo a intercambio entre provincias argentinas, como Formosa, Chaco, Santa Fe, Entre Ríos y Buenos Aires, sino con países mediterráneos como el Paraguay. Completando esta ruta, la cuenca del Plata, a la cual en la actualidad se está dando preferente atención.

Los grandes canales

Para destacar la preponderancia comercial de las vías fluviales y algunos canales de navegación, recordemos únicamente el Canal de Suez. Idea genial del vizconde Fernando de Lesseps, cuya creación permitió acortar el camino al Oriente en varios miles de millas. Y el de Panamá, también ideado por Lesseps, quien, por desgracia, no vio su terminación y hasta fue querrellado y calumniado injustamente en sus últimos años de vida. Une, como se sabe, el Atlántico con el Pacífico, cruzando los Andes. Fue instrumento útil para el comercio y también para la defensa nacional, con provecho para la potencia administradora. Del punto de mira estratégico y militar, el canal artificial del emperador Guillermo, conocido como de Kiel, fue utilizado para unir, cruzando la Alemania, el mar del Norte con el Báltico. Pero fue mandado destruir por los aliados al vencerla en la última guerra mundial.

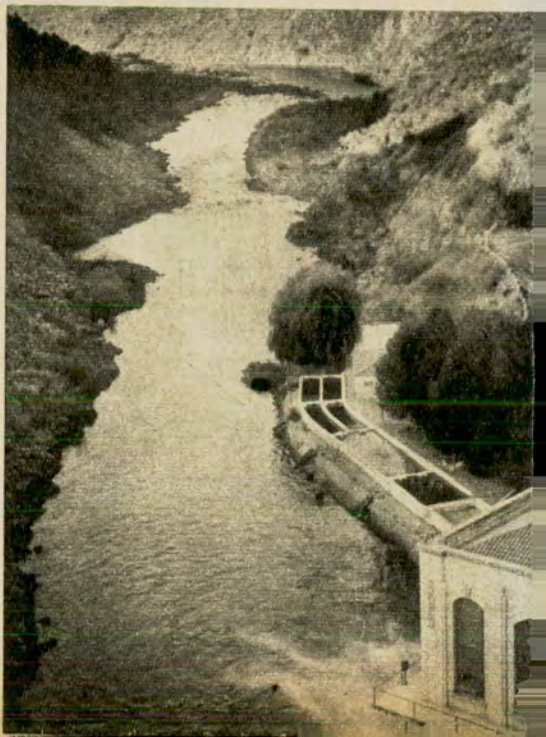
Volviendo a nuestro país, hallamos que estos temas ya habían preocupado a políticos y patriotas en los albores de la patria. Mitre, en su "Historia de Belgrano", refiere la funesta influencia del Consulado en cuanto a franquicias para el comercio exterior, pero que fue en cambio benéfica y poderosa en el sentido de la educación, de la agricultura y de las obras de utilidad y fomento del co-

mercio interior. Agrega: La obra del muelle fue una de las primeras en que pensó el Consulado. Para llevarla a cabo mandó levantar un plano del puerto a los matemáticos Cerviño y Gundín, haciendo sondear el río, y con aprobación del virrey se había comenzado ya su ejecución en el año 1799, cuando llegó la desaprobación de la Corte y hubo que interrumpirla. Continuando con el estudio de Belgrano como secretario del Consulado, agrega: Abrió nuevas vías al comercio interior, facilitando la navegación fluvial y allanando nuevos caminos como los de Catamarca y Córdoba, de Santiago del Estero y Tucumán; Chile y Perú por Atacama y proyectó la apertura de una antigua vía que hasta hoy permanece cerrada: la de comunicación del Atlántico y el Pacífico por Patagones. Este proyecto, que fue uno de los que Belgrano tomó con mayor empeño, se promovió en 1798 y la Corte de España lo aprobó condicionalmente con fecha 25 de setiembre de 1799.

El Deán Funes fue elegido representante por Córdoba en el Cabildo Abierto del 17 de agosto de 1810, ante la Junta Superior Gubernativa, en asamblea popular, presidida por Juan Martín de Pueyrredón, a la sazón gobernador interino de Córdoba por disposición del Gobierno Patrio. En su viaje a la capital de las Provincias Unidas se encontró en un grave aprieto, pues el cruce del Río Tercero por el Paso de Ferreyra le creó problemas. El informe del Deán al respecto motivó la sanción del Gobierno de la Primera Junta, el 11 de octubre de 1810, encomendando al Consulado (porque de él había surgido) que continuara los estudios sobre la exploración y navegación del Río Tercero. Y designaba al Deán Funes para que con su acuerdo colaborara con el Consulado en las investigaciones respectivas.

Estadistas y caudillos

Muy cercana a estos tiempos nos hallamos con la brillante Presidencia de Rivadavia. Genio visionario de futuro, abundaba en iniciativas y obras de bien para el país. A la vez era combatido por el caudillaje intolerante e ignaro, que sólo buscaba dominación y poderío. Entre sus múltiples iniciativas debe recordarse su proyecto del Canal de los Andes y el de navegación del Bermejo, aprobados por el Congreso General Constituyente de las Provincias Unidas, des-





El curso de las aguas de ríos y riachos puede ser aprovechado por la geopolítica para resolver importantes problemas interiores y exteriores.

pués de larga discusión y con la férrea oposición de muchos diputados provinciales, y pasó con un solo voto de mayoría. Su ministro Agüero fue el sostenedor, juntamente con Laprida y otros diputados, frente a la oposición encabezada por Dorrego. Don Juan Larrea fue comisionado para gestionar en Europa la

Embalses como este del dique de Río Tercero, en Córdoba, existen en diversos lugares del país, para beneficiar a la agricultura y la ganadería.

contratación de ingenieros para estudiar los territorios y la construcción del Canal de los Andes. Pero, luego de la renuncia de Rivadavia y siendo gobernador Dorrego, todo quedó sin efecto y Larrea devolvió los fondos votados, que le habían sido girados a Europa para ese fin.

El transcurso del tiempo permitió a Mitre decir en el centenario de Rivadavia: *El Bermejo, cuya exploración se confió a Soria... para poner en comunicación a las provincias del norte de la República con el litoral, se navega hoy, y el Ferrocarril Central responde a la misma idea. El Canal de los Andes, calculado para dar puerto a las provincias del oeste, ha sido ejecutado por rieles de hierro; pero el canal acuático que él proyectó tiene que hacerse y se hará, porque es posible y porque es más barato para el transporte.* También Mitre profetizaba en mayo de 1880: *El puerto de Buenos Aires, cuyos planos*

mandó levantar, aún está por realizarse. En efecto, ocho años después, el presidente Pellegrini inauguraba el Puerto Madero, en la Dársena Sur.

Sarmiento resulta igualmente visionario geopolítico: Ya en el primer capítulo de su *Facundo* hace resaltar la celebridad remotísima de Egipto y sostiene que lo que engrandeció a Holanda y permitió el rápido desarrollo de Norteamérica fue la navegación de los ríos o la canalización. Luego comenta: *Veo como un elemento muerto, inexplorado por los habitantes de sus márgenes, el Bermejo, Pilcomayo, Paraná y Uruguay.* Y agrega: *De todos estos ríos que deberían llevar la civilización, el poder y la riqueza hasta profundidades más recónditas del Continente y hacer de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Córdoba, Salta, Tucumán y Jujuy otros tantos pueblos nadando en riquezas y rebosando población y cultura, uno solo hay que es fecundo en beneficios para los que moran en sus riberas: el Plata, que los resume a todos juntos.*

Interesa, además, recordar entre los acontecimientos relativos a la navegación fluvial, el de la utilización del río Salado de la Provincia de Buenos Aires: se pretendía aprovechar sus crecidas y el transporte de grandes caudales de agua por ese río. Fue así como la Cámara de Representantes, después del rechazo de una tentativa anterior, sancionó, el 28 de mayo de 1857, la concesión a Aspiroz, Hooble y Cía. Era un año de extraordinarias inundaciones.

Ya preparado el vapor de ruedas *Río Salado del Sur*, salió del puerto de Buenos Aires y el 8 de agosto alcanzaba el *Puesto de la Postre*, el paso del Río más próximo a Dolores; el día 11 llegó al muelle preparado sobre la Laguna de Chascomús. *El vapor había navegado por lugares que en tiempos normales eran prados donde pacían los ganados*, dijo *El Orden* del 13 de agosto. Sería largo de acotar el delirio en el pueblo, las fiestas y agasajos y la descarga de comestibles llevados por el buque. Luego de banquetes, bailes y otros festejos y una gira en el vapor por la Laguna, el vapor completó su carga con frutos varios el día 14. El 16 emprendió el regreso con muchas dificultades, hasta alcanzar la desembocadura del Salado, pues las aguas descendían rápidamente hasta llegar a su nivel normal.

Ese fue el primero y último viaje del *Río Salado del Sur* hasta el muelle de la Laguna de Chascomús, a lo que se sumó la quiebra de la compañía.

Muchos proyectos de canales de navegación, sin contar los prehistóricos para la Argentina, han sido ya olvidados. Sólo recordaremos algunos: Canal de navegación del Chaco, encargado en 1903 al ingeniero Julio Henry; *Canal inter-oceánico a través de la Argentina*, proyecto de A. Rodríguez del Busto (1924) para unir el Pacífico con el Atlántico, desde las inmediaciones de Comodoro Rivadavia en el Golfo San Jorge, hasta el Lago Buenos Aires, y de allí al Pacífico por el Río Baker en Chile, con un recorrido de 490 kilómetros.

Algunos problemas continúan latentes y se siguen considerando en la actualidad a través de estudios y proyectos de los últimos años, a los que se agregan proyectos de nuevos canales navegables: unos de norte a sur con algunas variantes, con paso por Córdoba, según proyecto del almirante Portillo, otros tratando la canalización del Bermejo y, últimamente, en un Congreso sobre la Cuenca del Plata, los proyectos presentados pasaron de cien.

A don Domingo de Acasuso, el personaje legendario y *soñador piadoso*, se le debe, por la erección de dos iglesias, a cual más famosa, y por el nacimiento de un pueblo ya tradicional en nuestra historia, una biografía auténtica, para que sus admiradores puedan referirse a él sin incurrir en errores que el tiempo hará imposible desterrar, y que tantas veces han sido repetidos, y con mayor motivo, si muy pronto veremos erigir su justiciera estatua sufragada por el aporte popular.

Don Domingo no nació en Madrid, como originariamente afirmó el doctor Udaondo en su ya famoso Diccionario Colonial, sino en un villorrio de las Encartaciones de Vizcaya. El mencionado villorrio es el de Zalla, cuyo ayuntamiento está formado por el lugar del Corriño, situado en la parte S.E. de las Encartaciones de Vizcaya, en un valle que atraviesa el río Cadagua cerca de la villa de Valmaceda, que preside el partido judicial del mismo nombre.

En un poder otorgado por don Domingo en Buenos Aires, en 1705, con motivo de la renuncia a su legítima a favor de un hermano suyo, se dijo natural del Concejo de Zalla, en Angostura, provincia de Vizcaya. Y en otro, otorgado el 2 setiembre de 1720, se dice también natural de la villa de Valmaceda, en las Encartaciones de Vizcaya. Lo cual corrobora su nacimiento en el Concejo de Zalla, desde que el partido judicial que comprende a esta villa es precisamente el de Valmaceda, de cuya capital del mismo nombre se hallaba a muy poca distancia, como hemos dicho.

Sus antepasados

En el testimonio de su afiliación y probanza de su nobleza y vizcaína originaria, que está registrado en un libro encuadernado en pergamino blanco, que fue propiedad del Tesorero de la Real Caja de la Villa de Oropesa, dado en la Villa de Bilbao, a 4 de abril de 1716, por la Diputación General del Muy Noble y Leal Señorío de Vizcaya, se determina que fue padre de don Domingo, el también llamado don Domingo de Acasuso, bautizado en la Iglesia de Nuestra Señora de la Peña de la Herrera, del Concejo de Zalla, el 15 de febrero de 1623, hijo que fue de don Pedro de Acasuso y de María Ortiz de Sollano, y que su madre fue María de Terrero y Baluga, bautizada en la Iglesia de San Miguel, también del Concejo de Zalla, el 12 de marzo de 1617, hija de don Diego de Terreros y de doña Agueda Baluga. Habiéndose casado el dicho don Domingo de Acasuso Ortiz de Sollano con Doña María de Terreros y Baluga, en la misma iglesia de N. S. de la Herrera, el 15 de agosto de 1639.

Pasó al Río de la Plata en compañía del gobernador don Alonso de Herrera y Sotomayor, en el año 1681,

en los navíos a cargo de Tomás de Iluti, en la expedición de socorro para tomar la ciudad de la Colonia, fundada el año anterior por los portugueses, de la que ya se habían apoderado los soldados de Buenos Aires y de Santa Fe el 7 de agosto de 1660, a las órdenes de don Antonio de Vera y Moxica. En aquella expedición llegaba don Domingo enganchado en la leva de la soldadesca.

Al poco tiempo de su llegada a la ciudad, era ya dueño de una tienda de comercio, con la que negoció con éxito y bien pronto logró un cómodo bienestar económico. Ya

Isidro, se enamoró del lugar, transformándose luego en su benefactor más decidido, empleando su dinero en edificar el primer templo de San Isidro Labrador, colocando la piedra fundamental el 19 de octubre de 1706. Este santo, patrono de Madrid, es el que, sin duda, habría dado motivo para que algunos historiadores hayan creído que su naturaleza era madrileña. Otros agregan que de camino para cumplir el mandato del gobernador y admirado del paisaje que lo rodeaba, descendió de la cabalgadura y recostado a la sombra de un espinillo, se quedó dormido y al despertar, sintió como si el

ACASUSO, UN PERSONAJE LEGENDARIO

Por RAUL A. MOLINA

Para Autoclub

ostentaba en ese tiempo el título de capitán, que había ganado en el desempeño de sus funciones militares.

Los cuñetes de oro

Consta, de un proceso criminal hallado en el Archivo de Indias de Sevilla por el autor de estas líneas, que don Domingo estuvo a punto de perder la vida en el año de 1693, atacado en su casa como fue por un soldado que quiso extorsionarle armado de una lezna, para exigirle una suma de dinero y jugarla en un garito existente en la fortaleza, con cuyo motivo le hirió de gravedad. Por este descubrimiento tuvimos oportunidad de comprobar el uso del voseo en nuestro dialecto platense, por las declaraciones del proceso.

Se ha dicho que comisionado por el gobernador don Alonso de Herrera y Sotomayor para evitar el contrabando en la zona actual de San

paisaje cambiara, transportándolo a sus recuerdos de infancia. Es posible lo del sueño, pero no lo de Madrid.

Fue en este período de su vida cuando un suceso extraño lo transforma en el protagonista principal de lo que se llamó popularmente *el milagro de los cuñetes de oro*. Se cuenta que en seis barricas de tachones de metal dorado, consignados a su nombre por comerciantes de Lima, aparecieron dos llenos al tope de onzas de oro, envió que no supieron explicar, ni los comerciantes limeños ni la Casa de Cádiz de donde originariamente procedían. Esto, unido a su conocida promesa producida a raíz del sueño ya relatado, hizo que dedicara una casa de oración de grandes proporciones para honrar a Dios, por intermedio de su santo predilecto: San Isidro.

El milagro de los negros

Milagro o no, ya que aquella comisión de que hablamos al principio

pudo proporcionarle ese hallazgo, lo cierto y verdadero fue que ese acontecimiento ocurrió antes de 1702 acrecentó las ya abundantes arcas de Acasuso, y esto dio pábulo a que se creyera a su persona ayudada por el poder divino.

Funda, pues, una capellanía el 18 de febrero de 1708, y designa por su capellán a José de Ureta, por valor de dos mil pesos y establece por capital el valor de su casa de la hoy esquina de Bolívar y Venezuela, y más tarde, con motivo de la renuncia de Ureta el 14 de octubre de 1711, lo reemplaza por el licenciado Hernando Ruiz Corredor.

Empeñado como estaba en llevar a feliz término la obra de la Iglesia de San Nicolás, con un anexo para Casa de Recogidas, de doncellas pobres y huérfanas, había adquirido en la factoría inglesa 160 esclavos que envía a las provincias del interior para lograr el dinero de su construcción.

Este acontecimiento da lugar a otro episodio llamado *el milagro de los negros*, porque éstos se pierden y son hallados al día siguiente, no logrando el encargado de ellos venderlos por pieza, sino todos juntos; pero luego de otras ocurrencias consigue venderlos con toda felicidad. Este relato lo corrobora el obispo Fajardo, como a quien interesaba en todos sus asuntos, y por eso no se le perdía cosa alguna, *por lo cual opinaba que, en efecto, pareciera que el santo lo ayudara asegurado que tenía siempre los logros...*

Y la iglesia de San Nicolás se edificó. Fue demolida hace algunos años y trasladada a su sede actual en la avenida Santa Fe, donde se guarda su retrato.

Poseía grandes propiedades en nuestra ciudad. Una casa amplia en la hoy esquina de Belgrano y Chacabuco, de las mejores alhajadas y otras casas menores, una sobre Bolívar cerca de México y otra en la cercanía del asiento de los Ingleses, en las proximidades del Retiro, además una estanzuela en San Isidro.

Ocupó numerosos cargos públicos: tesorero de las Reales Cajas, en 1712, designado por el Juez Comisionado Mutiloa y Andueza, a propuesta del Cabildo; contador de las mismas en 1721; alcalde ordinario de 2º voto en 1715, 1716 y 1721, juntamente con el Juzgado de Menores.

Su fallecimiento

Hizo venir de España a un sobrino suyo, Juan Manuel de Acasuso, hijo de su hermano Benito, que pasó a Cochabamba donde fue Capitán de Caballos Corazas y Tesorero de la Villa de Oropesa; le protegió lo mismo que a un hijo de aquél, al que inscribió en el colegio de los jesuitas y luego envió a Córdoba, llamado Juan de Acasuso y Herrera.

Falleció repentinamente el 8 de febrero de 1727, en circunstancias de hallarse inspeccionando las obras de la iglesia de San Nicolás. En una car-

ta de su hija doña Tomasa, de fecha 27 de febrero, dirigida al sobrino nieto de don Domingo, ha quedado registrada esta muerte.

Don Domingo no contrajo matrimonio, pero tuvo cuatro hijos naturales que llevaron el apellido de Acasuso y que entraron en posesión de parte de los bienes. A estos hijos se les reconoció por naturales, por sentencias del 25 de julio de 1728 y del 12 de junio de 1730, dadas en Buenos Aires.

Don Mariano Pelliza, su descendiente, lo pinta en un viejo relato *como delgado de cuerpo, estatura de prócer, ojos negros de mirar firme y penetrante, nariz aguileña, boca chica y sonrosada*. El conjunto de sus facciones decía que coronaba una tupida cabellera negra, acentuaba la característica de su raza.

El apellido Acasuso

Hemos escrito su apellido Acasuso, no obstante conservarse firmas con el de Acassuso y Acassuso, lo cual merece una explicación.

El origen del apellido es Acasuso, compuesto de la raíz vasca conocida en Guipúzcoa, en el valle de Zalla.

Este apellido vasco *Acasuso* proviene de la raíz *Akar* o *Acar*, que quiere decir "lugar de agaretos", o sea lugar de *arbustos* o *zarzas*, y los sufijos *su* y *so*, que quiere decir de arriba o de abajo, lo cual, reconstruyendo su apellido en su totalidad, equivaldría a *lugar de arriba y abajo del arbusto o zarza*. Otra interpretación sería *peña de arriba*.

En lo relacionado con la prueba documental de la firma de don Domingo, podemos afirmar que en los primeros tiempos usó indistintamente las *dos ss*, tanto al comienzo como al final de su apellido, como lo hemos dicho, pero en los últimos tiempos firmó con la forma simple Acasuso, que es la que debemos aceptar en definitiva por las razones que paso a explicar.

Es indudable que la doble *ss* tuvo en tiempos pretéritos una fonética distinta.

La Real Academia Española tuvo sus grandes problemas en sus primeras ediciones, con los desórdenes ortográficos, que al tiempo de su fundación eran muy graves (1713). Y es debido a esa circunstancia que en la tercera edición de la Ortografía, en 1763, desterró la duplicación de la *S*, como en la segunda, de 1741, había desechado la cedilla en la *ç*, quedando solamente la *c* y la *z*.

Ahora bien, es posible que en el caso de Acassuso o de Acassuso, o en el de Pazo. Passos, debió de producirse el mismo fenómeno suprimándose por razones de fonética la doble *ss*. Yo no tengo dudas, porque al final de su evolución. Pazo pasó a ser Passo y, finalmente, como la usa el prócer, con una sola *s*. De igual modo ocurrió con Acassuso o Acassuso: terminó en las últimas firmas de don Domingo con la supresión de la doble *ss*, y firmaron Acasuso él y sus descendientes. •

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:
Esc. Enrique F. Ghezzi
Tesorero:
Sr. Federico Lajud
Protesorero:
Esc. Roberto V. Vitale
Vocales Titulares:
Sr. Héctor Aizpuri
Comodoro Ernesto Enrique Baca
Sr. Lucilo del Castillo
Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli
Sr. Enrique González Vidal
Dr. Roberto N. Lobos
Dr. Manuel M. Pérez Taboada
Sr. Ovidio H. Salgueiro
Sr. Marcos Victorica
Dr. Eduardo A. Ortiz
Vocales Suplentes:
Esc. Eduardo Casas
Sr. Alfonso Castellanos Esquíu
Sr. Jorge Eitel Collinet
Ing. Emilio E. J. Ferro
Sr. Alejandro C. G. Giono Giardino
Ing. Abel M. Lissarrague
Vicecomodoro Gustavo J. Tornquist

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente:
Dr. Ricardo E. Aróiz
Secretario:
Sr. Guillermo O. Mirás

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente:
Sr. Eduardo Del Piano
Vicepresidente: Dr. Adolfo M. Díaz
Secretario:
Dr. Luis F. Orcoyen
Vocales Titulares:
Dr. Fernando González Canicova
Sr. Norberto S. Paolletti
Vocales Suplentes:
Dr. Esteban Balay García
Sr. Luis J. R. Méndez Calzada
Sr. Oscar San Miguel

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente:
Dr. José Canasi
Secretario:
Dr. Enrique J. R. Sojo
Vocales:
Dr. Ricardo A. Bessi
Dr. Roberto López Novillo
Dr. Angel Maccarrone
Sr. Ramón J. Santamarina

MUCHO antes de llegar a Irún, en el nocturno de París, empieza a alegrarnos los ojos y el corazón el paisaje vasco. Los blancos caseríos vasco-franceses reverberan al sol en la mañana ya casi primaveral. Y pasan las estaciones de las viejas ciudades y de otras de un pasado próximo lleno de esplendor: Biarritz, Bayona, Hendaya. Y por fin, la frontera. Irún. Veinte kilómetros más, entre montañas, arboledas y blancos caseríos, y ya estamos en la bella y monumental San Sebastián.

Una ancha y maravillosa bahía, en forma de valva de ostra, un poco estrangulada, conforme se sale al Cantábrico, con los montes Igüeldo y Urgull en sus extremos, y en medio de la entrada, la bella isla de Santa Clara, dividiendo en dos bocas la entrada y salida del mar. Y en el medio de la bahía, la playa de la Concha, de fina y dorada arena, brillante ahora al sol, al igual que la playa de Ondarreta, a la izquierda.

A la derecha, el bravo río Urumea, de oleaje impetuoso al atardecer, y que va a desembocar cerca de la playa de Cross, San Sebastián. Señorial y simpática. En verano, uno de los más importantes balnearios de Europa. Ahora, en este invierno-primavera todavía indeciso, ciudad moderna, de gente alegre y expansiva, donde nada disgusta ni desagrada al viajero. Internémonos por la ciudad vieja —San Sebastián es una ciudad antiquísima, pues data de la época de los romanos—, por calles estrechas y tortuosas, flanqueadas por casitas de dos o tres pisos, desiguales y blancuzcas. Vamos en busca de la iglesia de Santa María, terminada a medaídos del siglo XVIII.

Inolvidable la Posada del Alcalde, cerca de la iglesia llena de gente alegre y bulliciosa, de pie junto al mostrador, tomando el aperitivo, o adentro, comiendo sobre las rústicas mesas de pino, e inolvidables su jamón serrano y su sopa de rape. Entre el Urumea bramador y la bahía, el San Sebastián nuevo, de anchas calles y avenidas bordeadas de altos y sólidos edificios de fin de siglo.

La laboriosa Bilbao

De San Sebastián a Bilbao,



de Bilbao a Santander, de Santander a Oviedo, de Oviedo a La Coruña, en ómnibus, por carretera, siguiendo a todo lo largo la cornisa del Cantábrico, siempre entre montañas, y viendo a veces, entre éstas y los árboles, el

Una vista general de la plaza España y Palacio Real de Madrid. Hay que vivir en la capital de España, aunque sea unos días, antes de morir, para saber lo que es sentirse feliz.



CENTRO DE LA PENINSULA

Por FERMIN ESTRELLA GUTIERREZ

Para Autoclub

resplandor centelleante del mar, los pueblitos de pescadores, los balnearios, el oro pálido y brillante de las arenas.

Entre San Sebastián y Bilbao, un rosario de nombres vascos: Zaraus, Zuaya, Deva, Alzola, El Goibar, Vergara, Eibar, Zuloaga, Galdacano. Y por fin, Bilbao, la capital de Vizcaya, famoso por sus minas de hierro y sus altos hornos. Entre rostros vascos, afeitados. Trajes negros. Sin corbata. A 10 ó 12 kilómetros del mar, atravesada en toda su extensión por el Nervión, y circundada de montañas, que la rodean como un anfiteatro. También hay una ciudad vieja, de estrechas calles y altas y empinadas casas cargadas de años; una ciudad nueva, también a la orilla derecha del río, pero a continuación de la otra, y una modernísima, sobre la orilla derecha, rodeando la plaza Elíptica. Limpio y severo Bilbao. ¿Dejaremos de decir que en este Bilbao, recio y con entrañas de hierro, nació Unamuno, en esta casa alta y estrecha, de planta baja y primer piso, con balcones, hace precisamente cien años?

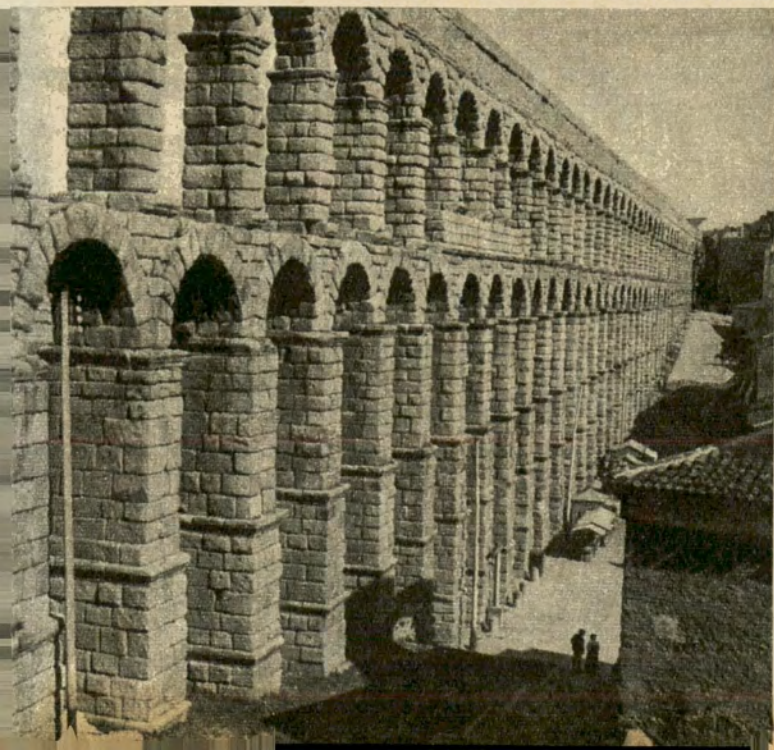
Santander. Entre la Mon-

taña —con mayúscula, como la escribía José María de Pereda, nacido en Polanco, cerca de aquí—, y el mar. Ciudad con historia literaria, pues además de ser la ciudad natal de Menéndez y Pelayo, que venía a trabajar aquí, aquí quedó su biblioteca, hoy una de las mejores de España. Santander bajo la lluvia. Rodeada de montañas, con pasos difíciles y hondos precipicios al borde de la carretera.

Oviedo: bella y alegre

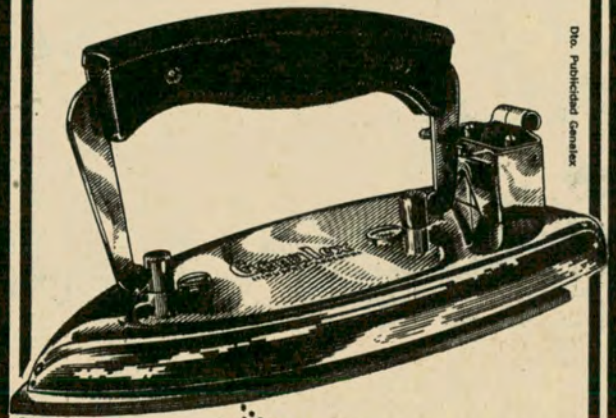
Henos aquí en el antiguo principado de Asturias y en su capital, la bella y alegre Oviedo, a más de doscientos metros sobre el nivel del mar. La tierra de la sidra. Y también la tierra de los mineros. Provincia rica y ciudad antiquísima, con restos aún de su pasada gloria y grandeza. Esta es su famosa y admirable catedral gótica empezada a construir en el siglo XIV. Y ésta es su antigua Universidad, construida entre 1598 y 1604, casi destruida durante las revueltas de 1934, y reconstruida de nuevo, piedra sobre piedra. En tierras de Oviedo, Covadonga, Cangas de Onis,

Acueducto romano de Segovia, que simboliza la obra de los que ocuparon la península hace más de veinte siglos. Hasta hace pocos años, el acueducto prestaba los mismos servicios para los cuales había sido construido.



OFRECIDOS:

**mucama
sin paga
se ofrece, para
compañera de
viaje...**



Dra. Publicidad Genalex

**plancha camisas,
pantalones, blusas, polleras,
pañuelos, y bla, bla, bla,...
para más datos; Cromada,
Eterna, [No ocupo sitio]
preguntar por;
"PLANCHA VIAJERA"
[plegable]**

tratar en;

Genalex

JERARQUIA EN CALIDAD

THE ANGLO ARGENTINE GENERAL ELECTRIC CO. LTD.
PASEO COLON 669 - T. E. 34-3071

San Sebastián se levanta en torno de una ancha y maravillosa bahía, que constituye uno de los más importantes balnearios de Europa.



páginas, ilustres páginas de la historia de España. Y la deliciosa Pola de Siero, en cuya iglesia varias veces secular entramos como si entrásemos en un silencio y en un mundo de muchos siglos atrás.

¡Qué bella y alegre y llena de animación es la ciudad de La Coruña! Es una ciudad donde da gusto vivir y donde la gente, aun en días fríos y de lluvia no para en sus casas, y se la ve en el Cantón Grande o en el Cantón Chico, las dos calles o paseos, flanqueados de negocios, más céntricos y concurridos de la ciudad, o en las callecitas estrechas de la ciudad vieja, interrumpidas aquí y allí por pequeñas plazuelas o pórticos, o en las calles anchas de la ciudad moderna, paseando en parejas o en grupos, charlando en voz alta, riéndose.

Y a propósito de las mujeres de La Coruña, no recordamos qué escritor extranjero se preguntaba en uno de sus escritos si es que allí sólo salen a la calle las lindas. Del otro lado —La Coruña está emplazada en un istmo, el istmo de Orzán— se abren las playas de Riazor, Santa Cristina y Bastiagueiro, y en el extremo de la península, en la Punta de Orzán, la Torre de Hércules, del tiempo de los romanos, el faro más antiguo de toda Europa, y que, modernizado en sus elementos, presta todavía sus servicios a los navíos.

Pero dejemos el mar y las rías, y el Jardín de San Carlos, a pico sobre el mar, con restos de bastiones, y volvamos, antes de dejar La Coruña, a la parte antigua, para contemplar de nuevo las viejas casas blasonadas, las calles enlosadas, estrechísimas, la Colegiata de Santa María, románica, el alto "cruceiro" que se levanta frente a su atrio, y a la derecha la modesta y antiquísima casa de tres o cuatro pisos, de estrechas ventanitas, donde un día de hace noventa y nueve años nació el actual presidente de la Real Academia Española, nuestro admirado Ramón Menéndez Pidal.

De la Coruña a Noya, la vieja ciudad de la época de los celtas, en las Rías Bajas. Con su vieja iglesia románica de San Martín, y el cementerio, con lápidas de la época de los romanos; las iglesias romano-góticas de Santa María y San Francisco, las casas y pazos señoriales, ciudad un día rica e importante y hoy, como dormida en el dédalo de sus calles estrechas bordeadas de casas antiguas, en un sueño de pasadas glorias y esplendores.

Santiago, donde el tiempo se detuvo

¿Y qué diremos de Santiago de Compostela?, con su inmensa y maravillosa Cate-

dral, uno de los templos más grandes del mundo, casi una ciudad por dentro toda ella, con su historiado y bellissimo Pórtico de la Gloria. Ciudad llena de estudiantes, cuya histórica Universidad y riquísima biblioteca visitamos con emoción, y cuyas noches, con el ir y venir de los jóvenes entre los altos muros y casas señoriales de varios siglos, no podremos olvidar nunca. Porque era como si el tiempo se hubiera detenido, y viviéramos una época traspasada de una poesía y un encanto enternecedores.

El sepulcro de Santiago, debajo del altar mayor de la Catedral, meta final de miles y miles de peregrinos de toda Europa, durante siglos y siglos; el Hostal de los Reyes Católicos, hoy lujosísimo hotel; la plaza de las plate-rías, el paseo de la Herradura, a donde subimos, después de haber visto, desde afuera, pues está habitada, la Casa de la Troya, escenario de la novela del mismo nombre de Pérez Lugín, y desde cuya eminencia nos quedamos contemplando, un rato largo, el verde valle que se extiende a lo lejos.

León es un trozo vivo de la historia de España. Una de las legiones romanas conserva aún restos de la muralla que la rodeaba. Capital de la España cristiana antes

de Toledo, destruida por Almanzor y reconstruida varias veces, guarda entre sus monumentos y reliquias más valiosos, su bellísima catedral, empezada a construir a fines del siglo XII, y terminada, por lo menos la parte principal de la misma, en la segunda mitad del siglo XIII; la Colegiata de San Isidro, con su torre y muralla antiquísimas, joyas del arte románico, con el Pórtico de los Reyes, lo único que queda de su primitivo fundador, Fernando I, y la contigua iglesia del mismo nombre, obra de doña Urraca; el palacio de San Marcos, edificio plateresco del siglo XVI, con su magnífica sala Consistorial; Santa María del Mercado, iglesia románica del siglo XII; el palacio de los Guzmanes, también del siglo XV, el palacio de los condes de Lunay, y entre tanta reliquia antigua y maravillosa, la moderna, aunque de corte antiguo, Casa de Botines, obra de Gaudí.

Y cerca León, entre montañas y precipicios, las Hoces de Vega Cervera, uno de los lugares más imponentes que hemos visto en nuestra vida, una especie de alto y negro desfiladero que parece abierto en la roca viva. Caserío de pocas y viejísimas casas de piedra y cal, un cementerio minúsculo junto a la iglesia de siglos. Y sobre



Plaza de toros, mitad con sol, mitad con sombra. Siempre repleta de gente. Es una de las diversiones populares más importantes de la península ibérica.

rectangular de la Universidad, una de las más antiguas y famosas del mundo. Este es el río Tormes, escenario de las diabluras del Lazariello, y éste, el huerto de la Flecha, el rincón que inspiró a fray Luis su oda "Vida retirada". Y éste es el puente romano de innumerables arcadas, bajo las cuales corre hoy, manso y pequeño, el río. Visitemos la Universidad con su Casa Rectoral, morada de Unamuno durante tantos años, y hoy su museo, con su modesto dormitorio, la cama de hierro, el comedor y su mecedora; la mesa de su despacho, tal como él la tenía, la biblioteca, en uno de cuyos estantes nos sorprende el retrato de Sarmiento. ¡Qué hermosa la plaza Mayor, de principios del siglo VIII, con sus arcadas o recovas circundándola por los cuatro costados, obra maestra del plateresco!

Al dejar la ciudad, nos quedamos viendo, a la derecha del río, un poco en lo alto, la Salamanca de fray Luis y de Unamuno, y es como hablar con nostalgia, una nostalgia que nos humedece los ojos, la página de una hermosa historia que ha llenado parte de nuestra vida.

La ciudad amurallada

Avila de los Caballeros. Nunca vimos una muralla tan bien conservada. Dos o tres horas bajo las altas y oscuras naves de la catedral. Y luego, la ruta Teresiana, el recorrer los conventos y las iglesias, vinculados a la vida y a las obras de la Santa. Aquí nació. Aquí tuvo la conversación con San Juan de la Cruz. Convento de Santa Teresa, construido en 1638, en el lugar donde se había alzado su casa natal. Convento de la Eucaristía, en el que vivió la santa durante 29 años. Convento de San José herreriano, verja simple al frente, pequeña cruz en lo alto del frontón triangular, la primera de sus fundaciones. El espíritu de la santa está en todas partes, y parece que todo esto de su vida fue ayer mismo. Y luego, la magnífica catedral gótica, los palacios señoriales del mar-

(Continúa en la página 134)

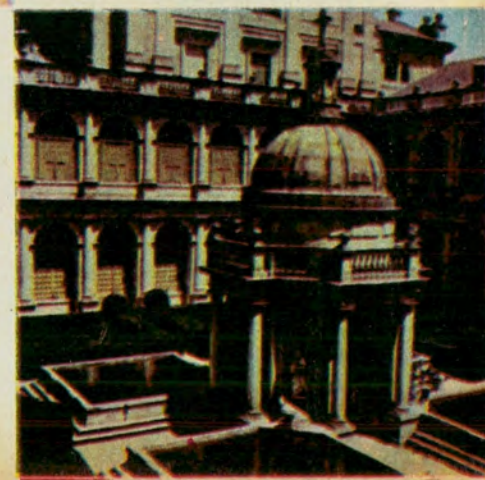
los dos murallones de montaña que forman el desfiladero, sobre el río que corre entre piedras, debajo, sobre el puente de piedra, sobre las casas, sobre los túmulos del cementerio, sobre el camino cubierto de guijarros, sobre este corral de ovejas con los animales ya recogidos, los copos blancos de la nieve, cayendo sin cesar, hasta cubrir de una blancura de ar-

miño este solitario y bello rincón de León.

Visión histórica de Salamanca

Durante nuestra visita a Salamanca no se aparta de nuestra memoria el recuerdo de fray Luis de León, cuya estatua de piedra se yerbe, sola, en el patio o plaza

Uno de los patios centrales del Escorial.
En primer término, la torre de la capilla.



BUENOS AIRES EN RELIEVE

EN "LA INTIMIDAD DE LOS PARQUES"

Por VIOLETA VALLS

FOTOS de Aníbal Aparicio para Autoclub

ques, ante los tranquilos paseantes domingueros, los niños y los eternos enamorados que —aquí y ahora, como siempre— buscan el verde refugio de los árboles.

Hay un encanto peculiar en todas esas obras. Un encanto que proviene de sus motivos inspiradores, seres de épocas y mundos diferentes, a veces muy antiguos y mitológicos; otros, de un pasado cercano pero desconocido u olvidado por muchos.

¿Los temas? El amor, la niñez, el trabajo, la virtud. También el sacrificio, el coraje o el dolor. La vida, en suma. Todo ello realizado en la carne blanca del mármol, preciosa materia que predomina en estas obras de arte. Aunque algún bronce de soberbia esplendidez a veces destaca su perfil contra el diáfano cielo matinal, a esa hora, en los parques, están solos consigo mismos.

Plaza España

Glorieta, aljibe, mármoles y una placa para desmemoriados.

Lugar de tentación para el fotógrafo. En él puede hallar motivos poco habituales en un parque de ciudad: muchas estatuas, un aljibe, una glorieta y una gran jaula donde —al momento de hacer esta nota— dos patos se bañaban bajo un surtidor.

Nosotros buscábamos a *Sorprendida*. Ocultaba su gracia entre el follaje de dos pinos, y así, como una vestal que sale de su baño, pudo sorprenderla nuestra cámara.

En otro sector del parque vemos desde lejos dos cuerpos convulsionados: el de una joven madre que se inmola junto a su pequeño. El grupo se titula *Sagunto* y recuerda un hecho real del pueblo valenciano acaecido en el 218 A.C., cuando los habitantes de esa ciudad española prefirieron el sacrificio de sus vidas antes que rendirse a las huestes conquistadoras de Aníbal. La obra fue creada por el escultor español Agustín Querol y está realizada en mármol de Carrara.

El corcel encabritado montado por un indio, lanza en mano, es la estatua denominada *El Aborigen*, de nuestro compatriota Hernán Cullen Ayerza. Esta obra se encuentra en las esquinas de Amancio Alcorta y Caseros.

Otra obra de importancia sobre la que fijamos nuestra atención es *Gladiador Herido*, estatua sedente y primer trabajo del plástico César Santiano, artista argentino.

Las más extrañas ocupaciones hicieron de Santiano un escultor de vida poco común, pues mucho antes de que se des-

pertara en él una ardiente vocación por la escultura fue modelo, hombre de fuerza en cirros y atleta. Gracias a una beca, en 1910, pudo estudiar en Turín junto a Calandra.

Avanzamos por un sendero hacia la calle Baigorri (detrás del parque), atraídos por la misteriosa sugestión de *Flor indígena*. Es un cemento de Leguizamón Ponal, escultor que fue alumno de Lola Mora.

Dejamos esta plaza con sus héroes anónimos, su gladiador, su vestal y sus dos indígenas. Pero olvidábamos algo. La placa para desmemoriados reza: *Criadero Municipal de plantas fundado por el señor Don Torcuato de Alvear, 1er. Intendente Municipal de la Capital de la República Argentina. Año 1883.*

Parque de los Patricios

En nuestro recorrido por el sur de la ciudad, nos trasladamos al Parque de los Patricios, situado en el populoso barrio del mismo nombre. Aunque su estado actual muestra un cierto abandono, con sus canteros pobres de césped,

"El Aborigen", de Hernán Cullen Ayerza, en Plaza España.

"Sagunto", de Agustín Querol, en Plaza España.

"El Trabajo", de Emilio Andina, en Parque de los Patricios.

ESTA nota queremos dedicarla a algunos parques, plazas y calles de Buenos Aires, poseedores de verdaderas joyas escultóricas.

Para tal fin, hemos tratado de rescatar, en un paseo por los suburbios, esas estatuas escondidas que aparecen entre el claroscuro de la intimidad de los par-

"Sorprendida", de Antonio Canova, en Plaza España.

"La Tejedora", de Luis Perloti, en Parque Avellaneda.

"La Aurora", de Emilio Peynot, en Parque Chacabuco.





“La Caza del Delfín, reproducción; en Parque General Paz.

en nombre de AUTOCLUB, del fotógrafo y míos.

Fue en Parque Chacabuco donde disfruté de mis primeras impresiones en la arena, las hamacas y el agua de la fuente que —misteriosamente para mí— echaban los sapos de bronce, hoy casi siempre inactivos. Claro que mis intereses de entonces (y mi estatura) no me permitían ver más que mi propia imagen reflejada en el agua y los incansables sapitos que replicaban su chorro sonoro. En esa fuente, redescubierta ahora, existe una estatua de bronce llamada *Adolescencia*, que está en inmejorable posición para los aficionados a los contraluces. Su autor fue el múltiple Vicente Roselli.

Detrás del parque, por distintos senderos, se puede acceder al círculo donde se ha emplazado una bella alegoría. Es *La Aurora*, mármol de Emilio Peynot, plástico francés del que nuestra ciudad tiene otras magníficas creaciones, ya mencionadas en nuestra primera nota.

Seguimos nuestro paseo en dirección al enorme rectángulo verde llamado Parque Nicolás Avellaneda, en el barrio de Floresta.

Allí, una paciente y vieja *Tejedora* de Perloti, un poco maltrecha por la erosión, observa en silencio desde hace varias décadas, el paso del trencito liliputiense que caracteriza a este parque porteño.

Nuestro periplo por los suburbios de Buenos Aires finaliza en el Parque General Paz, custodio de riquezas históricas bajo los frescos tejados de sus casonas.

Unos regordetes querubines, sonrientes y felices, han conseguido capturar un enorme pez. ¿El nombre de la estatua? *La caza del delfín*. Es una reproducción y está emplazada sobre una fuente de irregular contorno y verde telón vegetal.

Otras dos reproducciones en mármol —*La Primavera* y *La Ciencia*— lucen su clásico estilo, como corresponde a dos auténticas deidades helenas.

Pero, ¿qué habrá ocurrido con la estatua de Marte que figura en la lista municipal?

Tal vez el dios guerrero —tan activo en nuestro convulsionado siglo veinte— haya *huido* para atender sus ocupaciones. Quizás, con un poco de suerte, nuestra cámara lo descubra en cualquier rincón de Buenos Aires el día más inesperado. ●

“Florencio Sánchez”, de Agustín Riganeli, en Chiclana y Deán Funes.



hay una fuente donde los chicos pueden mojarse a gusto en el verano, sin peligro alguno.

El parque es grande y posee cuatro esculturas. Sobre la avenida Caseros, rodeada de profusa arboleda, una clásica “maternidad” de Perloti representa a una mujer sosteniendo en su regazo a un rollizo bebé.

Mencionamos, al comienzo de esta nota, que entre los temas de la estatuaria de los parques encontramos el trabajo, motivo que comenzó a atraer a nuestros artistas desde Yruttia en adelante.

Hubo, precisamente, un escultor muy pobre, quien en su diaria lucha por la subsistencia no tuvo tiempo de *entonar madrigales* (según un conocido crítico de arte). Este artista fue Emilio Andina, cuyo tesón le permitió obtener una beca para estudiar en Italia y terminar su estatua titulada *El Trabajo*, la que fue presentada en 1902 ante la Exposición Permanente de Arte Lombardo.

La obra, que algunos viejos vecinos emparentan equivocadamente con los acontecimientos conocidos como *semana trágica de enero*, representa a un picapedrero vigoroso y obstinado. Está emplazada en la esquina de Montegudo y Caseros.

Próxima a la anterior, sobre la plazoleta Pringles, un basamento de granito rojo sostiene la estatua en bronce de Bernardo de Montegudo, escritor y político argentino que sirvió a las órdenes de San Martín y Bolívar.

Por el empedrado desigual de Chiclana arribamos a la esquina de Deán Funes. Allí, un bronce realizado por Riganeli —poeta del dolor— representa al dramaturgo Florencio Sánchez, en actitud pensativa. Esta obra fue donada por la gente de teatro a la Municipalidad, como homenaje al creador de un nuevo y valiente lenguaje en el teatro rioplatense.

Parques Chacabuco, Nicolás Avellaneda y General Paz

No siempre la objetividad que se nos exige a los periodistas puede presidir nuestra búsqueda. También cuentan nuestras emociones y recuerdos, especialmente cuando pasamos por los parques de nuestra infancia.

Por eso, si hablo a veces en primera persona, en este capítulo, pido perdón

*Ay, el ruidillo del agua
que me persigue y me daña,
Que me abraza y que me ciñe,
cuando entre el alba camino
por Granada.*

*Hinca en mi cuerpo su espuma
con mil burbujas de plata.*

*Ay, el ruidillo del agua
que es rumor, música y canto.
Vientecillo que me empapa,
cuando en las tardes camino
por Granada.*

*Perfume de frescos nardos,
metido está en mis entrañas.*

*Ay, el ruidillo del agua,
Daga de luna me hiere
y herida gozosa deja
cuando mis sueños se marchan
por las noches de Granada.*

PRESUROSO baja el río Genil por la Sierra Nevada cuando la luna crece desmesuradamente, dejando caer en sus aguas su misteriosa magia blanca. Por eso cuando nació Granada, nació de plata de luna.

Al bajar por la montaña topa con enorme masa de serranía. El tiempo le pidió a las corrientes que la quebraran y así surgieron los montes de San Critóbal, Albaicín, Alhambra y los Mártires. Encerrada quedó la Vega, reteniendo todo el sol de Andalucía. Encerrada entre las sierras de La Loja de Alhama, de Moclín, Nevada y de Cogollos. Desde Jesús del Valle llegó su hermano, el río Darro, separando con su corriente los cerros del Sacromonte y el Albaicín, del de la Alhambra. El Guadalquivir los esperaba...

Los primeros hombres que pisaron este suelo parece que fueron los egeos. Luego los cretanos, los bástulos y los celtas. Los fenicios fundaron, en la costa de la provincia, a Almuñécar y Salobreña, y los griegos dejaron la colonia de Ulisea en las Alpujarras. Y los túrdulos ocuparon Jaén y gran

parte de Granada. Tal vez, fue alguna de esas tribus que la fundó...

Hoy es un día tan luminoso y tan alegre, que no quiero sino escuchar el ruidillo del agua, que estremece de gozo. No quiero sino contar del esplendor que dejaron los árabes en esta Granada que veo por primera vez.

Dejaré atrás la visión desgarradora de la batalla librada en las Navas de Tolosa. Ovidaré a Boabdil, quien, desde la Torre de Comares, huyó para tratar con los sitiadores. No recordaré aquella trágica noche de Navidad en el Albaicín, cuando al mando del caudillo Fernando de Válor brotó la rebelión haciéndose proclamar rey en las Alpujarras bajo el nombre de Aben Humeya. Recordaré, sí, al moro Alhamar, fundador del reino de Granada. Me pasearé por sus calles, pero no sin antes haberme hincado delante de este Cristo al que los granadinos han colocado una blanca enagua de encaje. Y la plateada cabeza del Mulhacén me guiará. Vigilante, dirigirá mis pasos.

Sobre el monte de la Assabica, frente a los barrios del Albaicín y de la Alcazaba, está la Alhambra, que es pureza, magia y ensañación. La luz se quiebra en mil cristales al chocar con sus purísimos mármoles y sus delicados alabastros. La luz, al resbalar por los

GRANADA, LA SILENCIOSA

Por ANA MARIA JUNQUET

Para Autoclub





Los Leones juegan en su Patio. Cuando por la noche descienden lánguidamente de sus pedestales, el agua sigue dejando rodar su canción.

Desde el Generalife puede verse esta hermosa vista de la Alhambra de Granada, que es pureza, magia y ensoñación.

estucos y mosaicos, se transforma en sinfonía de color. Se hace plata al fundirse en los basamentos y capiteles de sus columnas; juega con el murmullo del agua y se convierte en espuma de vocablo emocionado. Melodía arrulladora que, como un baño de azahar, siento sobre mi piel cuando marchó por las calles de Granada.

Miro el equilibrio del Patio de los Arrayanes. Su exacto matiz. Expande un don misterioso. En él aflora una magia que parece cabalgar en ancas del silencio, de un silencio que es a la par misticismo y sonoridad pagana.

Los Leones juegan en su Patio. Cuando por la noche descienden lánguidamente de sus pedestales, el agua sigue dejando rodar su canción.

Allá está la Sala de los Abencerrajes. Más allá, el Harem, donde el Sultán reunía el número deseado de las

mujeres más fascinantes.

Y sobre el Cerro del Sol, el Generalife. Enclavado está el Castillo Rojo, residencia de reyes, vida plácida a la vera de los rosales y las acacias. El Patio de la Acequia, ricamente decorado. Y el murmullo de los juegos de agua para calmar el cansancio de los monarcas, no deja de cantar.

Mientras, la campana de la Torre de la Vela empieza a acariciar Granada en estremecimiento ondulante. Un hondo caudal religioso recuerda aquellos días de un lejano mes de enero cuando tremoló la bandera cristiana y el pendón de Santiago...

Granada tiene el perfume de su historia, de sus aguas y de su luna. Sus calles, el encanto de lo inesperado. Acá un atajo. Allá un humilladero. Doblando una calleja, un pétreo ciprés. Detrás de una reja, geranios coloreados por los labios jugosos de una mora. Cortando el aire el llorar de una seguidilla. Por ahí un puentecillo dormilón.

En la oscuridad de la carrera del río Darro un desfile de fieles que marchan a la luz de las antorchas. Y la Virgen de las Angustias, con las estrellas de seis puntas clavadas sobre su corazón.

Granada es íntima, recogida, pero ardiente. Granada es silenciosa pero no triste. Su aire es dulzón pero no empalaga. Su sol es radiante, pero no hiere.

El Sacromonte, refugio de gitanos, es alegría y dolor. Plegaría en el reclamo de su tierra. Premonición en los ojos de sus mujeres. Es ráfaga. Es temblor de estrellas, que caen sobre la corriente del río Genil, regalándole la agonía de sus cantares.

Las moras perfuman sus nocheros cabellos con sangrientos claveles. Espiga es su cuerpo. Abanico sus brazos. Temblor encadenado sus pies. Pródiga su boca. Ondulante el puñal para quien se atreva con ellas. Sollozos de "cante jondo". Laberintos que se enroscan por los montes azulados del Sacromonte.

Las gitanas dentro de sus cuevas, poseídas, entregan al aire sus requiebros. El borbotón del gemido de las guitarras contagia su alegría o su tristeza fervorosa. La muerte y el crimen están suspendidos en la punta de los cipreses para caer de improviso.

El Sacromonte es lenguaje legendario. El Sacromonte, cuando lo baña la luna, es un fantasma revestido de plata, acariciado por el incansable murmullo del agua.

Feérico escenario, pero inquietante. Y yo sigo mi camino porque temo que algún puñal vuele por el aire y ya siento que este Sacromonte me está embrujando.

Me llevo la fragancia de los árboles y las flores de Granada. Me llevo la estampa magnífica de sus monumentos y el recuerdo del arte arábigo. Los colmaos morunos, los mantos de plata de sus Virgenes, el dolor del "cante jondo", sus torres bermejas y su Albaicín dormido. Y un poquitín de nieve, regalo de Sierra Nevada.

Me llevo la Granada artística y la Granada del recogimiento, la audaz y la tímida. Y me llevo ese ruidillo del agua que gozosa herida deja, cuando en las noches camino por Granada... •



El excelente fotógrafo aficionado Octavio Van Mameren ha titulado "Soledad" a este paisaje, debido a su cámara, tan común en Catamarca; hasta aquí no llega ni el eco del trajín de las grandes urbes.

CATAMARCA

Inclinado reverente sobre el embalse de Las Pirquitas, está el añoso árbol, que, criado en la escasez, ahora está absorto ante tanta abundancia. Ya es realidad el lago; falta que sea realidad su misión, y que la abundancia desplace a la miseria.



CATAMARCA es una provincia que, por su actividad educacional y comercial, se perfila con características de progreso y avanzada; pero tiene pasividad de aldea, con una población que, influenciada no sé por qué, es lenta en su trajinar diario, en su accionar, en su vivir; pero en relación inversa a su lentitud para hablar u obrar, se muestra espontáneamente hospitalaria, amiga. Este pueblo posee una reserva infinita de bondad, que también es infinita.

Durante todos los días del año llegan numerosos contingentes de turistas, que después regresan sencillamente encantados con Catamarca por sus paisajes, por la amabilidad de su gente, que en explosión de simpatía es regazo de calor humano.

Fiesta Nacional del Poncho

Cuando todavía se vive el recuerdo hermoso de la Fiesta Nacional del Poncho, que contó con la presencia entusiasta de millares de turistas de todo el país y del extranjero, especialmente de las hermanas repúblicas del Uruguay y de Chile, Catamarca se prepara ya para reeditar con aureolas de gloria la fiesta grande del criollo poncho.



Quizá ingenuo como este niño que contempla no sabemos qué, es el pueblo de Catamarca, y quizá por eso y por su simpatía, gusta tanto a los que llegan a visitarlo. Tiene ahora la "Residencia de la Simpatía", un encanto más, la Fiesta Nacional del Poncho, que este año se realizará entre el 5 y el 16 de julio.

PREPARA LA FIESTA DEL PONCHO

Por S. RICARDO
ZURITA SANCHEZ

Para Autoclub

Fotos de Octavio Van Mameren

Entre el 5 y el 16 de julio se realizará la II Fiesta Nacional del Poncho, en la cual se incluye, dándole trascendencia americana, la creación del Mercado Colonial Artesanal Argentino, que será una muestra permanente de artes y artesanías coloniales que subsisten en el país y en América.

Los más altos valores del folklore argentino llegarán, especialmente invitados, a mostrar el alma de sus cantos y guitarras, la habilidad de sus bailes y la melodía de sus voces.

En esta oportunidad se ha de aprovechar al máximo la capacidad de alojamiento de la ciudad de Catamarca y de los departamentos vecinos, para asegurar la mejor atención posible a los miles de turistas que lleguen con tal motivo a la Residencia de la Simpatía. •

La puna los hizo detener la marcha, y en la dura roca reposan abstraídos estos caminantes, que miran el valle, alentados por el aire fresco que llega del lago de Las Piriquitas.



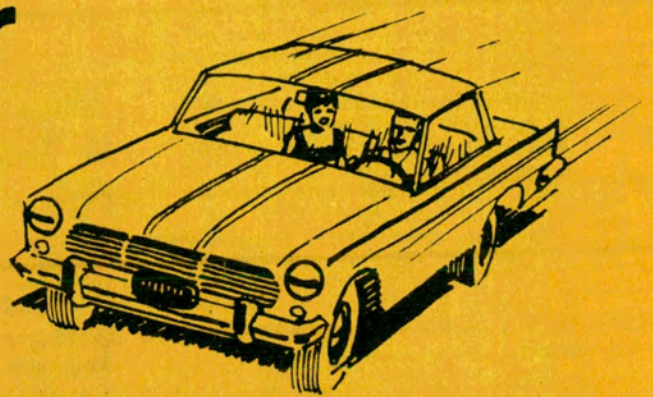


**tienen línea
de pura sangre**

CUBIERTAS DEPORTIVAS

de Goodyear

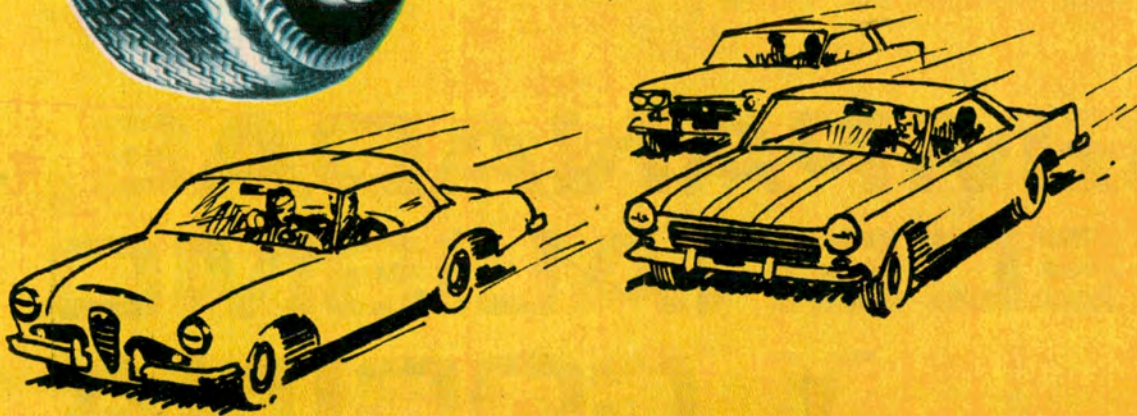
**con el pedigree
de las famosas
cubiertas Goodyear
Blue Streak de carrera**





La G8... ES UNA FIERA para aguantar kilometraje

Usted obtiene más kilometraje, extraordinaria resistencia a golpes, calor y reventones, porque la G8 tiene caucho Tufsyn y cordón de Nylon 3-T, ambos exclusivos de Goodyear. Usted obtiene mejor respuesta a la dirección, más control del coche, porque la G8 tiene el hombro redondo de Goodyear. La G8 le da duración... y confianza. Véala en casa del revendedor Goodyear.



SPEEDWAY CINTA AZUL
Deportiva en su aspecto y en su elevada performance. Probada a más de 200 km. por hora. Está hecha para acción viva. Fuerte para rendir largo kilometraje. Segura para que usted maneje ágilmente, confiadamente.



GRAND PRIX Combina la estabilidad del hombro redondo con la fortaleza de los cordones de Nylon 3-T y la resistencia del caucho Tufsyn. Esto es un amplio margen de seguridad cuando usted maneja a velocidades elevadas.



G800 La cubierta radial de Goodyear, importada de Europa. Disponible para todos los coches de fabricación nacional. Para el automovilista que desea una cubierta deportiva de gran estabilidad, que le da seguridad y largo kilometraje.

GOODYEAR



HAY una conocidísima anécdota de Sarmiento; se discutían en su presencia los méritos de los distintos tipos de empanadas; unos defendían las empanadas salteñas; otros, las mendocinas; aquél, las tucumanas, el de más allá, las santiagueñas. Viejas rivalidades provincianas —estaban aún frescas las luchas por el federalismo— reaparecían con cualquier motivo.

Alguien se volvió hacia el sanjuanino: —Y usted, Presidente, ¿qué empanadas prefiere?

—Yo, señores —contestó Sarmiento—, prefiero la empanada nacional.

nadas, porque las empanadas propiamente dichas, las empanadas clásicas, son de horno.

Harina, salmuera y grasa constituyen la envoltura; basta unirlos y amasarlos. Pero hay que tener *mano para amasar*, en sentido figurado y literal: las manos flacas por lo general no son buenas, ni las muy chicas. Hay que tener fuerza y habilidad para sobar la masa, y rapidez para el repulgo, que es como el sello final de la amasadora.

El relleno es a base de carne. Las buenas cocineras pican todavía la carne a cuchillo y no admiten que se la pase por la máquina.

grasa y se forman bollitos que luego se estiran. Se cortan los redondeles de masa y una vez puesto el relleno, se mojan los bordes, se unen y se hace el repulgo.

Para el relleno

- 1 gallina
- 1 taza de grasa
- 1 cebolla picada
- 1 taza de papas en dados (ya cocidas)
- 1 cucharada de harina
- 1 taza de caldo
- pimentón, comino, aceitunas, pasas, huevos duros, orégano, sal, pimienta

EMPANADAS, FEDERALISMO Y COCINA BARROCA

Por ANGELA SILVA

Para Autoclub

Anécdotas aparte, la innegable realidad es que la empanada nacional no existe, las autonomías culinarias provincianas se mantienen invictas hasta hoy y, justamente, las empanadas son uno de sus baluartes.

Aunque bajo sus múltiples formas actuales constituyan uno de nuestros platos más típicos, no son creación argentina, ni siquiera española; los pasteles de carne y pasas de uva se vendían ya en las calles de París durante la Edad Media.

Las empanadas, dentro de nuestro país, son especialidad provinciana —y no porteña—, como lo reconoce Lucio V. Mansilla: ... para tenerlas buenas había que ir al interior. No era comida del Litoral, excepto Santa Fe. Las famosas eran las cordobesas, las sanjuquinas, las tucumanas...

Allá, en hornos de barro que están fuera de la casa —los mismos que se utilizan para hacer pan—, se cocinan las más sabrosas empa-

A la carne acompañan diversos ingredientes que son los que establecen las diferencias: las empanadas salteñas incluyen papas y a veces arvejas; las tucumanas llevan pasas de uva, no así las cordobesas; las mendocinas se caracterizan por la abundancia de cebolla; las hay con aceitunas como las sanjuaninas, con ají como las santiagueñas, de picadillo dulce como las puntanas, y picantes hasta quitar el habla.

Y además, existen dentro de cada provincia variedades locales. Algunas riquísimas. En Tucumán, por ejemplo, son célebres las empanadas de Famaillá, cuya receta damos a continuación:

Empanadas de Famaillá

- 1 kilo de harina
 - ½ kilo de grasa
 - 1 huevo
 - 2 tazas de salmuera tibia
- Se mezcla la harina con la salmuera y el huevo. Se agrega la

Se sancocha la gallina en el caldo y se corta en pedazos. Aparte, en la grasa caliente se fríe la cebolla (sólo hasta que esté transparente), se le añade una cucharadita de pimentón y se retira del fuego. Se agregan todos los otros ingredientes, cuidando mezclar previamente la harina y el caldo, y se vuelve a llevar la preparación al fuego durante cinco minutos, revolviendo para que se impregne bien. Se deja enfriar, y ya está lista para servir de relleno.

La cocina barroca

Yo no me atrevería a decir así, sin más ni más, que España es una nación barroca, aunque ganas no me faltan; pero por lo menos no puede negarse que sus obras más célebres se han dado dentro del barroco.

También en materia culinaria algunas de sus creaciones más populares son de un barroquismo desa-



tado.

La mezcla de ingredientes tales como aves y mariscos, o peor aún, gallina, cerdo y carne vacuna, se repite en toda España con la mayor impavidez. El cocido catalán, por ejemplo, incluye carne de ternera, tocino, butifarra negra y gallina, y se acompaña con la *pilota* hervida en el mismo caldo y hecha a base de cordero y cerdo.

Y algo semejante ocurre con el *pote gallego*.

Pero nada más típico, en ese sentido, que la *paella* valenciana. Refería Julio Camba con su inimitable gracia, cómo estando con un grupo de españoles en París, en el viejísimo restaurant *La Biche*, se pusieron a hacer ante el patrón el elogio de la paella.

—No hay nada más rico en el mundo —decía Mariano Vidal—. Imagínese usted que la buena paella tiene de todo: pollo, anguila, calamares, almejas, cerdo, guisantes, arroz, caldo...

En este punto, el patrón de *La Biche* levantó una mano y dijo autoritariamente:

—Es imposible.

Y como todos insistieron, dictaminó: *Eso sería la anarquía*.

Desde el punto de vista de un cocinero clásico —los franceses lo son—, esa mezcla es efectivamente la anarquía.

Los españoles la perpetran sin pestañear y con mucho éxito. El resultado es un plato de un sabroso barroquismo que, contra todos los cánones, ha conquistado el mundo.

La paella nació en Valencia, tierra de arrozales y de allí se fue extendiendo primero a todo el Levante, después a la meseta castellana, y desde Madrid saltó al escenario mundial para convertirse en el plato más célebre (por lo menos, en el exterior) de la cocina española.

Allá en su tierra de origen la suelen cocinar al aire libre en esos recipientes chatos, circulares, que

también se llaman *paellas*, y en la que se luce toda su plenitud solar, mediterránea.

Como se habrá visto, media naturaleza está encerrada en la paella: desde los crustáceos a los volátiles. Su elemento unitivo, diremos, es el arroz y éste va aderezado con azafrán. Nada menos que con azafrán. Y ya recordarán ustedes que al azafrán, justamente atribuía don Alfonso el Sabio, la alegría de España; de modo que no ha de sorprendernos que la paella, que ya nos ofrecía un tonificante muestrario de los dones del Creador, alcance, con el agregado del azafrán, a producir en los comensales una verdadera euforia.

Aunque después de mucho meditar yo he llegado a preguntarme, si la alegría de España provendrá realmente de lo que come (azafrán o lo que sea), o si no será, más bien, su alegría de vivir la que le permite crear y comer los platos que guisa.

SE ha clavado el camino como un asta en el cielo. Detrás quedó Santiago, apagados sus rumores ciudadanos por el ronroneo del escape y el pegajoso girar de neumáticos. Estelas de sonidos que dejan las naves terrestres al surcar caminos bajo la advocación de un aerodinámico mascarón de acero inoxidable y una medallita del patrono mecida en el llavero.

Se alejan las tunas y esos ídolos verdes espolvoreados de tierra que llaman cardones alzan los brazos al cielo, grabando su estampa muda entre senditas que viborean a sus pies, en medio de una total quietud a veces quebrada por el carpintero que picotea una de las puntas con el mismo afán apresurado de siempre.

PAISAJE TUCUMANO

Por LEOPOLDO LUBOSCH HLAVKA

Para Autoclub

En contraste con los modernos tractores que forman cadenas de vagonetas es dable ver en los caminos tucumanos la caballada utilizada también eficazmente para las tareas de la zafra.



Hemos dejado Las Termas y su dique, realidad que asoma tras largas promesas de caudillos y gobiernos. La gran pared que huele a trigo y alfalfa, a frutos y sombra fresca que apaga la fragua del desierto. Pronto se despliega la bandera de oro. La llanura se tiñe de amanecer copiando los colores de mieses maduras. Sus franjas ondean perdiéndose en la lejanía al pie mismo de los cerros que van grisando el fondo. Ya estamos en la tierra en que reinaron los indómitos Tucmas, la cuna de nuestra independencia, que nos parece sonreír bajo el encanto de sus múltiples cuadros sembrados con cañas verdes que contrastan con los ya

listos para recibir a las huestes humanas que desnudarán la tierra bajo ecos de machetes. A los costados del camino se amontonan trozos de caña que gritan presente a la zafra. Un aroma dulzón domina el aire; perfume a metáforas de poetas populares que recuerdan a la madre y a la novia, a travesuras de niños, a un beso... Olor de caricias y canción de cuna... Curilerías de almas simples adentradas en la profundidad telúrica del lugar. Así huele la miel y el azúcar durante la zafra tucumana.

Entre los cañaverales se pierden grupos de hombres, familias enteras brillando brillantes machetes para ir des-

nudando los campos.

Tras cada golpe salta una caña por los aires, y sin darnos cuenta cómo, ya está su tronco deshojado, tendido a un costado. Los pechos asoman bajo sudorosas camisas acompañando con sus músculos aquel juego de destreza. Es la danza del sable en su versión criolla. De vez en cuando un cañero toma uno de los frutos y, retorciendo ese tallo con un rápido movimiento de torriquete, lo quiebra hasta hacerle brotar el zumo que ablanda sus labios secos. Rostros teñidos de sol, distintas expresiones y tonos de piel hablan de Santiago, Jujuy, Bolivia. A la vera del camino espera la chola con su rojo



vestido cubriendo un pantalón azul; su rostro oculta entre curtidas arrugas la tradición de los siglos y la nostalgia de pasadas y olvidadas grandezas. Sabor gitano de andar caminos y comulgar paisajes, reminiscencias de bombos y quenás, protestas del erque que alguna vez retornan para elevar una plegaria al son de una baguala, confundiendo todos los dioses en uno solo.

Aún quedan algunos de los viejos carretones tirados por varias yuntas de mulas, en largas caravanas que señalan el camino del ingenio. Nos detenemos frente a un grupo de cosecheros. Los tucumanos se desviven por servir al viajero que se aproxima para

ver la zafra. De un salto están todos prontos sobre pilas de atados de caña para penetrar por las lentes de la cámara fotográfica que se los llevará grabados con todos sus gestos y sonrisas. Un capataz deja prestamente la tarea y corta un manojito seleccionado para endulzar los comentarios posteriores del viajero.

Modernos tractores forman cadenas de vagonetas color naranja que recorren eslabones a lo lejos. Los carretones son un muestrario de recuerdos que se quejan por sus viejos maderos, mientras su *muchacho* lánguidamente hace un ademán de despedida. Entonces el desvío se tuerce dejando ver

De vez en cuando un cañero toma uno de los troncos y retorciendo ese tallo con un rápido movimiento de torniquete, lo quiebra hasta hacerle brotar el zumo que ablanda sus labios resecos.

tras una curva al ingenio. Allí nos reciben los hambrientos trapiches y los cilindros que hacen llover cascadas en medio de una atonal sinfonía mecánica. Bajo la alta sala de altos techos de zinc, entre el ronquido de calderas quemando bagazo San Pablo, sueño de un pionero continuado a través de los años, se va puliendo y corrigiendo como una página que se apresta para la imprenta. Nuevos equipos, centrifugas automáticas que eliminan la tarea manual, calderas y tuberías, procesan el zumo hasta su última refinación. Entre pasillos colgantes y escalerillas marineras, esquivando filtros que extraen fertilizantes de los desechos para volverlos a su madre junto con el riego, llegamos a las prensas donde se cuele una cristalina miel de caña. Una mano gentil nos alcanza el jarrito con la muestra para que podamos saborear su frescura. El penetrante olor a melaza empalaga el recinto. Un poco más allá, tras haber palpado el níveo polvo de azúcar en su última expresión de pureza, llegamos a la batería de máquinas de empaque para encontrarnos con la presencia arrolladora de la automatización. En medio del ametrallante tableteo se suceden alineados los paquetes con azúcar listos para el consumo.

Nos llevamos el aroma, tratando de conservar los olores que no perduran en la cámara ni en el color de las postales, por ese defecto de un olfato que el hombre va perdiendo por falta de uso y que tanto valor tiene cuando los aromas envuelven los paisajes. El olor a caña cortada, que emana desde el zumo sangrante, queda, a pesar de todo, grabado por los años en la memoria. Quien haya hincado el diente en uno de aquellos carnosos troncos ya no podrá olvidar su aroma, el que se fijará con el recuerdo de casitas en hileras bordeando el camino que lleva al ingenio, con sus paredes que comienzan a sentir la melancolía del abandono bajo su pobre pintura rosada, la escuelita, el almacén, arrugas que dibujan ladrillos asomando tras los revoques caídos, arrugas de viejos que no quieren morir.

El ingenio, en tanto, fuma una vez más su bocanada de humo para anunciar desde largos cigarrillos que ensucian el cielo que aún sigue la molenda.

En una acelerada del automóvil se llega donde duerme el viejo testigo desde hace tres siglos. Las ruinas de Lules, colmadas de silencios elocuentes, como esas tumbas que hacen volar la imaginación buscando en vano almas que se han ido. Lo que fueron sus viejos campanarios ahora son morada de pájaros, y las ramas crecen desde sus adobes legendarios. Pausa eterna de órdenes y rezos, canciones encerradas en aquel pozo de aljibe que dormita en su patio, hasta él llegan aún las abejas por agua llovida, al estilo de aquella vieja colmena de hombres que un día, en ese mismo lugar, enseñaban a recoger con su canto de trabajo el sabor dulce de perfumes a miel. •

EL CAMINO DEL

Por OCTAVIO RIVAS ROONEY

Para Autoclub
ilustró Villafañe



LAS tierras bonaerenses son dulces como las empanadas que se cocinan en sus fogones. Esa dulzura prosigue por Santa Fe y por Córdoba. El picante comienza en Santiago del Estero y se acentúa un poco en Tucumán. En Salta se hace más notable y en Jujuy se enseñoorea de la cocina.



Ni qué decir que esa carrera sigue su trayectoria por Bolivia, hasta el corazón del Perú. Ya en Bolivia, lo hacen llorar a uno con las achuras condimentadas que le sirven. Cuanto más llora el comensal, más sabrosa encuentra su alimentación.

Por esas tierras se cosecha un ají pequeño, rojo como al que en nuestro país le llaman *de la mala palabra*, y es la cosa más brava que uno pueda imaginarse. Basta echar la mitad de uno en un puchero para seis personas, y el caldo de allí es como fuego líquido.

Ese pequeño ají es denominado *chilli* por bolivianos y peruanos, y parece tener un gran valor terapéutico, inclusive para curar el apunamiento. Puedo decir que por esas tierras del altiplano yo no me apuné nunca, pero es bueno señalar que, como medida preventiva, en los hoteles me servían de entrada sopa de ajo y charque en puchero, con el inefable fruto rojo de esas alturas.

Personalmente comencé a llorar en el mercado de Villa Gorriti, en Jujuy, cuando me sirvieron un cuajo de cordero a la parrilla; corté el primer bocado y me lo llevé a la boca. Estaba relleno con *chilli*. Para apagar el incendio acudí a un gran vaso que me habían puesto delante. Creí que era agua... y era zingani, ese aguardiente boliviano que anda por los noventa grados de alcoholización. Peor el remedio que la enfermedad.

El poeta uruguayo Manuel de Castro me decía una vez, cenando en mi casa.

—*Sufren para comer. Cuanto más lloran, más rica es la comida.*

Y otro poeta peruano, Xavier Abril, llegó una vez a mi casa con su mujer y me llevó de regalo cuatro de esos pequeños frutos de su tierra. Echamos uno, partido en tiritas, a un gran puchero para seis personas, y luego terminamos la sopa con lágrimas en los ojos.

En el año mil novecientos cincuenta integré uno de los equipos de tiro al blanco que fue a participar del campeonato nacional realizado en Salta. Una noche fuimos huéspedes de Juan Carlos Dávalos, quien nos agasajó con un asado en su finca, y al sentarnos a la mesa nos indicó dos fuentes de ensalada, diciendo:

—*Ustedes son porteños, por eso hice que prepararan dos. Esa de allá tiene chilli, ésta no tiene más que lechuga, cebolla y huevos duros.*

Yo me serví de la dulce, pero

PICANTE

agregándole una cucharada de la otra. Era una sola cucharada, pero puso ardiente a todo el plato.

Según parece, los que se aficionaron rápidamente a esos condimentos de la violencia fueron los conquistadores españoles, quienes los llevaron a la península, así como llevaron el chocolate y el tabaco.

A propósito del tabaco, se cuenta que un marinero vasco, de regreso de tierras americanas, se encerraba después del almuerzo en su dormitorio a fumar su *atcayelt*, nombre que daban los mexicanos a la pipa indígena. Ante tanto misterio su mujer decidió espiarlo y se horrorizó cuando vio que a su marido le salía humo por las narices y fue a buscar al cura, por considerar que estaba poseído por los demonios.

Hubo la consiguiente explicación y todo quedó aclarado.

Volviendo al picante, hay que decir que los españoles amalgamaron los ajíes con las dulzuras árabes y nació una nueva y más complicada cocina. Los mexicanos también influyeron en ello. Salvador de Madariaga, en su magnífico libro *El corazón de piedra verde*, en el cual relata las costumbres de los aztecas, señala de qué manera los nativos antropófagos condimentaban la carne de sus víctimas humanas con ají picante cumpliendo un ritual religioso.

También se dice que a Juan Díaz de Solís se lo comieron los indios e, inclusive, en un poema Jorge Luis Borges comenta el sitio *donde ayunó Juan Díaz y los indios comieron*. Pero eso está puesto en duda, ya que según todos los datos los charrúas no eran antropófagos.

Más arriba, los guaraníes de la dulce lengua desconocían el uso de los condimentos fuertes y preferían la dulzura de sus frutales. En cambio las tribus que habitaban el Brasil, Tupíes y Timbiras, por ejemplo, sí eran aficionados a la violencia en el paladar.

En otro estilo, recuerdo el caso de mis amigos los hermanos Villaverde, autonomistas gallegos que al terminar la guerra civil española vinieron a Buenos Aires, instalaron un restaurante, *La casa de la Troya*, junto al hotel Castelar, en la Avenida de Mayo. Allí se podía cenar una muy buena cazuela de mariscos. Pero en una oportunidad mi padre les remitió un lechón desde nuestra casa de campo, y allí lo adobaron con tantas yerbas oloro-

sas que ya nada tenía que ver con el lechón al horno que podemos adquirir en cualquier negocio de fiambres porteño. Lo que puedo decir es que no había nada que tuviese que ver con el picante. A cambio de eso, en un restaurante de vascos situado a tres o cuatro cuadras de allí, hacia el sur, los más que dulces vascos preparaban los pescados con unas salsas que ardían.

Cabe señalar que las mostazas y las salsas violentas que se suelen echar sobre los alimentos neutros, son una costumbre porteña que no tiene mucha relación con el clima de humedad al que nos hemos ha-

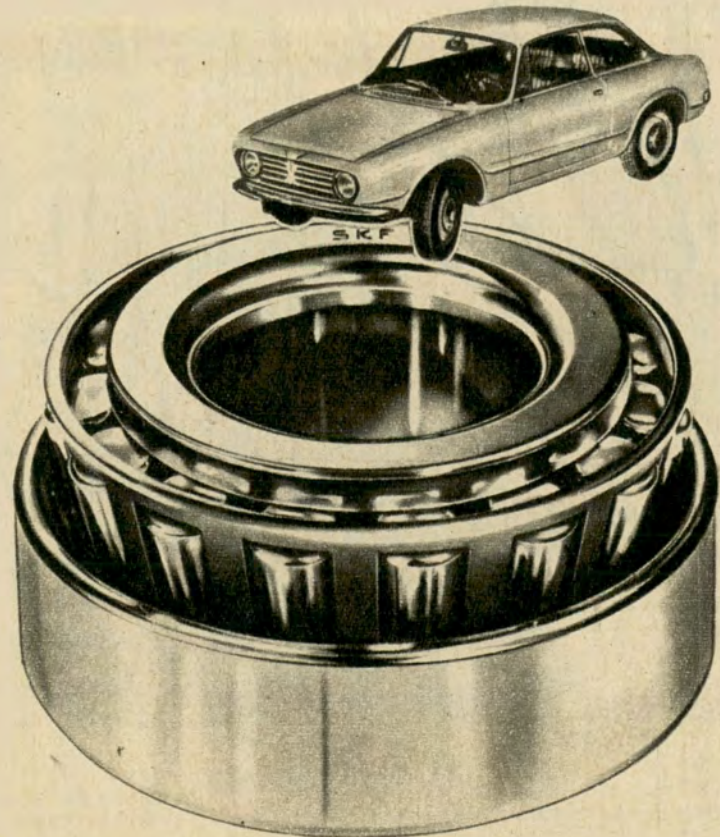
bituado. Ciertamente que el dulce de leche y el arroz con leche es común al final de cada comida nuestra. Pero cierto es, además, que en la comida es difícil que falte el *chimichurri*.

Insisto, sin embargo, en que el picante tiene un camino trazado hacia el norte, y que es cada vez más bravo en la misma medida en que se van haciendo más dulces las mujeres.

Supongo que en ello, más que una contradicción, hay una compensación. Pero lo cierto es que a mí, hijo de estos litorales, también me gusta el picante. Y casi no tengo nada más que decir. •


SOBRE SEGURO Por su extraordinaria precisión y calidad los rodamientos SKF son sinónimos de seguridad. Siempre están presentes en la ingeniería avanzada. Por eso, donde todo marcha bien, la seguridad se llama SKF

SKF



COMPANIA **SKF** ARGENTINA S.A.C. • I. - PERU 545 - T. E. 33-3061 - VIAMONTE 1450 - T. E. 40-3417/19 - 3649
MENDOZA: SAN LUIS 43 - CORDOBA: AV. GRAL. PAZ 369 - TUCUMAN: SALTA 126 - ROSARIO: CORRIENTES 380

Autoclub 59



En esta foto puede apreciarse las características del restaurante viajero de la ciudad de Francfort.

el restaurante viajero de **FRANCFORT**

Frente a los nuevos edificios se puede ver como sobreviven las viejas torres cargadas de tradición.

NO es fácil ver con ojos *viajeros* esta ciudad alemana de tan añeja historia. Pero sí es singular verla, verdaderamente a vuelo de pájaro, desde una alta torre circular, espectacular observatorio de día y magnífica atalaya nocturna que va girando a moderada velocidad y permite observar la hermosa ciudad, empapada de luces, desde todos los ángulos, haciendo las delicias del aficionado al cine o a la fotografía.

Hace seis o siete años, alguien, con espíritu de promoción turística moderna, quiso dotar a Francfort —Francfort sobre el Meno, la más conocida, pues cerca de la



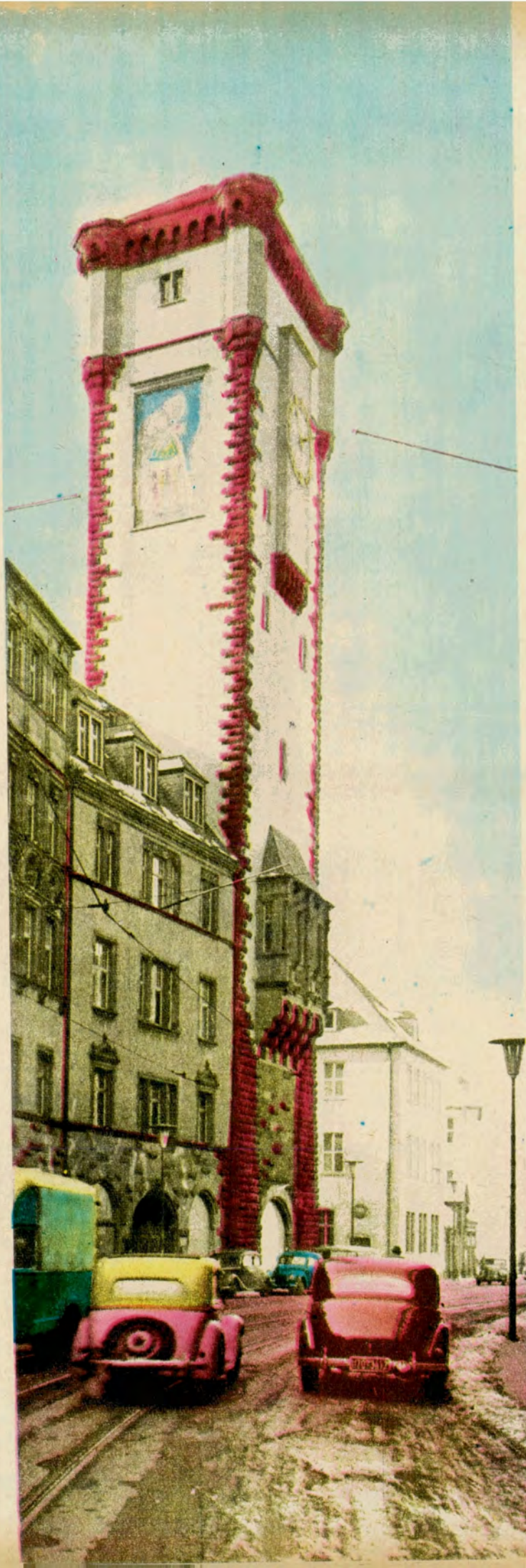
Aspecto que presenta el nuevo edificio del ayuntamiento de la importante ciudad alemana.

frontera de Alemania ocupada, se encuentra Francfort sobre el Oder—de un nuevo atractivo para el visitante, que se suma a los ya existentes. Y sobre lo alto de una torre - silo de almacenamiento y procesamiento de cebada cervecera, construyó un restaurante, cómodo, elegante y de novísima línea, sobre una plataforma

Por
**GERMAN O.
GALFRASCOLI**

Para Autoclub

giratoria, circundada por grandes ventanales de cristal. A 120 metros de altura, sobre un mecanismo cuyo sistema no hemos intentado investigar, para no robarle poesía —o por lo menos fantasía— al asunto, se ha instalado el pintoresco establecimiento gastronómico, muy concurrido, naturalmente, tanto por el turista del país como del extranjero. En un círculo de unos quince metros de diámetro aproximadamente, que forma un gran



anillo externo de unos cuatro metros de ancho, al que se llega por dos o tres rápidos ascensores, desde la planta baja, se han dispuesto las mesas para el público, y en la parte central del círculo los servicios de cocina, bar, etcétera.

El comensal puede dominar la visión de toda la ciudad y de sus edificios principales, en tanto que a pocos metros se aprecia a veces la columna de humo que desprenden la chimeneas de los distintos sectores de la cervecería, donde se elabora el afamado producto local. Señalemos de paso que el silo almacena habitualmente cerca de 20 mil toneladas de materia prima, especialmente cebada y maíz.

El viaje circular

Y este viaje circular nos va ofreciendo, a manera de pinceladas o siluetas, una imagen esquemática del Francfort, con muchos siglos de historia, con la sombra de Carlomagno, que fijó temporariamente a fines del siglo VIII después de Cristo, su residencia en la ciudad; con la de los reyes carolingios y la imagen, al par, de la Francfort de los tiempos actuales: del gran centro comercial y financiero —cuna de la casa Rotschild—, hudo de comunicaciones terrestres, ferroviarias y aéreas, sólo el aeropuerto de Orly, posiblemente, supere el movimiento de aviones del de Francfort, en Europa.

Vemos allá, a veinte metros menos de altura de la torre, o sea a unos cien metros de alto, la silueta de la soberbia catedral gótica donde eran coronados los emperadores, una de cuyas paredes está ornada con un Van Dick de estupenda factura: **El descendimiento de la Cruz.** La catedral está situada a unos doscientos metros del Ayuntamiento, desde donde, pisando una alfombra, se encaminaban las realezas para ser coronadas. Goethe recuerda en una de sus memorias haber visto de niño, cuando tenía quince o dieciséis años, en 1755.



En esta nota gráfica se puede apreciar la importancia de la zona céntrica de la ciudad de Francfort.

una ceremonia de esa clase, en la cual desbordaba el vino, en medio de la algazara popular, pues se distribuía gratuitamente. En medio de la gran plaza —en uno de sus costados se halla también la iglesia luterana, de sobria arquitectura— se alza la estatua de la Justicia, representada, como siempre, con los ojos vendados, en una mano la balanza y en la otra la espada, espada que, al decir de un joven estudiante de filosofía que nos acompaña —alemán, que vivió en Brasil, Perú y Argentina—, está dispuesta a matar al toro de la injusticia en el mundo, **toro que aún no ha hallado torador.**

Allá también están las iglesias de San Leonardo, la de los Tres Reyes, la de San Paulo, donde funcionó en 1448 el primer Parlamento del país y donde, en ceremonia solemne, habló el presidente norteamericano Kennedy.

Y luego, la casa del genio de la literatura alemana; Goethe; la casa, después, donde vivió por unos días Martín Lutero antes de partir para los episodios de la Dieta de Worms, que culminaron el gran cisma.

El Meno, atravesando la ciudad, pleno de belleza y bordeado de árboles. Las calles anchas, iluminadas y con modernísima edificación; sus avenidas y calles céntricas colmadas de negocios adornados y dispuestos con buen gusto y refinamiento. Y flotando por sobre todo ello, el recuerdo de todos esos hombres de Francfort que ingresaron a la fama en las artes, las ciencias y las letras; Paul Ehrlich, Premio Nobel de medicina; Konrad Faber, el ilustre pintor del siglo 18; Friedrich Hölderlin, el atormentado creador poeta; Klara Schumann; Gutenberg; Clemens Brentano y tantos otros nombres gloriosos. •

El viejo edificio del ayuntamiento se conserva como un monumento histórico de emotivo valor.





REPUESTOS

GRACIELA INSTITEC
 RECAMBIO DE CIGÜEÑALES
 EN EL ACTO

CASA AMBROSINO
 J. O. AMBROSINO Y R. RUIZ
 UGARTECHE 3288 BS. AS. 71-9751
 UGARTECHE 3019

BUJIAS

IMPORTADAS

DISTRIBUIDORES MAYORISTAS
PINAHUDES
 S.A.C.I.
 Boedo 2046 T. E. 923.5555
 Buenos Aires

LA COMERCIAL
 REPUESTOS TAUNUS

WAINES 1155/157 - T. E. 55-1259

DOMINGO PERRI Y CIA. S. R. L.

Reparaciones de Ciguenales y Rectificaciones de Cilindros

D.K.W.
 repuestos y Auto Union
 accesorios Institec - Graciela
 Exposición y Ventas
 Av. Córdoba 6260 - T. E. 54-6781 -

Para que se "sienta" cómodo

TAPIZADOS AVENIDA
 S.A.C.J.F.

VISTA DE "TUERCA" A SU CITROEN!..:

con el nuevo:
TAPIZADO DEPORTIVO "D.P."

Realizado en tela de nylon y plástico o totalmente en plástico:

- Diseño moderno y deportivo.
- Amplia gama de colores.
- Confort "elástico".
- Colocación en el día.

Lo esperamos con su Citroen, en:

Créditos hasta 10 meses con **CREDIBONO - CREDIF**
 Villa Martelli: Av. Mitre 88/94
 Tel. 740 - 7446/3342
 Capital Federal: Berutti 2813
 Tel. 82 - 0375

ARONDE
SIMCA

REPUESTOS Y ACCESORIOS SIMCA ARONDE Y ARIANE
 ENRIQUE BECERRA FANDINO E HIJOS

Guise 2093, Alt. Av. Santa Fe 3260
 Tel. 83-2963 - Bs. As.

GRAND
RIX

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILISMO DEPORTIVO Y DE COMPETICION

Fabricación de consolas especiales
 Palancas al piso

Instrumental-Tacómetros Frenos de Potencia

Cnel. Ramoñ Lista 5172
 T. E. 53-7130 Buenos Aires

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 4833 - Tel. 59-5598

PIDALO A SU SERVICE O CASAS DE ACCESORIOS

MAS SEGURIDAD

PARA SU **4L**

Con coraza protectora de chapa de acero que cubre rueda de auxilio

POTENCIA QUE ES "SEGURIDAD"!!..

FRENOS DE POTENCIA

Sylvania

- Fabrica y garantiza: CLEMENTE MARTIN Y HNO.
 Saavedra 725 - Tel. 13112 - San José (Guaymallén) MENDOZA
- Depósitos: Salta 1055 Dto. "P" - Tel. 27-1920 - Capital Federal
- Edello Pérez Talcahuano 1653 - Mar del Plata

El servo-freno de mayor potencia, adaptable a todas las marcas de autos y pick-up.

guran en nuestro lenguaje, y no digamos en el lenguaje de los argentinos, sino en el hermoso y sonoro idioma de Castilla.

Palabras araucanas, guaraníes, quichuas, a veces casi directamente, otras con pocas variantes, pero la verdad es que ya son voces corrientes, que asombrarían a más de un desprevenido. En la Capital son pocas. Nuestro lenguaje, aunque bastardeado por voces foráneas, vulgares o lunfardas, presenta pocas palabras indígenas, pero

ALGO QUE EL IDIOMA ESPAÑOL DEBE A LOS INDIGENAS

Por
**FERNANDO
HUGO
CASULLO**
Para Autoclub

UNO de rasgos más fehacientes y que mejor puntualizan el aporte de las razas indígenas es el idioma. El lenguaje español toma coloraciones en nuestro medio, de cadencias y ritmos que nos individualizan en lo inmenso de su ámbito. Infinidad de voces indígenas fi-

cuanto más nos adentramos en el inmenso mapa argentino, más localizamos palabras auténticamente indias.

De ese inmenso mar que es el conjunto de voces de un idioma, entresacamos algunas para conocimiento o distracción, esta vez de origen araucano.

Tenemos a **BATUQUE**, en la significación de alboroto, confusión o trastorno, como la emplea Abelardo Arias en su novela *La vara de fuego: Cuando se arme el "batuque" son ellos los que van a perder.*

CALAMACO: en la significación de la jerga o poncho de la

na teñido de rojo, como lo dijera en sus versos imborrables José Hernández en *Martín Fierro: Me parece que lo veo con su poncho "calamaco".*

Entre nosotros es común decir, parece que andamos chapaleando o los caballos van chapaleando en el agua. En efecto, esta voz de origen indígena, araucana, es voz onomatopéyica del ruido que hace el barro al caminar sobre él las caballerías. Y su significación puede ser andar entre el barro y el agua o manosear un líquido agitando con las manos o con los pies. En uno de sus cuentos de *El río*, dijo Fermín Estrella Gutiérrez: *Los dos caballos iban a la par, "chapaleando" en el agua barrota del camino.*

La acción y efecto de **CHAPALEAR** nos da el vocablo *chapaleo*, que sirvió para nombre de un personaje de historieta, y así dice Juan Goyanarte en su novela *Kilómetro 25: En su laborioso "chapaleo", el barro había penetrado juntamente con el fustazo de los chorros de agua.*

Un simpático pajarito alegra las mañanas, cuando nos alejamos un poco del fárrago de la urbe. Su canto es agradable, se parece al gorrión europeo, su color es pardo rojizo, una vincha clara adorna su cabeza y el macho tiene un bello copete. Es el **CHINGOLO**, cuyo nombre deriva del araucano **CHINCOL**, y conocido en toda la República con los distintos nombres de *chincol, chunchín, joseviche, josevicente*, etc. Lo mencionan muchos novelistas; lo recuerda Enrique Acevedo Díaz en su novela *Ramón Azaña: Oyó cantar el "chingolo" y las cinco notas de su música modesta a la luz del día resonaron con una expresión de misterio en el silencio de la noche.* Y como dijera hace muchos años José S. Alvarez en su *Viaje al país de los matreiros: El "chingolo" es el único pájaro escapado de un presidio y que no puede caminar sino saltando, porque aun cuando escapó de la cárcel hace mucho, no ha podido todavía limarse los grillos que lo remacharon.*

Decimos de una persona, de

un animal, que es un *chúcaro*. Esta voz, también como las anteriores, indígena, es la acepción de todo lo que es arisco, bravío, tanto referido a personas o a animales. Como dijo Hugo Wast, en *La corbata celeste: Sobre una llanura cubierta de pasto y franqueada de chilcales, el remolino de la hacienda "chúcara"*. O como Benito Lynch, en *Los caranchos de la Florida*, definió a un gaucho: *Es un paisano de mediana edad, "chúcaro" y torvo como un novillo fachinero.*

Revuelve, da vueltas, acecha, muerde aquí y allá y finalmente, al menor ruido escapa. Es un pequeño animalito que impone miedo a las damas y regocija a los gatos. Sí, es la *laucha*, nombre mapuche indio del ratoncillo, palabra que también se usa para designar al hombre listo y sagaz y que con la misma significación se emplea en Chile y Uruguay.

Nos asombramos de que todavía por algunas calles cruce un

viejo carromato tirado por un caballo viejo, inservible casi; sí, es un *mancarrón*, también, aunque nos asombre, palabra formada por las voces: *manca* (caballo común) y *cimarrón* (salvaje). ¡Pobre "mancarrón"! —dijo Bernini dando una patada en la carroña, Leopoldo Marechal, en *Adán Buenosayres*.

La sobrecincha que circunda la silla y el vientre del caballo, es el *pegal* o *pehual*; lo dice Elías Cárpena, en *Barrios Virgenes: infla el vientre y parece que todo va a estallar, el "pegal" y la cincha.*

Las prendas de uso común, son las *pilchas*, otra palabra de araucano origen, que dio también *pilchaje*, por conjunto de pilchas; y *pilcherío*, lo mismo que la anterior. Lo dijo Justo P. Sáenz, en *Cortando campo: Le juego mi "pilcherío" entero con la canoa, el winchester y hasta, si gusta, los perros.*

Nos queda, *piola*, hilo grueso más retorcido y grueso que el hilo de acarreto, cuyo origen

araucano, y con la misma significación, era *PIULU*. Lo dijo hace años Godofredo Daireaux: *Un collar de "piola", medido sobre el pescuezo del perro de la casa y puesto en el cuello del niño enfermo de tos convulsa, fácil es que lo cure, en su libro "Costumbres criollas".*

Y de *piola*, derivamos *piolín*, su diminutivo; esta sí, como lo significa, sumamente empleada. Dice Alberto Larrán de Vere, en *Carnada viva: Le pasó un "piolín" por las agallas al dorado y lo dejó colgando de la rama de un sauce.*

O, como Roberto Arlt, en *El juguete rabioso: Lo traía atado a la cintura con un "piolín".*

Pero como dijimos, el porteño saca siempre lo cómico de las cosas, y así le dio a *piola* otro significado, referido a una persona, en el sentido de *avispada, lista*; por eso, repitamos otro ejemplo de Roberto Arlt: *Mi novia puso cara de "piola" y entonces, con gesto digno de un héroe, hice cuentas...*

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.

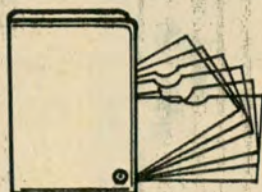
Impresiones en oro, planograf y electrónico.

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE

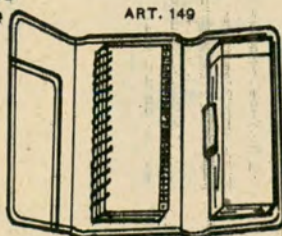
PLASTICOS EIFFEL
SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES

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

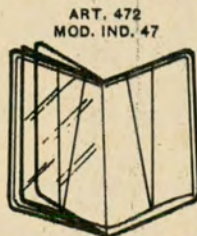
CONSULTENOS SIN COMPROMISO • SOMOS FABRICANTES



ART. 107
MOD. IND. 1893



ART. 149



ART. 472
MOD. IND. 47

1° entre los "tuercas"!




El calzado MAS FINO para caballeros

Mocasines de línea avanzada, con originales diseños metálicos en la vincha. Un calzado de primera para gente "bien tuerca"

1-94-2065-S
Mamón sport Anilina
Mocasin legítimo



FLORIDA esq. CORRIENTES • CABILDO 2120
RIVADAVIA 6784 • Rosario: CORDOBA 1090
Mendoza: Av. SAN MARTIN 1434
Fábrica: Av. JUAN DE GARAY 2439 - Bs. As.
Infórmese sobre nuestros PLANES DE CREDITO



El arroyo de los Quinteros, afluente del río Grande, conserva en la actualidad el apellido de una de las protagonistas de la historia del molino de oro.

bién se le encontró en forma de clavitos, filamentos, granos y polvo muy fino. La construcción de molinos de granito, de los cuales queda uno en perfecto estado en el Hotel Molino de Oro, de la Obra Social del Ministerio de Trabajo, donde aún se advierte parte del canal construido para derivar las aguas del río Grande y facilitar el lavado de la piedra que se molía en el lugar, es una demostración de la importancia que se asignó a la búsqueda del oro en esa época. Lo que no se ha podido confirmar es si ya los indígenas extraían el oro antes de la conquista en la zona del valle de Punilla.

ORIGEN DEL MOLINO DE ORO DE LA FALDA

Por G. A. G.

Para Autoclub
Fotos del autor

Los Zevallos adquirieron las tierras en 1730.

Esas tierras pertenecieron al sargento mayor Francisco Roque de Zevallos, quien entró en posesión de ellas alrededor de 1730. En el año 1762, el Capitán Juan de Zevallos, hijo de aquél, perteneciente al ejército de la colonia, con destacamento en la ciudad de Córdoba, se presentó al señor alcalde de segundo voto con el siguiente docu-

EL origen del nombre de Molino de Oro dado a la pintoresca zona balnearia del río Grande de Punilla, a unos dos kilómetros de La Falda, hacia las Sierras Grandes, se remonta a los primeros años de la colonia. Tiene todas las características de una leyenda, pero su historia ha quedado grabada con hechos concretos y nombres dados a diversos lugares de la región, que tienen vigencia actualmente.

Desde la entrada de los conquistadores a la provincia de Córdoba, la búsqueda del oro y de otros metales preciosos fue uno de los principales objetivos. Entre las órdenes que dictó Jerónimo Luis de Cabrera después de la fundación de Córdoba, figuraba la de *descubrir minas e vetas e tomar muestras de metal*. El cuarzo aurífero presente en algunos puntos de la provincia ofreció leyes bastante altas como para iniciar su explotación. Tam-

mento: El Capitán don Juan de Zevallos, hijo legítimo del sargento mayor don Francisco Roque de Zevallos y doña Margarita Pereyra Abad, su legítima mujer, que fueron ambos nombrados albaceas y apoderados para testar por el difunto según su última voluntad, y lo que nos tenía comunicado en el poder, que ante Vuestra Majestad y testigo para suspensión del médico escribano otorgó: en la mejor forma que haya lugar ante Vuestra Majestad comparecemos y decimos, y hacemos expresión del predicho testamento constituido según y conforme nos comunicó nuestro difunto para que se sirva su justificación, autorizarlo en forma y conforme para que haga fe en juicio y fuera de él y para todo.



Vista parcial del hotel Molino de Oro, en la zona balnearia del mismo nombre y rodeado de frondosa vegetación. Es una residencia de descanso, modelo en su género, a la cual pueden concurrir también los periodistas jubilados.

A Vuestra Majestad pedimos y suplicamos se sirva habernos presentado con referido testamento y extender en él su decreto aprobativo, como pedimos que es justicia, con equidad de la mucha que Vuestra Majestad administra y juzgamos en lo necesario.

Este documento unido a otros antecedentes históricos pertenecieron a la sociedad de la Hostería de San Antonio y terrenos de La Falda y Valle Hermoso, sierras de Córdoba Ltda. S.A.

Después de los trámites judiciales posteriores, la sucesión del sargento mayor don Francisco Roque de Zevallos quedó legalizada, y se reconoció heredero al capitán don Juan de Zevallos y como tal se le adjudicó la estancia denominada San Antonio, Valle de Punilla, hoy Valle Hermoso.

El capitán de Zevallos, en posesión de la estancia, desarrolló una

actividad constructiva, de gran valor para la época en que se verificaba, porque se carecía de medios de transportes y el único que se utilizaba era el de lomo de mula. Construyó a sus expensas, la capilla existente en Valle Hermoso, la que, por ferviente devoción de San Antonio, erigió en su honor.

El casco de la estancia

El casco de la estancia es hoy ocupado por la hostería de San Antonio (está en perfecto estado de conservación y es casa de descanso del gremio tranviario automotor). Está cuidada como una reliquia del pasado, en que fue disfrutada por la nobleza española de la época, entre la que figuró doña Manuela de Garay, casada con el capitán Ignacio de Molina, de la familia de Juan de Garay, fundador de Santa Fe y Buenos Aires.

El capitán Zevallos continuó su obra colonizadora. Plantó cantidades importantes de frutales, entre los que figuraban perales, durazneros, manzanos, nogales, higueras y otras especies más, convirtiendo sus tierras en un jardín. Esto lo permitía la abundancia de agua de que disponía, de vertientes y ríos. Esta última ventaja la conserva la zona en la actualidad.

La búsqueda de oro

Posteriormente entró de lleno a la explotación de minerales, y hechos los estudios pertinentes y concordantes con declaraciones de procedencia oficial, por las que se reconocía que en el valle de la Punilla existían minas auríferas, exploró su propiedad, encontrando que, efectivamente, existía oro; y no limitó la explotación a extraer el mineral solamente como otros lo habían hecho, negociándolo tal cual. Construyó al efecto un molino de piedra movido por el brazo del hombre, y realizó una derivación del río Grande hasta el lugar del molino, llevando el agua, elemento indispensable para lavar el mineral aurífero, lo que le permitía elegir el que más oro contenía.

Dio principio a la explotación siguiendo las disposiciones de la ley N° 5, título 13 de la Cartilla. Ordenanza N° 21, que regía ya en el año 1752, por la que se obligaba a todo explotador de dicho mineral a abrir un pozo de tres varas de boca y seis de costados y de fondo, si antes no hallara veta o metal fija.

De los diversos cateos realizados en la propiedad, explotó entre otros, la mina que dista 2.000 metros del molino hacia el sudoeste, próximo a Pozo Verde, a la cual dieron, después de haber sido abandonada, el nombre de Gruta de San Antonio, el cual por cierto no se ajusta a la verdad.

Con este principio de explotación, el capitán de Zevallos hizo funcionar el molino construido, con

el que se rompía el mineral, y en el cual, como se deja dicho, se lavaba éste para seleccionar el de mayor índice.

El balneario La Castellana

El capitán de Zevallos estaba unido en matrimonio con la señora Mariana de los Quinteros (se denomina actualmente Quinteros al arroyo afluente del río Grande, en La Falda), a quien cariñosamente se la llamaba *La Castellana*, por haber sido de aquellas tierras de España.

Muerto el propietario de las tierras, en enero de 1805, fue abandonada la explotación del oro, conservando el lugar donde se rompían las piedras el nombre de Mo-



Esto es el molino de oro construido en granito, que era movido por el brazo del hombre para desmenuzar las piedras auríferas. Se encuentra en el umbroso parque del hotel de los empleados del Ministerio de Trabajo y Previsión de la Nación, en La Falda, Córdoba.

lino de Oro. La acción del tiempo y de la corriente del brazo artificial del río sepultaron a medias el famoso trapiche, pero posteriormente, con la construcción del hotel que pertenece al personal del Ministerio de Trabajo y Previsión de la Nación, el Molino de Oro fue restablecido y luce actualmente, con el muro asentado en cal de aquella época, como un motivo más de decoración en el atrayente parque que rodea al hotel Molino de Oro, que constituye, además, una de las más coquetas casas de descanso de los gremios porteños.

Otro lugar interesante y que corresponde visitar como parte integrante de la historia del Molino de Oro, es el Balneario de la Castellana, en el río Grande, en Valle Hermoso, construido en roca viva y que fue disfrutado por aquella matrona, doña Mariana de los Quinteros de Zevallos. •

DEL DINERO Y OTRAS FRUSLERÍAS



Por ISRAEL CHAS DE CRUZ

Chas de Cruz, colaborador y amigo de AUTOCLUB, nos ha dejado por propia voluntad en las circunstancias de que dio cuenta oportunamente la crónica periodística. Hijo de inmigrantes judíos radicados en Entre Ríos, apenas iniciados sus estudios secundarios comenzó a colaborar en el periodismo, destacándose igualmente como inspirado cuentista. Incansable viajero, visitó Hollywood por primera vez en 1930, iniciando su famosa serie de reportajes "Hollywood al desnudo", en los que refirió sus impresiones a través de siete viajes a la capital del cine. En ocho visitas a Europa concurreció, invitado, a los principales festivales efectuados en ese continente, actuando también muy destacadamente como crítico de cine, en radiofonía y televisión. Chas era un apasionado. Como lo afirma en esta breve colaboración póstuma que hoy publicamos, "vivir sin pasiones es la peor de las muertes". Por eso tenía muchos amigos y un número adecuado de adversarios, ya que frente a él era difícil permanecer en un término medio de indiferencia. Para despedirlo sólo se nos ocurre, además de esta sintética evocación, repetir lo que Chas de Cruz dijo en uno de sus cuentos, relatando la muerte del protagonista que se suicida arrojándose al agua: "Se formaron de inmediato inestables círculos concéntricos. Luego, la Nada. O el Todo".

Para
Autoclub
Foto de
J. Giralt Font

TODO puede comprarse con dinero, menos la felicidad. Ergo: no puede comprarse nada.

El avaro no puede ser feliz; jamás tiene lo bastante.

El comerciante inescrupuloso que no es avaro, por lo menos vuelve a la circulación parte de lo que se ha apropiado más o menos legalmente.

Hay ateos que se contradicen desde el vamos negando persistentemente la existencia de Dios; del mismo modo, hay individuos que se contradicen al tener como leitmotiv vital la inoperancia del dinero (del que tienen los otros).

Hay una carga que, aunque pesada, muchos quisieran llevar sobre sus espaldas: la de la fortuna.

El dinero es como los cinturones de seguridad: uno, protege; dos, pueden trabar los movimientos. Más, anulan al conductor...

Si un hombre es tan rico como dinero gaste, no como dinero tenga, las mujeres de los ricos son mucho más ricas que sus maridos.

En las especies inferiores es común el canibalismo.

Los peces grandes se comen a los chicos. ¿Por qué nos horrorizamos frente a individuos que se comen, sin metáfora, a otros individuos?

El verdaderamente generoso no tiene necesidad de demostrarse a sí mismo que lo es. Y menos, demostrarlo a los demás.

Si "partir es morir un poco", morir del todo, ¿qué es?... ¿Quedarse?

Besando la mano a las damas aquel obsecuente quería ser versallesco, pero sólo resultaba servil.

La grafología es una ciencia infalible, sobre todo con los analfabetos.

Ninguna gordita que se respete deja de encontrar un par de veces al año el régimen infalible para bajar de peso.

La goma látex y la parafina han devuelto la felicidad a miles de esmirriadas mujeres que confundieron contenido con continente.

Nada más fácil que ser generoso cuando no se tiene nada.

Vivir sin pasiones es la peor de las muertes.

El despilfarrador es un enfermo de incontinencia.

Para algunos, dar limosna es como aplicarse penicilina: creen inmunizarse.

Aquel alcoholista todos los lunes se juraba no volver a beber. A las ocho decía: "Ni me acuerdo del vino", repitiéndolo hasta las doce, en que lo dominaba una curda padre. Lo mismo ocurre con los individuos que, habiendo hecho fortuna, dicen que sólo trabajarán hasta duplicarla.

Los multimillonarios son jugadores a los cuales se les dio la buena racha y no tienen fuerza de voluntad para alejarse de la ruleta.

"Yo, con tal de tener algo para leer soy feliz." Mentira. Nadie es feliz no sabiendo estar solo consigo mismo.

Nada más repulsivo que la limosna sistematizada.

IV FIESTA NACIONAL DE LA AVICULTURA

Se realizó con singular brillo en la ciudad de Crespo, provincia de Entre Ríos

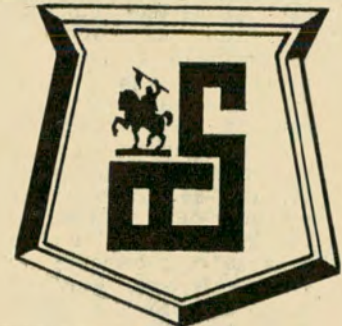
CON el éxito que ya es habitual, en la ciudad de Crespo, provincia de Entre Ríos, se llevó a cabo la IV Fiesta Nacional de la Avicultura. Durante la celebración se desarrolló un extenso programa, que incluyó, entre otros actos, la inauguración de una interesante exposición avícola, industrial y comercial, una serie de disertaciones, mesas redondas y jornadas sobre avicultura, que estuvieron a cargo de técnicos del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), y la actuación de conjuntos folklóricos y solistas que contribuyeron al realce de la fiesta, dándole un marco artístico de alta calidad.

Los discursos de apertura estuvieron a cargo del secretario de la Comisión Central Organizadora, capitán Carlos Pedro Coni Molina, y del subsecretario de Agricultura, Ganadería y Granja de la provincia, ingeniero Orlando Esteban Serra. Tras una semana de celebraciones, la fiesta fue clausurada con una serie de actos que contaron con la presencia del secretario de Agricultura y Ganadería de la Nación, ingeniero agrónomo Rafael García Mata, quien hizo uso de la palabra, después de lo cual se realizó un desfile de carrozas y princesas y la elección y coronación de la cuarta Reina Nacional de la Avicultura, distinción que recayó en la señorita María Cristina Tolosa, representante

de Concepción del Uruguay, quien fue agasajada con un gran baile, del cual participaron autoridades oficiales y una numerosa concurrencia.

Cabe consignar que el Gobierno de Entre Ríos ha designado a la ciudad de Crespo *Capital Simbólica de la Avicultura*, y que se realizan gestiones ante la Presidencia de la Nación con el objeto de que sea declarada *Capital Nacional de la Avicultura*.

La reina saliente, Carmen Angélica Weinbinder, coloca la banda a la nueva soberana, María Cristina Tolosa, quien por un año lucirá la corona de "Reina Nacional de la Avicultura".



NUEVO PRODUCTO CONTRA LA DIABETES

Más eficaz que las demás pastillas

CIENTIFICOS alemanes han descubierto un medicamento 500 veces más eficaz que las demás pastillas utilizadas hasta ahora en el tratamiento de la diabetes. Esta declaración ha constituido una sensación en el congreso de especialistas de la diabetes, celebrado en Estocolmo.

Una dosis mínima basta para bajar de modo considerable el nivel de azúcar en la sangre. En lo futuro muchos diabéticos tomarán simple y cómodamente el preparado fabricado por la empresa "Farbwerken Hoechst" y por la "Boehringer" de Mannheim, en lugar de hacerse inyectar insulina.

Al final del congreso internacional de diabetes, en Estocolmo, dieron la campanada con esta noticia el fisiólogo francés Dabatieres y el metabolista de Munich H. Mehnert.

Las alarmantes cifras de la propagación de esta enfermedad por todo el mundo muestran lo necesario que es encontrar nuevos medicamentos contra la diabetes. Así Mehnert, que representa a Alemania Occidental en el Comité de Expertos de la Diabetes, dependiente de la Organización Mundial de la Salud, ha informado sobre la mayor campaña mundial contra la diabetes, desplegada por él en Munich.

El doctor Mehnert dijo: "Lo que antes se calculaba por mil, se calcula ahora por ciento, con casi las mismas cifras. Esto supone un aumento comprobado de diabéticos de un 10% y más".

Neue Ruth Zeitung, de "Tribuna Alemana".



TODA LA HERMOSA LINEA FIAT, EL POPULAR 600 E, LAS NOVÍSIMAS 800 CUPE Y 800 CUPE SPIDER, EL EXTRAORDINARIO 1500 C, LA POTENTE 1500 CUPE, JUNTO A LA ELEGANTE 1500 FAMILIAR Y LA RENDIDORA 1500 MULTICARGA, LA ENCONTRARA CON LOS MEJORES PLANES FINANCIEROS DE PLAZA EN ANTONIO J. SERGI S. A.

Visite a SERGI y goce de las ya famosas SERGI - VENTAJAS

ANTONIO J. SERGI
SOCIEDAD ANONIMA

AV. ANGEL GALLARDO 1100 esquina Av. PARRAL (frente al Cid Campeador) Abierto de 9 a 21 hs. todos los días incluso feriados, sábados y domingos.

y también en su nuevo salón de ventas y service de 3.000 m².

JUAN B. JUSTO 4475 casi esq. Donato Alvarez

Solicite vendedor a domicilio a los teléfonos 86-8656 y 89-6911

Autoclub 69

El eximio volante Oscar Cabalén, recientemente desaparecido, ha sido objeto de un merecido homenaje, al ser bautizado con su nombre el autódromo construido por el Córdoba Automóvil Club, en la localidad serrana de Alta Gracia.

CON una reunión que alcanzó extraordinarias proyecciones fue inaugurado en Alta Gracia el excelente autódromo construido por el Córdoba Automóvil Club en las adyacencias de la hermosa ciudad serrana, del sur de la capital cordobesa. La nueva pista, construida íntegramente con el esfuerzo privado, fue bautizada con el nombre de "Oscar Cabalén", en homenaje al destacado deportista recientemente fallecido. Reúne este autódromo, en sus elementos esquemáticos, interesantes posibilidades para el automovilismo. La pista perimetral, que es la única que se ha concluido, tiene una extensión de 3.139 metros y sirvió de escenario para la reunión inaugural, que contó con los auspicios de gran cantidad de público. Asistió el gobernador de la provincia de Córdoba, doctor Carlos Caballero, miembros de su gobierno y autoridades municipales de la capital de dicho estado provincial. El Automóvil Club Argentino se hizo presente, mediante una comitiva presidida por el titular de la entidad, doctor César C. Carman, y asistieron miembros directivos de instituciones colegas, destacados corredores de todo el país, invitados especiales y numerosos periodistas. El presidente de la entidad local, señor Roberto Chessel, y otros miembros de la Comisión Directiva del Córdoba Automóvil Club dieron la bienvenida a los visitantes, y en el curso de una breve y sencilla ceremonia se inauguró la nueva pista. El acto se inició con la ejecución del Himno Na-



SE INAUGURO EN ALTA GRACIA EL AUTODROMO OSCAR CABALEN

Expresó el doctor Carman que se cierra el ciclo de las carreras en campo abierto

cional Argentino, que fue coreado por la concurrencia, y de inmediato se procedió a izar la bandera. Luego hicieron uso de la palabra el señor Chessel, el doctor Carman y el gobernador de la provincia, doctor Caballero.

El presidente del Automóvil Club Argentino, refiriéndose al problema de las carreras en ruta y al advenimiento de los autódromos, expresó los siguientes conceptos:

Habla el presidente del ACA

"Ubicado dentro de una clara y amplia perspectiva proyectada sobre el porvenir del deporte automotor en nuestro país, y también, desde luego, merced a los elementos de juicio que he podido reunir como presidente del Automóvil Club Argentino, tengo plena conciencia de la importancia que esa actividad reviste, y no se me escapan los múltiples problemas que comporta su cre-

ciente desarrollo. Estos problemas, agudizados en estos últimos años debido al casi prodigioso progreso de la técnica de construcción de automóviles, y particularmente en cuanto atañe a su rendimiento en velocidad, han llevado a la Institución que presido, en su carácter de entidad madre y orientadora de ese deporte en la Argentina, a dedicarles una intensa y permanente atención, en busca de soluciones útiles y adaptables a nuestro medio."

Término de las competencias en campo libre

"La experiencia mundial y la nuestra propia, permiten afirmar que ha terminado la era de las competencias en campo libre, es decir, de las que podían ser realizadas en cualquier camino y sobre cualquier tipo de camino. Durante varias décadas el automóvil fue una máquina, un artefacto prácticamente carente de peligros para el conductor y para terceros, aun cuando era empleado en carreras, a despecho del estado y de las características de las pistas, así se tratase de caminos abiertos o de circuitos cerrados o autódromos. Los riesgos o accidentes podían ser considerados como episodios normales, inclusive por el relativamente limitado ámbito de sus consecuencias. Pero casi de pronto, en menos de diez años, la técnica constructiva sufrió un cambio revolucionario. Los coches de fórmulas especiales pueden ser dotados de velocidades que cuentan sus fracciones por centenares de kilómetros, ya no por decenas y unidades, y hasta las máquinas para usuarios y para usos comunes se han convertido en bólidos, por así decirlo, de difícil control."

"Dentro de estas condiciones —expresó más adelante— los accidentes son hoy una tragedia que a menudo hiere a considerables grupos y no a individuos aislados. Así apareció como problema de primera magnitud en las carreras, el de la seguridad del conductor y de los espectadores, pasando a segundo plano el elemento puramente técnico consistente en la perfección de la máquina. En otras palabras, estamos ahora frente a un problema social, más que específicamente deportivo, que cada día reviste mayor gravedad y cuya solución ya es imposterable. Esta situación obliga a replantear los presupuestos básicos de todo el proceso del desarrollo del deporte mecánico, en la Argentina como en el extranjero."

Política deportiva del ACA

"Quiero decir, sin incurrir en un alarde vanidoso, que hemos venido previendo esta circunstancia desde hace años, y no es de ayer ni de hoy que estamos propugnando las soluciones, que poco a poco se van imponiendo en el espíritu de todos los hombres sanamente preocupados por el automovilismo deportivo entre nosotros. Durante todo ese lapso, en cada oportunidad que se nos ha presentado y a medida que los hechos iban dando razón a nuestras previsiones, fuimos dando base firme a nuestra convicción de que la

política deportiva del Automóvil Club Argentino, dejando de lado las dos pruebas ya clásicas que directamente organiza, el Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado y el Gran Premio Argentino de Turismo de Carretera, que están esencialmente destinadas a abrir rutas al turismo en todo el país, debía orientarse hacia la promoción de la construcción de pistas y circuitos especiales, adecuados a las exigencias de las nuevas máquinas, es decir, a la exhibición de grandes velocidades en carreras. Este pensamiento lo manifesté repetidamente en el seno de los cuerpos directivos del Club; pero ya en 1960, tuve oportunidad de comentarlo con destacados dirigentes de esta ciudad y provincia, con motivo de la realización, en el Parque de Córdoba, de las carreras internacionales con que se contribuía a la celebración del sesquicentenario de la Revolución de Mayo. Después no he cejado en mi empeño. En 1966, con motivo de la terminación del 44º Gran Premio de Turismo de Carretera en la ciudad de Necochea, al hablar ante caracterizados dirigentes y deportistas, expresé en forma definida mi decisión de intentar la movilización y el apoyo de todas las fuerzas directa o indirectamente vinculadas al automovilismo deportivo, oficiales y privadas, para concretar una política promocional práctica que posibilitase la construcción de numerosos autódromos en el país y la modificación del régimen de los circuitos abiertos, todo lo cual, por otro lado, era a mi juicio una condición 'sine qua non' para crear un vivero de auténticos campeones y técnicos del volante que pudiesen disputar el centro de la especialidad en competencias mundiales. Y hace pocos meses, en octubre de 1967, con motivo de la brillante inauguración del autódromo El Zonda, de San Juan, reiteré y amplí esos conceptos, comprometiendo el auspicio y el apoyo, en cuanto fuere posible, del Automóvil Club Argentino en esa tarea que debe ser ejecutada sin pausa por todas las organizaciones automovilísticas de la República y que debe contar, puesto que interesa a todo el país, lo que es absolutamente exacto, también con el apoyo de los municipios y de los gobiernos nacional y provinciales, como expresión de una definida política de protección y estímulo al deporte mecánico, cuyo desarrollo, por lo demás, se refleja manifiestamente en el progreso de la industria automotriz nacional, que ya está capacitada, hoy mismo, para producir coches perfeccionados y especializados para competencias, inclusive internacionales.

"Y ahora es para mí una grande

y honda satisfacción —dijo luego— estar aquí en Córdoba para celebrar, junto con todos los deportistas argentinos, la inauguración de este excelente autódromo construido por el Córdoba Automóvil Club, entidad que, sin duda alguna, no descansará hasta multiplicar esas excelencias y dotar a esta pista de todos los elementos que la conviertan en ejemplo en su género. Cuando recuerdo que hace muy poco asistimos a la colocación de la piedra fundamental del futuro gran autódromo de 9 de Julio, en la provincia de Buenos Aires, y también que varios grandes centros urbanos de dicho estado están apresurando la ejecución de planes similares, al igual de lo que sucede en otras provincias, como Santa Fe y Mendoza, y especialmente cuando pienso en el magnífico esfuerzo constructivo que acaba de completar la Municipalidad de la Capital Federal, reformando fundamentalmente y habilitando el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, que, ahora, sí, puede soportar cualquier prueba y cualquier comparación, mi fe en nuestra capacidad se fortalece y mi visión de argentino, nada ilusoria sino fundada en esas realizaciones concretas, me permite ver en el próximo futuro una dilatada red de circuitos y autódromos, a la sombra de cuyos estandartes florecerá la nueva generación de automovilistas, capacitados para llevar triunfantes los colores argentinos en las arenas internacionales."

La reunión deportiva

La reunión inaugural del autódromo de Alta Gracia constituyó la apertura del Calendario Deportivo de las competencias de Turismo de Carretera y en la misma se obtuvieron los siguientes resultados:

Primera serie: 1º Andrea Vianini, con Chevrolet, 15 vueltas, en 17'34" 2/10, y 2º Héctor Gradassi, con Torino, 15 vueltas, en 17'41" 9/10. Promedio del ganador 160,669 km por hora. Récord de vuelta: Andrea Vianini en 1'9" 1/10, con un promedio de 162,592 km por hora.

Segunda serie: 1º Eduardo Copello, con Torino, 15 vueltas, en 17' 55" 5/10, y 2º Benedicto H. Caldarella, con Torino, 15 vueltas, en 18'24" 1/10. Promedio de ganador: 160,289 km por hora. Récord de vuelta: Eduardo Copello, en 1'8" 4/10, con un promedio de 165,210 km por hora.

Final: 1º Andrea Vianini, 30 vueltas en 34'49" 4/10, a un promedio de 162,253 km por hora, y 2º Héctor L. Gradassi, 30 vueltas, en 34'55" 7/10. Récord de vuelta de Eduardo Copello, en la 13ª, en 1'7" 1/10, a un promedio de 168,411 km por hora.

El Japón en la primera línea

Podríamos referirnos a muchas actividades científicas, industriales y artísticas, en las que el Japón ocupa, silenciosa pero firmemente, un puesto de vanguardia; pero aquí nos limitaremos a mencionar la producción de su industria del automóvil, cuyas cifras hablan de un impresionante progreso y que son un índice del desarrollo general del país.

En 1967 la industria japonesa produjo 3.146.486 unidades automotoras, lo que representa un aumento de 860.000 respecto a la producción del año anterior, o sea, un 37,6%; pero si sólo nos referimos a la de automóviles de pasajeros, el aumento fue del 56,8% en relación a 1966. Estas cifras colocan al Japón entre los tres países de mayor producción de automotores del mundo, junto con los Estados Unidos y Alemania, a la que precede.

El turismo en auge

La Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (U.I.O.O.T.), informa que las estadísticas mundiales han registrado una cifra récord en 1967: 138 millones de llegadas de turistas extranjeros en los diferentes países del

NOTÍCULAS

mundo, o sea, un 7% más que en 1966. Esto ha significado, para los países de recepción de los viajeros, un ingreso global de 14.000.000.000 de dólares, es decir, un 8% más que en el año anterior. Estas cifras se basan sobre estadísticas oficiales recogidas en los 60 países turísticamente más importantes. ¿Cuánto nos ha tocado a nosotros de esa suma fabulosa? Señalemos que de esos ingresos, todos los países de América, en conjunto, se beneficiaron con 4.399 millones.

Buen gusto

Las exportaciones francesas de vinos y bebidas espirituosas representaron 1.600.000.000 de francos (unos 320 millones de dólares), constituyendo un record. Las ventas de champaña en el exterior constituyeron, más de la tercera parte del total de la exportación de vinos finos; igualmente aumentó

la exportación de los nobles vinos de Borgoña y de los coñacs. Parece que el "buen paladar" es una virtud que sigue manteniendo sus fueros en todo el mundo.

Servicios

El "Gran Garage" que funciona en el Boulevard Pershing, en París, Francia, para completar los servicios que presta a sus usuarios, ha instalado en sus dependencias una excelente peluquería para hombres, servida por mujeres.

Previsión

La Comisión de Autovías de Pennsylvania está preparando planes para modernizar las carreteras de dicho Estado a fin de ponerlas en condiciones de soportar un tránsito normal de automóviles a 100 millas (160 km.) por hora. Afirma el presidente de aquel organismo, "que es más que probable que los coches que circularán por las rutas dentro de 25 años estarán regularmente diseñados para esas altas velocidades, y queremos estar preparados para ello desde ahora."

¿Cómo llamarlo?

En Australia, como en todos los países, existen artistas (?) de variedades o de circo que exhiben sus extrañas facultades para ingerir trozos de vidrios, hojitas de afeitar y otros elementos de similar suavidad. Entre ellos se destaca un señor León Samson, quien mantiene abierta una apuesta por 11.000 dólares —exactamente—, afirmando que es capaz de comerse... ¡un automóvil! Por partes, por supuesto. Dice que necesita para ello 4 años, lo que significa que está dispuesto a devorar 2 libras (poco menos de un kilo) de hierro, acero, aluminio y cables de cobre, por día.

La humanidad sobre ruedas

En 1968, la industria americana fabricará el automóvil N° 250.000.000, y también en este año se llegará a registrar en los Estados Unidos, el automóvil N° 10.000.000 en uso.

Respeto a la voluntad popular

El Procurador General del Estado de Arkansas (U.S.A.), acaba de dictami-

nar que ninguna ciudad en ese Estado tiene derecho a crear ni percibir impuesto alguno sobre sus automotores si previamente la aplicación de tal impuesto no es aprobada por los ciudadanos, en una elección especialmente convocada al efecto.

Progreso y confort

En los Estados Unidos, 45.700.000 familias poseen auto propio; de esa cifra, 15.000.000 de hogares disponen de más de un vehículo.

Para los autos... y los ojos

En los laboratorios de la fábrica Jenaer Glasswerke Schott, de Maguncia, Alemania Occidental, acaba de producirse un nuevo tipo de cristal especial, que se adapta automáticamente a las condiciones luminicas del ambiente, en cada momento dado. Este cristal se oscurece con la incidencia de la luz solar y ejerce así el mismo efecto protector —aparte de su virtud correctiva— de las gafas corrientes para sol; pero el cristal vuelve a aclararse tan pronto cesa la acción de los rayos ultravioletas. Esta notable propiedad hace de gran utilidad ese material, tanto para la confección de anteojos como para la fabricación de ventanillas de automóviles. Los productores dicen que también servirá para escaparates de tiendas. Puede ser.

Caminos sobre el mar

Todo el mundo ha de recordar el Verazzano Bridge, terminado de construir sólo en recientes años, el puente colgante más largo del mundo, que atraviesa la bahía del puerto de New York desde tierra firme hasta Staten Island. Ahora, un grupo de ingenieros alemanes y escandinavos quiere llevar a cabo un proyecto más ambicioso aún, si bien probablemente no se trata de un puente colgante: están estudiando un proyecto concreto de expertos finlandeses que se proponen tender una ruta terrestre... sobre el golfo de Botnia, esa anchísima entrada del Mar Báltico que separa las costas de Finlandia de las de Suecia. Con puentes y diques, quieren comunicar el Sur de Finlandia con las islas Aland, y desde éstas completar el tendido de un puente hasta la Suecia Central. Estiman que todo esto, que sólo costará unos 1.200 millones de marcos (alrededor de 300 millones de dólares), acortaría la distancia entre Helsinki y Estocolmo en 1.600 km (de 2.100 a 500). Ambicioso el plan, ¿no?; pero magnífico.

Sr. AUTOMOVILISTA,
FUEGO?
PINCHADURA?

EXTINTOR - INFLADOR

Inflex
ADQUIERALO Y RECARGUELO*
EN SU

Esso

SERVICENTRO



Infla
hasta 6
neumáticos



Matafuegos INFLEX S.A.
Cuenca 2259/71
Tel. 53-2035/6/7 - Bs. As.

* INFLEX TAMBIEN PROVEE DE RECARGAS PARA MATAFUEGOS DE CUALQUIER MARCA DE PRESTIGIO

EN nuestra edición anterior publicamos una amplia encuesta sobre el tema de la seguridad en el automovilismo deportivo. En ella se recogieron treinta y una opiniones pertenecientes a corredores veteranos y en actividad, dirigentes de entidades automovilísticas y periodistas especializados. Como lo anunciamos en esa oportunidad, ahora ofrecemos a nuestros lectores, en muy apretada síntesis, una sistematización de las opiniones vertidas con relación a los principales puntos del temario que sirvió de base para la realización de la encuesta.

LOS OPINANTES

Como se recordará, participaron de la encuesta las siguientes personas: Pedro Alberto Blanco (Tandil Auto Club); Ricardo J. M. Bonnano (Asociación Corredores de Turismo de Carretera); Edgardo Boschi (Asociación Pilotos Automóviles de Turismo); Emiliano Luis Cayre (Pico Football Club); Roberto Chessel (Córdoba Automóvil Club); Antonio Díaz C. (Automóvil Club Mendoza); Juan Manuel Fangio; Orfel F. Fontán (Club Quilmes, de Tres Arroyos); Oscar Alfredo Gálvez; Roberto Galluzzi (Moto Club Argentino); Juan Gaudino; Luis Giménez Reig (Asociación Sanjuanina de Volantes); César Gioia (del diario "Clarín"); José Froilán González; Santiago Guarneri (Chaco Auto-Moto Club); Pedro R. Lapadú (Club Atlético Compañía General de

RESUMEN DE UNA ENCUESTA DE AUTOCLUB

La seguridad en el automovilismo deportivo

Salto, Pcia. de Bs. Aires); Arnaldo Lucius; José Francisco Lucius; Miguel Ángel Merlo (del diario "La Razón"); Roberto Mieres; Alfredo Parga (del diario "La Nación"); Roberto Petit de Meurville (Club Sportivo Independiente, de General Pico); Héctor Alberto Petri (Club Social Argentino, de Arrecifes); Raúl Riganti; Enrique Rossi (del diario "La Prensa"); Luis Elías Sojít (de la revista "Coche a la Vista"); Carlos Marcelo Thiery (de la revista "El Gráfico"); Roberto Toquero; Ernesto Tornquist (Asociación Argentina de Volantes); Pedro Vaccario; A. Vaschetto Blencio (Club Atlético Jorge Newbery, de Venado Tuerto).

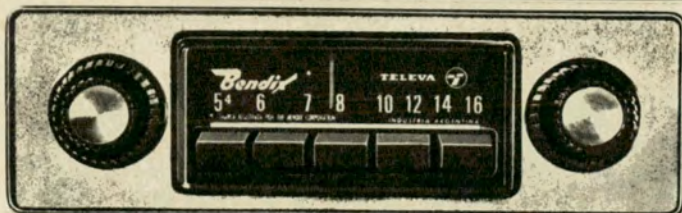
LAS MEDIDAS PROPUESTAS

Las siguientes son algunas de las principales medidas aconsejadas por las personas encuestadas para elevar los márgenes de seguridad en el automovilismo deportivo:

Realización de carreras solamente en autódromos (Boschi,

Chessel, Giménez Reig, Thiery). Elección de circuitos extensos (Bonanno: 130 km; Cayre; Fangio: 150 km; Fontán: 100 km; Mieres; Sojít: 100/150 km; Toquero: 100 km; Tornquist: 200/250 km; Vaschetto Blencio. Tratamiento adecuado de los caminos de tierra (Bonanno, Galluzzi, Petri). Supresión de pruebas sobre caminos de tierra (C. Díaz, A. Lucius, Mieres). Ausencia de público en las curvas y otros lugares riesgosos (Bonanno, Fontán, Gálvez, Gaudino, Giménez Reig, González, Petit de Meurville, Blanco, Cayre, Fangio, Gioia, Guarneri, Lapadú, Merlo, Parga, Petri, Sojít, Thiery, Toquero Vaccario, Vaschetto Blencio. Curvas alambradas (Bonanno: desde 1.000 m antes hasta 1.000 m después; Fontán: desde 500 m antes hasta 1.000 m después). Espectadores alejados de la carretera (Fontán: 10 m; Gálvez: 200 m; Gaudino: 20 m). En rutas abiertas realizar exclusivamente carreras de coches "standard", con velocidad limitada, vigilando la relación peso-cilindrada, y efectuar las compe-

tencias de T. C. solamente en autódromos (Gaudino). Vigilancia en la limitación de cilindradas para establecer una merma en la velocidad (Díaz C.). Reemplazar los Grandes Premios por pruebas tipo "rally" (Díaz C.). Organización de carreras regionales, eligiendo los mejores circuitos (Merlo, Mieres). Cursos especializados para pilotos (González, Díaz C., Mieres). Adjudicación de fechas solamente a los clubes que tengan capacidad acreditada en materia de organización y de seguridad (Bonanno, Gioia, Mieres, Petri, Sojít). Adecuada revisión psico-física de los volantes (Galluzzi, Giménez Reig, Petit de Meurville, Sojít, Thiery). Revisión mecánica y técnica de las máquinas (Cayre, Fontán, Giménez Reig, Gioia, Mieres, Petit de Meurville, Rossi, Sojít, Thiery). Examen de pericia conductiva para volantes (Galluzzi, Thiery, Toquero). Limitación en la frecuencia y cantidad de carreras puntuables. (Intervalo mínimo de 15 días entre una prueba y otra: Blanco, Bonanno, Díaz C., Fontán, Galluzzi, Giménez Reig, Guarneri, J. F. Lucius, Petit de Meurville, Rossi, Sojít, Toquero, Tornquist, Vaschetto Blencio; 20 días de intervalo: Gálvez, Vaccario; 21 días: Gioia; Carreras más distanciadas que en 1967: Fangio, A. Lucius, Petri; 12 carreras por año: Merlo; 8 carreras por mes: Lapadú; 14 carreras por año: J. F. Lucius; 8 carreras por año: Vaccario).



N 454

La magia de la radio.

Usted coloca una auto-radio **Bendix** en su coche y escucha una radio adelante y otra atrás. Ocurre que **Bendix** es la única que trae como equipo normal dos parlantes y su control de balance.

Usted paga una auto-radio y se lleva casi dos.

AUTO-RADIO
Bendix

LA GARANTIZA
TELEVA
calidad en todo.

BARZANA y CIA.
ALSINA 2074 - CAPITAL FEDERAL

AUTO RADIO FEDERICO
AV. COLON 2583 - MAR DEL PLATA

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. 701-5017 • Cap. Fed.

1-146

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

CONVOCADA por la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, en uso de las atribuciones que le son propias y en virtud de lo dispuesto por el artículo 28 del Estatuto Social, se efectuó la Asamblea Ordinaria de Delegados, en la sede central de la Entidad. Presidió la asamblea el titular, doctor Ricardo E. Aráoz, actuando de secretario el señor Guillermo O. Mirás.

En primer término se rindió un homenaje a la memoria del doctor Plácido Seara, en cuya ocasión el delegado señor Ringuélet, de La Plata, se refirió a la personalidad del extinto, destacando su hombría de bien y su fructífera dedicación al Automóvil Club Argentino. A continuación, por los amigos de la Capital Federal, señaló las virtudes del doctor Seara el delegado doctor Eduardo Astarloo, quien adhirió al justiciero homenaje que rendía la asamblea.

El congreso de la FITAC y la designación del Dr. Carman

Luego, el Dr. Aráoz informó sobre la reunión de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC), con la concurrencia de representantes de entidades de todo el continente y de veedores enviados por instituciones de otras partes del mundo. Señaló la importancia del temario considerado, los resultados obtenidos y, haciendo propios los discursos pronunciados por los señores César C. Carman, Mario L. Negri, Walter A. Saborido y Federico Lajud, hizo llegar a todas las representaciones participantes un cordial saludo y la complacencia del Cuerpo por la labor realizada. Luego, el Dr. Aráoz dijo: *Pero para nuestro Automóvil Club Argentino el acontecimiento más importante fue la designación del Dr. Carman para desempeñar la presidencia de la FITAC.* Leyó la versión taquigráfica de quienes fundamentaron esa elección. Un párrafo del representante chileno, Armando Alvarez González, expresa: *Considero que reemplazar al señor Dibós como presidente de la FITAC, que ha desarrollado a través del período en que le tocó dirigir los destinos de la Entidad, una acción brillante y eficiente, pues no sólo ha hecho conocer el nombre de FITAC en toda su intensidad en nuestros países, sino también en el extranjero, es un poco difícil. Pero, afortunadamente, existe en este país hermano un hombre que reúne esas condiciones y que posee extraordinarias aptitudes por sus condiciones de caballero, por su talento, por su preparación y por su espíritu de trabajo, como también el amor extraordinario que siente por estas instituciones. Esto nos lo ha demostrado con su obra maestra, que hemos podido comprobar. Me refiero, lógicamente, al Automóvil Club Argentino, pues son pocos los países, no digo las instituciones, que puedan igualar o imitar el poderío de esta extraordinaria institución. Hemos encontrado en el Dr. César C. Carman al hombre llamado a seguir la trayectoria señalada por el señor Dibós, y estamos*

ciertos de que la FITAC encontrará en el Dr. Carman la persona brillante que merece.

Designación de socios honorarios

Se dio a conocer la nómina de socios honorarios designados por la Comisión Directiva en función de su cargo, y mientras desempeñan el mismo, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 12 del Estatuto Social. Son ellos: el ex ministro de Bienestar Social, Dr. Julio E. Alvarez; el secretario de Energía y Minería, ingeniero Luis María Gotelli; el

presidente de la Dirección de Parques Nacionales, arquitecto Alberto Mendoza Paz; el gobernador de Mendoza, general de brigada (R) José Blanco; el ex ministro de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires (actualmente ministro de Bienestar Social de la Nación), ingeniero Conrado Bauer; el gobernador de Neuquén, ingeniero Rodolfo Rosauer; el gobernador de Río Negro, comodoro (R) Luis H. Lanari; el embajador de Japón, Sr. Ichiro Kawasaki; el embajador de Panamá, señor Rodrigo O. de León; el embajador de la República Dominicana, Dr. Alejandro A. Espaillet-Grullon; el embajador de Australia, señor Ewon D. Machinnon; el embajador de Pakistán, señor Khurran Khan Panni; el presidente del Automóvil Club del Gran Ducado de Luxemburgo, señor Emmanuel Tesch; y el presidente del Automobile Club ul Roman (Rumania), señor Nicolás Bozdog.

Convenios, adquisiciones y contribuciones

Posteriormente se aprobó por amplia mayoría el convenio celebrado con el go-

IMPORTANTES DECISIONES ADOPTO LA ASAMBLEA DE DELEGADOS

Aprobó diversos convenios y adquisiciones de inmuebles, y el presupuesto de Gastos y Recursos para 1968



El presidente de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino, Dr. Ricardo E. Aráoz (centro), el secretario de la misma, señor Guillermo O. Mirás (derecha) y el Inspector de Justicia, señor Fernando Ortiz de Rosas, durante el desarrollo de la Asamblea Ordinaria realizada da por dicho cuerpo en la sala de sesiones de la Entidad.



Un aspecto parcial de la sala de sesiones durante la Asamblea Ordinaria de Delegados del Automóvil Club Argentino, realizada bajo la presidencia de su titular, doctor Ricardo E. Aráoz. En el curso de la misma se adoptaron importantes resoluciones.

bierno de la Provincia de Catamarca para la construcción de una estación de servicio en la localidad de Tinogasta. Luego se aprobó por unanimidad la permuta a la Dirección Nacional de Vialidad de una fracción de terrenos de la Entidad en Ceres, provincia de Santa Fe, para obras en la ruta nacional N° 34, por otro u otros de propiedad de ese organismo. Se aprobaron también el convenio con la provincia de Formosa para la explotación y equipamiento de sendos moteles con estación de servicio anexa en Las Lomitas, Puerto Velaz e Ingeniero Juárez, y la disposición de un campo de propiedad del A.C.A., ubicado en Juárez, provincia de Buenos Aires, e inversión del producido para la construcción de un motel en la dependencia de la Entidad en esa ciudad. También por amplia mayoría se aprobó la disposición de un terreno de propiedad del A.C.A. ubicado en General Madariaga, provincia de Buenos Aires, e inversión del producido en la zona turística de influencia de la localidad, y la adquisición de un terreno para ampliación del Centro Turístico del Delta, de aproximadamente 12 hectáreas, y de otro de 2.561,46 metros cuadrados.

Después de considerar los informes producidos al respecto se aprobó la adquisición de una estación de servicio en San Antonio Oeste, provincia de Río Negro. A renglón seguido se aprobó la adquisición simbólica de un terreno en Santa Clara del Mar, provincia de Buenos Aires, ofrecido en donación al Automóvil Club Argentino.

Se aprobaron después dos convenios con el gobierno de la provincia de San Juan para la construcción y explotación de sendos moteles en Calingasta y Valle Fértil. Posteriormente se facultó a la Comisión Directiva a contribuir hasta la suma de \$ 2.500.000 para la adquisición de material pétreo y asfáltico con destino a la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, para la construcción de un camino de acceso al Centro Turístico del Delta, y se autorizó la inversión de hasta un millón de pesos para la construcción de un puente cercano a la propiedad del A.C.A. en ese centro.

Se aprobó por unanimidad la adquisición en \$ 148.034.016 del terreno propiedad de Transportes de Buenos Aires, ubicado en Godoy Cruz y Demaría, de 4.870 metros cuadrados de superficie.

Gastos y recursos

Por último se aprobó el presupuesto de Gastos y Recursos de la Institución para el ejercicio 1968, presentado por la Comisión Directiva. Totalizan los gastos \$ 3.250.535.000, y los recursos \$ 3.990.309.000. Dichos guarismos arrojan un remanente de \$ 739.774.000, que será aplicado al cumplimiento del plan de obras en ejecución y proyectadas para el citado ejercicio.



Hay quienes aprenden después de desarmar un Falcon.

N 572

LOS CONCESIONARIOS FORD PREFIEREN A LOS QUE APRENDEN ANTES

Los servicios mecánicos improvisados tienen dos características: Buena voluntad y audacia.

Los concesionarios FORD reemplazan la audacia por personal especializado en las Escuelas de Servicio FORD. El FALCON vive así mucho más. Y el dueño más tranquilo.



En el curso de una conferencia de prensa realizada en la sala de sesiones de la sede central del Automóvil Club Argentino, Avenida del Libertador 1850, se dieron a conocer los programas de las dos más importantes competencias del deporte automovilístico de nuestro país que anualmente organiza el Automóvil Club Argentino, con premios que suman alrededor de treinta millones de pesos. Al mismo tiempo se anunciaron las pruebas que se desarrollaron el 10 de marzo en el autódromo municipal, con motivo de la inauguración de la nueva pista. Presidió la conferencia de prensa el titular de la Entidad, doctor César C. Carman a quien acompañaban el representante de Y.P.F., ingeniero Gregorio Cariglino; el director de Educación Física y Deportes de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, coronel (R) Plinio Isola, los miembros de la Comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino que preside el capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli, miembros de la comisión directiva de la Institución organizadora, y numerosos representantes de la prensa escrita, oral y televisada de la Capital Federal y del interior del país.

El presidente de la Comisión de Carreras dio a conocer detalles de la organización y las fechas en que se realizarán las importantes competencias. Las pruebas a realizarse son las siguientes:

El XII Gran Premio Internacional de Turismo Nafta "Super" Y.P.F. se disputará entre el 16 y el 26 de octubre próximos, y el XLVI Gran Premio Argentino de Carretera "Supermóvil" Y.P.F., entre el 29 de noviembre y el 7 de diciembre del corriente año. Las etapas, premios y condiciones generales de ambas carreras son los siguientes:

XII GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO NAFTA "SUPER" Y.P.F. 1968.

La carrera se disputará del 16 al 26 de octubre de 1968, sobre un recorrido total de 4.619,5 kilómetros divididos en seis etapas a saber: 16 de octubre, 1ª etapa: ZONA PCIA. BS. AS. ALTA GRACIA (954,1 kms.); 17 de octubre, DESCANSO EN ALTA GRACIA; 18 de octubre; 2ª etapa: ALTA GRACIA - SAN JUAN (1.101,0 kms); 19 de octubre, DESCANSO EN SAN JUAN; 20 de octubre - 3ª etapa: SAN JUAN - SAN RAFAEL (561,4 kms); 21 de octubre: DESCANSO EN SAN RAFAEL; 22 de octubre - 4ª etapa: SAN RAFAEL - ZAPALA (737,0 kms); 23 de octubre, DESCANSO EN ZAPALA; 24 de octubre - 5ta. etapa: ZAPALA - SAN CARLOS DE BARILOCHE (414,0 kms); 25 de octubre: DESCANSO EN SAN CARLOS DE BARILOCHE; 26 de octubre - 6ta. etapa: S. C. DE BARILOCHE - BAHIA BLANCA (852,0 kms.) Total 4.619,5 kilómetros.

Los kilometrajes parciales y generales podrán ser modificados o confirmados luego de realizado el reconocimiento de la ruta. Asimismo la Dirección de la Prueba dará a conocer oportunamente el lugar de iniciación del certamen como así también cualquier otra modificación con respecto a las localidades establecidas como llegada, largada o etapas.

Vehículos admitidos: Serán admitidos en el XII Gran Premio Internacional de Turismo Nafta "Super" Y.P.F. 1968, los automóviles homologados por la Federación Internacional del Automóvil y comprendidos en el Grupo 2 de la Categoría "A" (Coches de Turismo), de acuerdo con lo establecido en el Artículo N° 252 del Anexo

LA ENTIDAD ORGANIZA LAS DOS MAS IMPORTANTES PRUEBAS DEL CALENDARIO AUTOMOVILISTICO NACIONAL

Premios por treinta millones de pesos
Se largarán en octubre y noviembre

anexo "J" del Código Deportivo Internacional.

En consecuencia, los automóviles participantes deberán ajustarse a las especificaciones de las fichas de homologaciones concernientes con los cambios y montajes autorizados por el Anexo "J" y aprobados por la Comisión Deportiva Internacional hasta el 1º de mayo del corriente año.

Clases

Clase "A" Hasta 1150 cc. de cilindrada.

Clase "B" Superior a 1150 cc de cilindrada hasta 1600 cc.

Clase "C" Superior a 1600 cc. de cilindrada hasta 2000 cc.

Clase "D" Superior a 2000 cc. de cilindrada en adelante.

Inscripciones: Será habilitado el registro de inscripciones a partir del día 2 de setiembre del corriente año, de 12 a 19, en el local de la Oficina de Carreras del Automóvil Club Argentino y en la Comisión Deportiva Automovilística de la República Argentina, Avda. del Libertador 1850, 7º piso, Capital Federal. Será clausurado el registro de inscripciones el 7 de octubre a las 19. **Socios del A.C.A. o entidades afiliadas a la F.I.A.:** Clase "A": m\$ñ. 12.000, Clase "B": m\$ñ 14.000, Clase "C": m\$ñ 14.000, Clase "D": m\$ñ 18.000. **No socios y/o firmas concurrentes:** Clase "A": m\$ñ 14.000, Clase "B": m\$ñ 16.000, Clase "C": m\$ñ 18.000, Clase "D": m\$ñ 20.000.

El Automóvil Club Argentino abonará a los corredores participantes los premios que a continuación se detallan:

CLASIFICACION GENERAL POR CLASES

CLASE "A" - Hasta 1150 cc.

	Piloto	Copiloto
Al 1º	\$ 350.000	\$ 35.000
Al 2º	" 250.000	" 25.000
Al 3º	" 210.000	" 21.000
Al 4º	" 190.000	" 19.000
Al 5º	" 160.000	" 16.000
Al 6º	" 130.000	" 13.000
Al 7º	" 110.000	" 11.000
Al 8º	" 100.000	" 10.000
Al 9º	" 90.000	" 9.000
Al 10º	" 80.000	" 8.000
	\$ 1.670.000	\$ 167.000

CLASE "B" - De 1150 a 1600 cc.

	Piloto	Copiloto
Al 1º	\$ 450.000	\$ 45.000
Al 2º	" 350.000	" 35.000
Al 3º	" 250.000	" 25.000
Al 4º	" 210.000	" 21.000

Piloto

Al 5º	\$ 190.000	\$ 19.000
Al 6º	" 160.000	" 16.000
Al 7º	" 130.000	" 13.000
Al 8º	" 110.000	" 11.000
Al 9º	" 100.000	" 10.000
Al 10º	" 90.000	" 9.000
	\$ 2.040.000	\$ 204.000

Copiloto

CLASE "C" - De 1600 a 2000 cc.

Piloto

Al 1º	\$ 550.000	\$ 55.000
Al 2º	" 450.000	" 45.000
Al 3º	" 400.000	" 40.000
Al 4º	" 350.000	" 35.000
Al 5º	" 300.000	" 30.000
Al 6º	" 250.000	" 25.000
Al 7º	" 200.000	" 20.000
Al 8º	" 180.000	" 18.000
Al 9º	" 140.000	" 14.000
Al 10º	" 120.000	" 12.000

\$ 2.940.000

\$ 294.000

CLASE "D" - De 2000 cc. en adelante

Piloto

Al 1º	\$ 600.000	\$ 60.000
Al 2º	" 500.000	" 50.000
Al 3º	" 400.000	" 40.000
Al 4º	" 350.000	" 35.000
Al 5º	" 300.000	" 30.000
Al 6º	" 250.000	" 25.000
Al 7º	" 210.000	" 21.000
Al 8º	" 190.000	" 19.000
Al 9º	" 160.000	" 16.000
Al 10º	" 140.000	" 14.000

\$ 3.100.000

\$ 310.000

Total de las cuatro clases: \$ 10.725.000

PREMIOS POR ETAPAS

CLASE "A"

Piloto

Al 1º	\$ 35.000	\$ 3.500
Al 2º	" 30.000	" 3.000
Al 3º	" 25.000	" 2.500
Al 4º	" 20.000	" 2.000
Al 5º	" 15.000	" 1.500
	\$ 125.000	\$ 12.500

CLASE "B"

Piloto

Al 1º	\$ 50.000	\$ 5.000
Al 2º	" 40.000	" 4.000
Al 3º	" 35.000	" 3.500
Al 4º	" 30.000	" 3.000
Al 5º	" 25.000	" 2.500
	\$ 180.000	\$ 18.000

CLASE "C"			
Al 4º	....	\$ 800.000	\$ 60.000
Al 1º	....	\$ 60.000	\$ 6.000
Al 2º	....	\$ 50.000	\$ 5.000
Al 3º	....	" 40.000	" 4.000
Al 4º	....	" 35.000	" 3.500
Al 5º	....	" 30.000	" 3.000
		\$ 215.000	\$ 21.500

CLASE "D"			
Piloto		Copiloto	
Al 1º	....	\$ 80.000	\$ 8.000
Al 2º	....	" 60.000	" 6.000
Al 3º	....	" 50.000	" 5.000
Al 4º	....	" 40.000	" 4.000
Al 5º	....	" 35.000	" 3.500
		\$ 265.000	\$ 26.500

Total clases por etapas
m\$ 863.500 x 6 etapas: \$ 5.181.000
3 % para la Asociación
Argentina de Volantes: .. \$ 477.180
TOTAL GENERAL \$ 16.383.180

XLVI GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "SUPERMOVIL" Y.P.F. 1968.

La carrera se disputará entre el 29 de noviembre y el 7 de diciembre, sobre un recorrido total de 4.371,6 kilómetros, divididos en cinco etapas, cuyo detalle es el siguiente:

29 de noviembre - 1ª etapa: SANTA ROSA - MENDOZA, (807,7 kms.); 30 de noviembre: DESCANSO EN MENDOZA; 1º de diciembre - 2ª etapa: MENDOZA - CATAMARCA, (1.187,9 kms.); 2 de diciembre: DESCANSO EN CATAMARCA; 3 de diciembre - 3ª eta-

pa: CATAMARCA - SALTA, (647,0 kms.); 4 de diciembre: DESCANSO EN SALTA; 5 de diciembre - 4ª etapa: SALTA - RESISTENCIA, (1.143,0 kms.); 6 de diciembre: DESCANSO EN RESISTENCIA; 7 de diciembre - 5ª etapa: CORRIENTES - PARANA (586 km). Total de kilómetros, 4.371,6.

Los kilometrajes parciales y generales podrán ser modificados o confirmados luego de realizado el reconocimiento de la ruta.

Vehículos admitidos: Serán admitidos los automóviles que respondan a las especificaciones que establece la fórmula Coches de Turismo de Carretera Fórmula "B" del Reglamento Deportivo Automovilista de la República Argentina.

Inscripciones: Será habilitado el registro de inscripciones a partir del día 28 de octubre de 12 a 19, en el local de la Oficina de Carreras del Automóvil Club Argentino y en la Comisión Deportiva Automovilista, Avda. del Libertador 1850, 7º piso, Capital Federal. El registro de inscripciones será clausurado el 21 de noviembre a las 19.

PREMIOS

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO abonará a los corredores participantes los premios que a continuación se detallan:

CLASIFICACION GENERAL

Piloto		Copiloto	
Al 1º	....	\$ 1.300.000	\$ 130.000
Al 2º	....	" 1.000.000	" 100.000
Al 3º	....	" 800.000	" 80.000

Piloto		Copiloto	
Al 4º	....	\$ 600.000	\$ 60.000
Al 5º	....	" 500.000	" 50.000
Al 6º	....	" 400.000	" 40.000
Al 7º	....	" 350.000	" 35.000
Al 8º	....	" 300.000	" 30.000
Al 9º	....	" 280.000	" 28.000
Al 10º	....	" 250.000	" 25.000
Al 11º	....	" 230.000	" 23.000
Al 12º	....	" 200.000	" 20.000
Al 13º	....	" 180.000	" 18.000
Al 14º	....	" 150.000	" 15.000
Al 15º	....	" 130.000	" 13.000
		\$ 6.670.000	\$ 667.000
			m\$ 7.337.000

CLASIFICACION POR ETAPAS

Piloto		Copiloto	
Al 1º	....	\$ 110.000	\$ 11.000
Al 2º	....	" 95.000	" 9.500
Al 3º	....	" 90.000	" 9.000
Al 4º	....	" 85.000	" 8.500
Al 5º	....	" 80.000	" 8.000
Al 6º	....	" 75.000	" 7.500
Al 7º	....	" 70.000	" 7.000
Al 8º	....	" 65.000	" 6.500
Al 9º	....	" 60.000	" 6.000
Al 10º	....	" 55.000	" 5.500
Al 11º	....	" 50.000	" 5.000
Al 12º	....	" 45.000	" 4.500
Al 13º	....	" 40.000	" 4.000
Al 14º	....	" 35.000	" 3.500
Al 15º	....	" 30.000	" 3.000
		\$ 985.000	\$ 98.500

SON: m\$ 1.083.500 x 5 etapas \$ 5.417.500
SUB-TOTAL \$ 12.754.500
3 % para la Asociación Argentina de Volantes \$ 382.835
TOTAL \$ 13.137.135

nuevo casco **PAGLIETTINI** **445/125^{HR}** nuevo fuera de borda **MERCURY**



Un nuevo equipo náutico que satisface "mucho más" las exigencias de los entendidos...

...el equipo PAGLIETTINI / MERCURY 1968!



Siempre es igual, por tradición!
Casco "Pagliettini 445", plástico reforzado, fondo rediseñado en "V" profunda y el todopoderoso fuera de borda MERCURY 125 HP, el más potente y silencioso del mundo, en perfecta conjunción de elementos que los hacen irremplazables en todas las actividades náuticas que se practiquen. Deporte, sky, trabajo, paseos, pesca, salvataje, etc. para todo hay un equipo en variada selección y potencia.

Empresa adherida a AFMA

INFORMES Y VENTAS: CAPITAL, EURO-CAMPING, Paraná 761 - S. FERNANDO, A. REGNICOLI y CIA. Av. Lbdr. 2074 - CORDOBA, PICOT, Deán Funes 802 - SANTA FE, NORBERTO BIELER, Rivadavia 3523 - ROSARIO, ARTURO TURISENDO, Tupungato 1481.

AGENCIAS DISPONIBLES



ASTILLERO DOMINGO PAGLIETTINI S. A. I. C. I. A. F.
San Fernando Buenos Aires Argentina

En atención a los problemas suscitados por el rápido desarrollo del deporte automotor en nuestro país en estos últimos años, proceso que determina la aparición de nuevas exigencias y que impone un reajuste en el mecanismo funcional de la Comisión Deportiva Automovilista, creada por el Automóvil Club Argentino hace casi 37 años —precisamente, el 18 de agosto de 1931— la Comisión Directiva de esta Institución, con el claro propósito de promover prácticamente las condiciones necesarias para la unión y el progreso orgánico de aquel deporte, resolvió la reestructuración de ese organismo con la creación de la **Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino**, decisión por la que reasume su plenitud en el ejercicio de los pertinentes poderes deportivos, que hasta entonces habían sido delegados en la Comisión Deportiva Automovilista de la República Argentina.

De acuerdo con una resolución de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino se facultó a los doctores Carman y Saborido y señor Lajud para ejercer provisoriamente los poderes deportivos y adoptar las medidas conducentes a la reorganización resuelta. Con estas atribuciones se adoptaron las resoluciones que incluyeron la realización de un inventario de los bienes de la disuelta C.D.A. y la confirmación de su personal, el levantamiento de diversas sanciones. Finalmente la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, a propuesta de su presidente, resolvió la creación de la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, la que será presidida por el doctor César C. Carman.

A continuación transcribimos las diversas resoluciones que se dictaron con los motivos enunciados:

REASUME EL A.C.A. EL EJERCICIO DE LOS PODERES DEPORTIVOS

La comisión Directiva del Automóvil Club Argentino dio a conocer la resolución adoptada en la sesión ordinaria del 3 de abril, ppdo. por la que reasumió plenamente el ejercicio de los poderes deportivos que hasta esa fecha habían sido ejercidos como delegataria por la Comisión Directiva Automovilista de la República Argentina. El texto de dicha resolución es el siguiente:

"Vista: La necesidad de promover orgánicamente el desarrollo del deporte automotor en la República Argentina, dentro de las amplias previsiones de los estatutos nacionales e internacionales pertinentes que regulan esa actividad deportiva, y considerando:

"1º). Que, de acuerdo con

CREOSE LA COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Esta Institución reasumió el pleno ejercicio de los poderes deportivos

el art. 3º, inc. a) del Estatuto Social del A.C.A., es finalidad específica e imperativa "promover, fomentar, desarrollar y facilitar la práctica del automovilismo";

"2º). Que el enunciado de ese objetivo está específicamente confirmado y reforzado en el inc. b) del citado artículo, que establece la obligación a cargo del A.C.A. de "promover, fomentar, organizar y fiscalizar pruebas automovilísticas de carácter deportivo o técnico";

"3º). Que para el mejor y más amplio cumplimiento de tales fines el A.C.A. ejerce también "la representación deportiva internacional en la República Argentina" en virtud de las atribuciones que le fueron conferidas por la Federación Internacional del Automóvil y de su integración en la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, cuya presidencia ejerce actualmente el Presidente del Automóvil Club Argentino;

4º). Que para la mejor organización, promoción y contralor del deporte automotor y en cumplimiento de los actos e instrumentos aludidos en los considerandos precedentes, el Automóvil Club Argentino, en ejercicio de sus facultades y de acuerdo con los mencionados instrumentos, delegó el ejercicio de sus poderes deportivos en el organismo denominado Comisión Deportiva Automovilista de la República Argentina, sin renunciar, como es obvio y natural, a sus derechos originales;

"5). Que, consecuentemente, fueron también organizados los diversos órganos que integran dicha Comisión Deportiva, los que iniciaron el desempeño de sus funciones de acuerdo con la Resolución de la Comisión Directiva del A.C.A. del 18 de agosto de 1931;

"6º). Que recientes etapas del funcionamiento del ejercicio del poder deportivo así delegado por el A.C.A. en la Comisión mencionada, pusieron en evidencia la necesidad de un profundo reajuste del mecanismo organizado para adecuarlo a las crecientes exigencias del deporte automotor en nuestro país;

"7º). Que este proceso de reajuste, indispensable e indeclinable a la luz de la experiencia, no podrá ser eficazmente cumplido sino mediante el ejercicio directo de los poderes deportivos por el A.C.A. por lo menos

hasta tanto pueda reconstituirse el organismo delegatario en la plenitud de sus funciones".

Por ello, la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, resuelve:

"Artículo 1º). Reasumir plenamente el ejercicio de los poderes deportivos que le corresponden en virtud de instrumentos y acuerdos nacionales e internacionales, y que hasta esta fecha fueron ejercidos como delegataria por la Comisión Deportiva Automovilista de la República Argentina.

"Artículo 2º). A la brevedad posible, el A.C.A. procederá a la reorganización de los órganos componentes de la referida Comisión Deportiva que cesa en sus funciones delegadas.

"Artículo 3º). De acuerdo con el artículo 47, inc. c) del Estatuto Social del A.C.A., todas las facultades y poderes deportivos serán ejercidos durante el proceso que se inicia, por el Presidente de esta Institución, con la colaboración del Secretario y Tesorero de la Comisión Directiva en cuanto correspondiere, debiendo adoptarse las medidas conducentes a la reorganización resuelta.

"Artículo 4º). Sin perjuicio del objetivo perseguido y de lo dispuesto en los artículos precedentes, será cumplido el calendario deportivo aprobado por la Comisión Deportiva.

"Artículo 5º). Invitar a todas las entidades deportivas que figuran en la nómina de afiliados a la Comisión Deportiva Automovilista a prestar su más estrecha y entusiasta colaboración para la organización que se aprueba por esta resolución.

"Artículo 6º). Comunicar esta resolución a las organizaciones nacionales e internacionales que correspondiere, a los fines estatutarios y demás que fueren pertinentes".

INVENTARIO DE BIENES Y CONFIRMACION DEL PERSONAL DE LA C. D. DE LA R.A.

"Con fecha 17 de abril, el doctor César C. Carman, en cumplimiento de las funciones que le fueron conferidas por resolución del día 3 de abril, informó a la Comisión Directiva de la Institución, en nota que suscribe conjuntamente con el doctor Walter A. Saborido y señor Federico Lajud, sobre la disposición adoptada respecto de los bienes de la fenecida

Comisión Deportiva y la confirmación del personal de la misma. El texto es es.e:

"A la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino: Para su conocimiento y demás efectos a que hubiere lugar, hágole saber que, al asumir las funciones que me fueron confiadas por Resolución de ese cuerpo de fecha 3 de abril de 1968, he adoptado la Resolución de que da cuenta la copia fiel que acompaño, relativa a los fondos y demás bienes y el personal de la extinguida Comisión Deportiva Automovilista. Saludo a la C.D. con mi más alta consideración: Firmado, doctor César C. Carman, Presidente de A.C.A.; doctor Walter A. Saborido, Secretario de la C.D.; Federico Lajud, Tesorero de la C.D. del A.C.A.

"Atenta la Resolución de la C.D. del A.C.A. de fecha 3 de abril de 1968, en cuanto ha conferido al suscrito la previsión y ejecución de las medidas necesarias para el ejercicio del poder deportivo automovilista en la República, desempeñado hasta esa fecha por la extinguida Comisión Deportiva Automovilista, y considerando que es un elemental deber adoptar las medidas precaucionales conducentes a resguardar el patrimonio, bienes y fondos, existentes en las dependencias de dicha Comisión y, por otra parte, asegurar también la continuidad de la tarea material que en aquellas se realizaban.

"El Presidente del Automóvil Club Argentino, en ejercicio de las facultades y poderes que le fueron conferidos en la citada Resolución de la C.D., resuelve:

"Artículo 1º: Confeccionarse, dentro de las normas de ley, un completo inventario y balance de los bienes y fondos de la extinguida Comisión Deportiva Automovilista, existentes al 3 de abril de 1968, labrándose la correspondiente acta notarial.

"Artículo 2º: El referido patrimonio quedará afectado y a disposición de la Comisión Deportiva Automovilista del A.C.A., una vez que la creación de este ente, que en la fecha propone el suscrito, sea aprobada por la C.D. del A.C.A.; pero inmediatamente que fuere creada la organización definitiva que ejercerá los poderes deportivos automovilistas, cuya constitución también se prevé en la mencionada propuesta, dicho patrimonio deberá ser puesto a disposición de la nueva entidad.

"Artículo 3º: Confírmase en los cargos respectivos que actualmente desempeñan los funcionarios y empleados que actuaron al servicio de la extinguida Comisión Deportiva Automovilista.

"Artículo 4º: Regístrese en el Libro de Actas de la C.D.A., comuníquese a quien corresponda, y publíquese. (Firmado) doctor César C.

Carman, Presidente del A.C.A.; doctor Walter A. Saborido, Secretario y señor Federico Lajud, Tesorero, de la Comisión Directiva del A.C.A.

SE DAN POR CUMPLIDAS DIVERSAS SANCIONES

Inmediatamente después de la anterior resolución y con la misma fecha, los doctores Carman y Saborido y señor Lajud, resolvieron dar por cumplidas diversas sanciones. Se transcriben a continuación íntegramente los textos de la comunicación a la Comisión Directiva y el texto de la resolución correspondiente:

"A la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino: Para su conocimiento y demás efectos a que hubiere lugar, hago saber a ese cuerpo que, en ejercicio de las funciones que me fueron confiadas por resolución del mismo de fecha 3 de abril de 1968, he adoptado la resolución de que da cuenta la copia fiel que acompaño, relativa a sanciones adoptadas por la extinguida Comisión Deportiva Automovilista. Saludo a la Comisión Directiva con mi más alta consideración. Firmado: doctor César C. Carman, Presidente del A.C.A.

"VISTA: La Resolución de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino de fecha 3 de abril de 1968, por la que se dispone que esta Institución reasuma el

ejercicio del poder deportivo en la República Argentina en sustitución de la Comisión Deportiva Automovilista, confiriendo todas las facultades necesarias a ese efecto al Presidente de la Entidad, quien dispondrá de la colaboración de los señores Secretario y Tesorero de la Comisión Directiva, y

"**CONSIDERANDO:** 1º. Que, tal como expresamente se declara en los considerandos de la citada Resolución, uno de los objetivos fundamentales que se tuvo en vista al adoptarla es la unificación espiritual y solidaridad de las fuerzas que bregan por el desarrollo y progreso del automovilismo deportivo en el país, representadas concretamente por las entidades, organizaciones y personas que cultivan ese deporte como una actividad regular:

"2º Que para conseguir esa finalidad de interés superior, es indispensable crear las condiciones ambientales que permitan obtener la coincidencia de las referidas fuerzas en el propósito de beneficiar al deporte nacional;

"3º. Que constituye un factor de relevante importancia para conseguir la conjunción de esfuerzos que se persigue, la liberación de las trabas o limitaciones que pueden derivar de las medidas disciplinarias que, en diversas circunstancias y oportunidades, fueron sancionadas por la Comisión De-

portiva Automovilista de la república Argentina, a entidades a ella afiliadas o a personas determinadas actuantes en las manifestaciones del deporte automovilista;

4º. Que, por elementales e indeclinables razones de principios y moralidad, la medida que se propicia en el considerando precedente sólo puede extenderse a los casos en que no se encuentren comprometidas normas de derecho común, y si sólo cuestiones de disciplina y buen ordenamiento de la actividad deportiva.

"Por ello, el Presidente del Automóvil Club Argentino, en ejercicio de los poderes deportivos que le fueron conferidos, resuelve:

Artículo 1º: Considerase y se dan por cumplidas a partir de la fecha de la presente, a todos sus efectos, las sanciones impuestas por la extinguida Comisión Deportiva Automovilista, a las siguientes entidades: Club Quilmes de Tres Arroyos, y Asociación de Corredores de Turismo de Carretera, que vencían respectivamente el 28 de abril de 1968 y el 28 de marzo de 1973.

Artículo 2º: Se dan igualmente por cumplidas, en las mismas condiciones del artículo anterior, las sanciones impuestas a las siguientes personas, que vencían en las respectivas fechas que se indican entre paréntesis: Vicente Canto (19/3/1969); Carlos Travers (30/4/68);

Juan Iencenella (6/5/68); Eduardo Menini (30/4/68); Adrián Villegas (22/5/68); Jerry Bravi (26/10/68) y Abraham Slemen (26/4/68).

Artículo 3º: Las entidades y personas nombradas en los dos artículos precedentes recuperan, consecuentemente, todas las facultades y derechos deportivos.

"**Artículo 4º:** Comuníquese a quien corresponda, regístrese en el Libro de Actas de la Comisión Deportiva Automovilista y publíquese. Firmado: doctor César C. Carman, Presidente del A.C.A.; doctor Walter A. Saborido, Secretario C.D. del A.C.A.; Federico Lajud, Tesorero C.D. del A.C.A."

CREACION DE LA COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTA DEL A.C.A.

Por último, a propuesta del Presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, la Comisión Directiva de la Institución dictó una resolución mediante la cual se crea la comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, y cuyo texto es el siguiente:

"Al señor Presidente de la Comisión Directiva: Habiendo esta Institución reasumido los poderes deportivos automovilísticos en toda su plenitud, de acuerdo con los términos y objetivos expresados en la Resolución de ese cuerpo de fecha 3 de

(Continúa en la pág. 81)



Córdoba está siempre de temporada

ORLEVA INMOBILIARIA S. R. L.

Promotores de Venta: A. y R. GONZALEZ
Río de Janeiro 101
T. E. 90 - 7947 - Cap. Fed.
Proyecto y Dirección: Arquitecto RAFAEL ORLANDI
Empresa Constructora: CONSTRUCTORA MONROE S. A.
Monroe 1122 - Cap. Fed.

LE BRINDAMOS EN PLENA SIERRA CORDOBESA TODAS LAS COMODIDADES DE UN PUEBLO DE 200 CASAS. PROMOVER EL TURISMO ES PROMOVER LA GRANDEZA, EL ADELANTO Y UN FUTURO PARA EL PAIS.

ORLEVA INMOBILIARIA S. R. L.

CONSTRUYE 200 DEPARTAMENTOS EN MONUMENTAL EDIFICIO - DIQUE "LOS MOLINOS" CORDOBA
Edificio de gran categoría.
DETALLES DE CONFORT:
Lujoso hall de recepción - 6 amplios ascensores - Cocheras para automóviles - Agua caliente individual por calefón - Conexiones para calefacción a gas - Incineradores de gran capacidad - Solarium - Grill - Confitería - Auditorium - Galería de comercios - Lavadero - Secadero - Planchadero - Estación de servicio para automóviles - Surtidores de nafta - Capilla - Parque de 30 has. - Pileta de natación - Anfiteatro al aire libre.
CARACTERISTICAS DE LOS DEPARTAMENTOS:
Cocina kitchenet a gas - Revestimiento de baño y kitchenet con azulejos - Pisos - Placards con interiores completos - Herrajes y carpintería todo de primera calidad y categoría - Amueblado con muebles funcionales.

AHORRE INVIRTIENDO Y CONSERVANDO EL VALOR REAL DE SU INVERSION EN LA CONSTRUCCION

Envíe este cupón - Remitiremos folleto

Nombre

Dirección

Localidad T. E.



NUEVA ESTACION DE SERVICIO EN LAS CUEVAS, MENDOZA

Atiende la venta de combustibles y lubricantes, presta servicios de mecánica y gomería y dispone de camión de auxilio

EL Automóvil Club Argentino, en el curso de una breve y sencilla ceremonia, recibió las instalaciones de una estación de servicio en la localidad de Las

Vista general de la nueva estación de servicio que se incorporó al Automóvil Club Argentino.

Aspecto lateral del frente de la nueva estación de servicio que ha sido incorporada al Automóvil Club Argentino, en la localidad de Las Cuevas, provincia de Mendoza.



El Director Provincial de Turismo de Mendoza, Ing. Carlos Steindl y el presidente de la Filial Mendoza del Automóvil Club Argentino, señor Simón Grau, proceden a cortar la cinta simbólica, con lo que se incorpora a la Entidad la estación de servicio de Las Cuevas.



Suscribe el convenio el presidente de la Filial Mendoza, señor Simón Grau, luego de hacer lo propio, el Director de Turismo de Mendoza, Ing. Carlos Steindl.

Cuevas, provincia de Mendoza, para la explotación de sus servicios. Por el convenio suscripto entre la Institución y la Dirección Provincial de Turismo, que tiene una duración de doce años, el Automóvil Club Argentino se compromete a mantener la prestación de los servicios de expendio de combustibles y lubricantes, mecánica y gomería de emergencia, y proveerá a la estación de un camión de auxilio. El convenio suscripto quedará automáticamente prorrogado por otros doce años, si ninguna de las partes lo renuncia expresamente.

Asistieron a la ceremonia el presidente de la Filial Mendoza del Automóvil Club Argentino, señor Simón Grau; el interventor de la Dirección Provincial de Turismo, ingeniero Carlos Steindl; el jefe regional del Automóvil Club Argentino, señor Carlos A. Yappert; el gerente de inspecciones de la Dirección Provincial de Turismo, señor Emilio Correa Llano; los señores Miguel Monserrat, Rodolfo Montero Cuervo y Arnoldo Noccetti por el A.C.A.; Carmelo Di Pietro y Agustín Ponce en representación de Y.P.F.; jefes del destacamento de la Gendarmería Nacional, funcionarios argentinos y chilenos de Aduana y Migraciones y representantes de la hotelería de la ciudad de Mendoza.

TRASLADO DE LA OFICINA DE PATENTES

El Automóvil Club Argentino, con motivo de la disposición municipal trasladando sus Oficinas de Patentes y Rodados que funcionaba en la calle Zavaleta, a su nuevo local, Rivadavia 1545, informa a los socios que la dependencia similar del Automóvil Club Argentino de patentes se ha trasladado al hemiciclo de la sede central, con entrada por Tagle 2640, teléfono 83-7774, en el horario de 12 a 19.30 horas.

FELICITACIONES DE UN SOCIO

El socio A. 245.853, señor Antonio V. Cárdenas, ha enviado una nota a las autoridades de la Institución, por medio de la cual hace llegar una felicitación al concesionario de la Estación Caminera Chepas, provincia de La Rioja, por el gesto del que fue protagonista. En efecto, el señor Raúl Oscar Vidal, concesionario de esa dependencia del Club, llevó al propio domicilio del asociado un reloj de oro que había dejado olvidado en la zona de lavabos de dicha estación.



(Viene de la pág. 79)

abril de 1968, y atento especialmente lo expuesto en sus fundamentos (considerando 7º) y en el artículo 2º de la parte dispositiva, en cuanto concierne a la futura y definitiva constitución de un organismo delegatario capacitado para ejercer eficientemente los mencionados poderes deportivos en beneficio del automovilismo; y cuidando de la imperiosa necesidad de crear un mecanismo de funcionamiento regular, aunque fuere de razonable provisoriedad y sujeto, en consecuencia, a un ulterior proceso necesario para darle la indispensable estabilidad institucional, proceso que deberá cumplirse en el más breve lapso posible; y considerando que la organización de ese mecanismo es una exigencia inmediata, que no admite dilaciones ante los problemas cotidianos y permanentes que nacen de la actividad deportiva automovilística en todo el territorio nacional, que debe ser sustraída a toda circunstancia que pueda trabar su normal desarrollo actual y las etapas de su evolución; y teniendo en cuenta, por otra parte, que, en virtud de la Resolución antes citada, corresponde al Automóvil Club Argentino la responsabilidad de adoptar las medidas conducentes a la organización aludida, me es grato dirigirme a esa Comisión Directiva proponiendo que sea aprobado el siguiente proyecto de RESOLUCION:

Art. 1º: Créase la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, que tendrá a su cargo el ejercicio de los poderes deportivos correspondientes a los fines expresados en los artículos 1º y 3º y demás que fueren concordantes, de la Resolución de la Comisión Directiva del A.C.A. de fecha 3 de abril de 1968, manteniéndose especialmente lo dispuesto en el Art. 4º de dicha Resolución.

Art. 2º: La Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino (C. D. A. A. C. A.) funcionará bajo la presidencia del presidente del Automóvil Club Argentino y estará constituida por los siguientes órganos:

a) Un Comité Ejecutivo, compuesto por un presidente, un vicepresidente 1º, un vicepresidente 2º, un secretario, un prosecretario, un tesorero y tres vocales;

b) Cinco Comisiones Asesoras, que prestarán su colaboración y aportarán sus opiniones y dictámenes cuando le fuesen requeridos, sobre asuntos de su incumbencia, por el Comité Ejecutivo. Estas Comisiones asesoras se denominarán: Comisión Técnica; Comisión de Seguridad; Comisión de Reglamentos y Licencias; Comisión de Calendario Deportivo y Comisión de Disciplina y Penalizaciones.

Art. 3º: El Comité Ejecu-

tivo asumirá y ejercerá todas las funciones que fueron asignadas a los órganos de la anterior Comisión Deportiva Automovilista por los Arts. 5º al 30º, ambos inclusive, del Estatuto de dicho cuerpo aprobado en diciembre de 1967, con todas las facultades especificadas en dicho articulado y las demás inherentes, derivadas o necesarias para el mejor cumplimiento de los altos fines que se persiguen en bien del progreso del automovilismo deportivo, todo ello, sin perjuicio de considerar y someter a la aprobación de esta Comisión Directiva las modificaciones que las circunstancias aconsejaren o, dado el caso, la confección de un nuevo Estatuto cuando sea posible la definitiva organización del ente delegatario que ejercerá los poderes deportivos por el A.C.A.

Art. 4º: Hasta tanto el Comité Ejecutivo creado por esta Resolución no adopte un nuevo "Reglamento Deportivo Automovilista", continuará en vigencia el que rigió hasta el 3 de abril de 1968, salvo las medidas que pueda adoptar dicho Comité Ejecutivo en cumplimiento de las altas finalidades perseguidas por la citada Resolución y por la presente.

Art. 5º: El Comité Ejecutivo dictará un Reglamento propio para el funcionamiento de dicho Cuerpo y de las Comisiones Asesoras,

ajustado a la composición de estos órganos establecida en el Art. 2º de la presente. La jurisdicción deportiva del Comité Ejecutivo se extenderá a todo el territorio de la República.

Art. 6º: Créase una Comisión Especial, que será presidida por un miembro titular de la C. D. del A.C.A., a la que se encomienda la tarea de proyectar la constitución definitiva de un organismo u organización nacional, capacitado y facultado para ejercer con la mayor plenitud los poderes deportivos en el país, como auténtico representante de todos los núcleos, instituciones, agrupaciones u otras entidades genuinamente inspiradas en el deseo de promover con su actividad, el desarrollo y progreso del deporte automovilista en la República. Esta Comisión Especial, que a la brevedad posible será integrada a propuesta de su presidente, en acuerdo con el presidente del A.C.A., deberá expedirse presentando su proyecto a esta C.D., dentro de los ciento veinte días de la fecha de esta Resolución.

Art. 7º: El Comité Ejecutivo creado por el presente instrumento será integrado por las siguientes personas, en los cargos que se indica: Presidente, Dr. César C. Carman (Presidente del A. C. A.); Vicepresidente 1º, Ing. Mario L. Negri (Vicepresidente 2º de la C.D. del

A.C.A.); Vicepresidente 2º, Dr. Walter A. Saborido (Secretario de la C.D. del A. C. A.); Secretario, Cap. de Nav. Ing. Luis M. A. Giannelli (Vocal Titular de la C.D. del A.C.A. y presidente de la Comisión Asesora de Carreras del A.C.A.); Prosecretario, Jorge E. Collinet (Vocal Suplente de la C.D. del A.C.A. y presidente de la Comisión Asesora de Nuevos Servicios Sociales y de la Promoción del Litoral); Tesorero, Sr. Federico Lajud (Tesorero de la C.D. del A.C.A.); Vocales: Dr. Fernando Nery, Ing. Armando Braskett y Sr. Alberto Lee.

La presidencia de la Comisión Especial creada por el Art. 6º de la presente será ejercida por el Dr. Roberto N. Lobos, miembro titular de la C.D. del A.C.A.

Los miembros de las Comisiones Asesoras del Comité Ejecutivo cuyo número éste fijará, serán designados oportunamente.

Art. 8º: Comuníquese esta Resolución, en cuanto estatutariamente correspondiere, a la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.), a todas las entidades o asociaciones deportivas afiliadas a la Comisión Deportiva Automovilista hasta el 3 de abril de 1968, y demás entes o personas que correspondiere; regístrese y publíquese. Firmado: Dr. César C. Carman, Dr. Walter A. Saborido, Federico Lajud. •



SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

SEGURO DE AUTOMOTORES

A TARIFAS, CONDICIONES Y FRANQUICIA QUE BRINDAN UN POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO.

INFORMASE SOBRE EL VEHICULO DE SU INTERES, CAPITAL ASEGURABLE, PRIMA ANUAL O EN CUOTAS Y RIESGOS QUE CUBRE.

CON MOTIVO DE UNA QUEJA

EL socio del ACA Dr. José M. García Arecha, dirigió oportunamente a esta Institución una queja o reclamación originada en lo que estimó como un exceso en los precios que por repuestos le fueron cobrados en estaciones del Club en ocasión de diversas reparaciones que debió efectuar en su automóvil. Posteriormente publicó en el diario "La Nación" de esta capital (edición del 9 de abril de 1968), una extensa carta en la que relata minuciosamente los fundamentos de sus pretensiones.

Consecuentes con la norma rigurosa e invariablemente cumplida por las autoridades del ACA, en todos sus estratos, de mantener una diáfana publicidad de sus actos directivos y administrativos, especialmente para conocimiento y el mejor juicio de sus asociados, transcribimos a continuación la referida carta del doctor García Arecha:

"Me mueve a dirigir estas líneas el deseo de que, bajo el título de una institución hasta la fecha benemérita, no se continúe defraudando, por talleres ávidos de un lucro desmedido, a personas que se han asociado, precisamente, entre otras razones, con el fin de hacer menos oneroso el mantenimiento de su automotor. Estimo que al dar a publicidad esta carta, se contribuirá a alertar a la gente socia de aquella institución, para que se cuide y proteja de aquellos comercios.

"Lo ocurrido es lo siguiente: En mi carácter de socio del Automóvil Club Argentino (P. 301.859), en dos oportunidades requirí los servicios mecánicos del mismo para reparar mi automotor. En la primera de ellas hubo que cambiarse una parrilla tensor, guía de tensor y bujes; el trabajo lo efectuaron en el taller "Concesionaria Belgrano" y, según informaron, se cobraba la mano de obra \$ 3.150 y el valor de las piezas cambiadas, \$ 24.130. La segunda vez el trabajo consistió en el cambio del engranaje del cuádruple, engranaje de primera, un rulemán y junta de caja, piezas por las que cobraron \$ 29.844; además, grasa, \$ 255. Como en el caso anterior, estos precios eran los de 'costo' para el taller mecánico, que, por la mano de obra, percibía \$ 4.000. En esta oportunidad la reparación se llevó a cabo por intermedio de la "Concesionaria Olivos".

"Como por una circunstancia casual, me enteré que los 'costos' consignados en las respectivas boletas no eran los de plaza, sino muy superiores, me tomé el trabajo de averiguar y con mucho sorpresa advertí que virtualmente se me había engañado.

"En la primera factura, la parrilla tensor costaba \$ 5.000 y el juego de bujes y guías \$ 1.800.

"De la segunda factura, el cuádruple valía 13.000 pesos con el 40 % de descuento, o sea, \$ 8.160; la primera 5.000 con el 40 % de descuento, \$ 3.000, el rulemán, 1.800 pesos neto, y la junta, 100 pesos neto; total, 13.060.

"Esto significa que en el primer 'costo', si el socio prescindía de la Institución, se beneficiaba en 17.530 pesos, se pagó cuatro veces lo que valía. En el segundo caso se abonó 29.844 pesos, lo que valía 13.000; un perjuicio superior al 100 %. Tengo en mi poder las notas de ventas, confeccionadas en ambas reparaciones y con la protección que sig-

nifica el rótulo del Automóvil Club Argentino. También tengo la liquidación que de los repuestos hacen las casas distribuidoras.

"Ante tamaña irregularidad el 9 de agosto de 1967 recurrí en queja a la Institución donde estoy asociado, por entender que no es ésa la manera de cumplir con los fines para los cuales la entidad fue creada, autorizada en su funcionamiento, y que se ordenara la devolución de lo percibido y demás. A los pocos días de mi nota se acusó recibo de ella, indicándose que se tomarían las medidas del caso. Han transcurrido seis meses y no he recibido la más mínima satisfacción. Se me ocurre que los pobres socios, que van de buena fe, seguirán siendo económicamente mal tratados y espoliados, y para evitar que esto continúe sin límite es que espero que se dé a publicidad esta carta.

"En un momento de planificación, racionalización, etcétera, etcétera, como el que vivimos, el Automóvil Club Argentino debería tener menos burocracia y andar más rápido, más a tono con las velocidades que los fabricantes dan a los vehículos que adquieren los socios de la Institución. Los trámites en ésta van en proporción inversa a aquella velocidad."

La reclamación del socio doctor García Arecha fue motivo, como correspondía, de una exhaustiva investigación administrativa —tal como se hizo saber al recurrente—, concluida la cual el respectivo expediente fue elevado a la consideración de la Comisión Asesora de Quejas y Reclamaciones que preside el Dr. Eduardo A. Ortiz, como es de práctica para que aconseje a la C.D. acerca del temperamento que debe ser adoptado. Lamentablemente esa Comisión Asesora, en gran parte integrada por distinguidos juristas, entró en receso en los últimos días de diciembre ppdo. y sólo ahora ha reanudado sus tareas.

De todas maneras las autoridades del ACA, por intermedio de AUTO-CLUB, quieren expresar su reconocimiento al socio García Arecha, cuya actitud en el caso, prescindiendo de las constancias del expediente y de la resolución que, en definitiva ha de recaer en esas actuaciones, importa una positiva e importante colaboración para el mejor funcionamiento de las dependencias serviciales del Club las que, como la Entidad misma, son de propiedad de los asociados que la forman, quienes, por lo tanto son los directos y legítimos interesados para que los referidos servicios se desempeñen de la manera más eficaz y mejor posible. Por otra parte, se comprende fácilmente que, siendo el ACA un ente que agrupa y sirve hoy a cerca de 400.000 socios, la más eficiente y segura vía para conseguir que aquellos servicios cumplan bien su cometido, aparte del contralor que la dirección y la administración del Club ejercen constantemente, estriba precisamente en la colaboración y el contralor personal de los asociados, manifestados en la forma en que los ha ejercido el doctor García Arecha.

EL NUEVO AUTODROMO "EL ZONDA"

El nuevo autódromo de "El Zonda", en las cercanías de San Juan, cristalizó un proyecto largamente acariciado por la Asociación Sanjuanina de Volantes. Se construyó en uno de los lugares más atractivos de la provincia y de mayor trascendencia histórica.

El autódromo se halla a unos 16 kilómetros de la capital sanjuanina, con la que está unida por dos rutas pavimentadas. El escenario en el cual fue construido es el paisaje típico cordillerano, lo que posibilita el atractivo de dominar el desarrollo de toda la carrera desde una plataforma de hasta 200 metros de altura, configurando un gran anfiteatro natural.

El circuito tiene una extensión de 3.229,19 metros, y hasta ahora está calculado para desarrollar velocidades de 145 kilómetros por hora. Conceptuáse que el detalle más interesante del nuevo autódromo de "El Zonda" es el llamado "rulo", por lo novedoso que significa ver una parte que vuelve sobre sí misma, sobrellevándose por un puente y luego de cruzar, entra de nuevo en la horquilla del circuito.

El cruce a que hacemos mención se realiza mediante un puente de arco y la parte del "rulo" es, precisamente, la de mayor peraltaje y con dificultades ideales de recorrido, que alcanza a unos 500 metros en ese sector casi circular. Sin embargo, no está considerada esa parte como la más exigente para la pericia de los volantes, pero es, sin duda, la clave de los mejores promedios que se pueden obtener en todo el circuito. Señálase como otro de los puntos claves para los mejores promedios la denominada "horquilla". Se afirma que no se puede establecer con facilidad el lugar donde deben aplicarse los frenos, tomar la curva y acelerar.

En general, el autódromo no es difícil en cuanto a manejo. Frente a los boxes, o lo que es lo mismo, recta de largada y llegada, el trazado sufre un ensanchamiento que facilita la zona de frenaje y aceleración. Luego viene la zona que, a juicio de los entendidos, es la parte más difícil del trazado general del autódromo. Se trata de la pista en "viborita" con pendiente descendente, que está antes de encarar el puente, y que constituye la parte verdaderamente delicada para el manejo. Ese sector está limitado por los márgenes de velocidad, lo que hace de él la zona que mayor pericia exige por parte del piloto.

EL EMBAJADOR DE NICARAGUA HA SIDO NOMBRADO SOCIO HONORARIO



El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, hace entrega al embajador de Nicaragua, capitán José León Sandino, de las credenciales y diploma que lo distinguen como socio honorario de la Institución. Finalizado el acto, al cual asistieron también otros integrantes de la Comisión Directiva, el secretario del Club, doctor Walter A. Saborido, acompañó al diplomático nicaragüense a visitar algunas dependencias de la Entidad.

CON UNA DISERTACION SOBRE LA OEA INAUGUROSE EL CICLO CULTURAL 1968

Asistieron representantes diplomáticos y numeroso público. En actos próximos hablarán los embajadores de Chile y Colombia.

Con un acto que alcanzó significativa trascendencia, se inauguró oficialmente el Ciclo Cultural 1968 del Automóvil Club Argentino, el cual tuvo lugar en el salón de actos de la sede central de la Entidad, con asistencia de representantes diplomáticos de países americanos, directores y miembros de instituciones o programas de desarrollo regional o continental, numerosos invitados especiales y una calificada concurrencia.

La reunión inaugural, que se desarrolló en momentos del cierre de esta edición, fue destinada a celebrar el Día de las Américas. En la oportunidad habló sobre "La Organización de Estados Americanos" el director interino de la Oficina de Información en Buenos Aires de la Secretaría General de la OEA, doctor José María Cosentino,

quien fue presentado por el Presidente de la Comisión Asesora de Actividades Culturales, doctor Manuel Pérez Taboada. En nuestra próxima edición publicaremos el texto de la mencionada conferencia.

Próximas reuniones del ciclo cultural

Próximamente, en un acto programado con motivo del 25 de Mayo, pronunciará una conferencia el embajador de Chile, señor Hernán Videla Lira, y, posteriormente, en celebración del Día de la Bandera, disertará el embajador de Colombia, señor Lucio Pabón Núñez.

Quedan especialmente invitados a dichos actos culturales todos los señores asociados y sus familiares, como así también el público en general. El acceso es libre.

TALLER MECANICO Y GOMERIA EN ESTACION VILLA DEVOTO

Se comunica a los señores asociados que han sido habilitados los servicios de taller mecánico y gomería en la estación Villa Devoto, del Automóvil Club Argentino.

NUEVO HORARIO EN EL CENTRO TURISTICO DEL DELTA



Vista parcial de las instalaciones del Centro Turístico del Delta, del Automóvil Club Argentino, junto al río Luján.

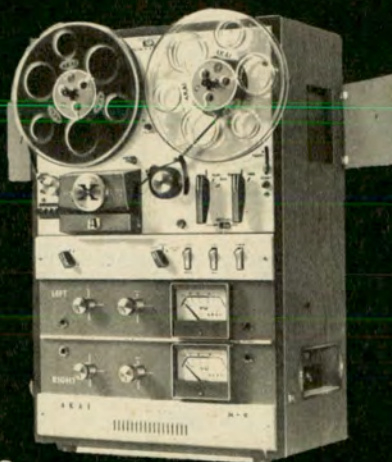
Otro interesante aspecto del Centro Turístico del Delta, captado durante uno de los fines de semana del verano pasado. La concurrencia de bañistas fue muy numerosa durante toda esa temporada.



El Centro Turístico del Delta, durante toda la pasada temporada veraniega, recibió a millares de asociados y familiares que se beneficiaron con este nuevo aporte servicial del Automóvil Club Argentino. Allí los concurrentes disfrutaron de las cómodas instalaciones del Centro y pudieron practicar todos los deportes náuticos propios de la zona. Pasada la época más propicia no decayó el interés de los socios, quienes siguieron concurriendo a la importante dependencia del río Luján, y en los primeros meses del otoño se registraron nutridos grupos de visitantes, especialmente los fines de semana.

Para los socios interesados en disfrutar del importante Centro, se lleva a su conocimiento que el mismo permanecerá abierto los días viernes, sábados y domingos y/o feriados, únicamente en el horario de 9 a 17. Esta disposición rige hasta el 30 de setiembre del corriente año.

Usted no puede precindir del famoso grabador AKAI M-9



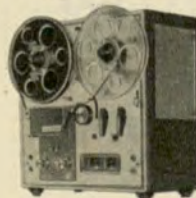
MODELO M-9

Para un verdadero placer, nada hay como el grabador estéreo de Akai, Modelo M-9 "Solid State". He aquí algunas de sus grandes características, técnicamente probadas: Excelente grabación y reproducción estéreo/monoaural en 4 pistas; Cabeza de Campos Transversales, exclusiva de Akai y parte importante en el complejo de tres cabezas magnéticas; amplificador todo de transistores de silicón, con una salida musical de 40 vatios; 4-velocidades; apagado automático y relevador de rueda opresora.

Otros miembros... de la conocida familia AKAI...

Grabador estéreo,
portátil y liviano

MODELO 1710W

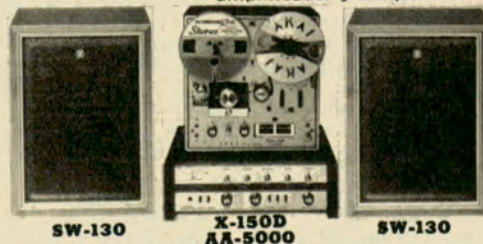


El primer grabador tipo
cartucho en el mundo

MODELO X-1800SD



El sistema perfecto de grabador estéreo,
amplificador y altoparlantes



SW-130

X-150D
AA-5000

SW-130

AKAI

MURASE S.R.L.

Moreno 1628. Tel.: 45-0386, 8661
Palacio del Grabador, Parana 483, Capital.
Casa Salui, Cangallo 1184, Capital.
La Casa del Grabador, Libertad 430, Capital.
Foto Raisz, Paraguay 585, Capital.
Electrónica Córdoba, Local 12A, Galería San Martín, Córdoba.

ACCIDENTES DE TRANSITO EN AVENIDA MITRE, AVELLANEDA

A manera de advertencia, en especial para los peatones que circulan por la Avenida Mitre, la Policía de la P. de Buenos Aires señala el peligro que reviste el circular por ella sin la precaución debida.

En esa avenida fue habilitado un sector, en mayo del año pasado, por lo cual la cantidad de accidentes en ese lapso fue relativamente bajo, pero a partir de junio estos accidentes se incrementaron, y pese al patrullaje no se ha logrado disminuirlos. Esto revela la desaprensión con que se toman las advertencias y consejos que se difunden. Las estadísticas muestran muchos interrogantes que quedan sin respuesta. Por ejemplo: de 73 accidentes en 1967, 46 corresponden a peatones arrollados. De esos 46, 4 resultaron muertos y 42 con lesiones que, por el tipo de accidente, generalmente son graves. Evidentemente es un precio muy alto que el peatón paga por su distracción. ¿Quiénes son los responsables? ¿Conductores o peatones? ¿Es casualidad, que de 10 camionetas participantes en accidentes, 8 sean por arrollar peatones, uno de ellos fatal? ¿Que los micros hayan provocado la caída de 6 pasajeros también con un caso fatal?

Los vehículos accidentados suman 92, entre ellos 26 micros y 42 automóviles. Basta observar el tránsito y se comprobará que generalmente cada 10 automóviles circula 1 micro, entonces no se justifica que los micros signifiquen más del 28% de los vehículos accidentados.

GOLF EN SANTA TERESITA

Pasó a manos de Hernán Fernández la copa del Automóvil Club Argentino

CON la participación de numerosos y calificados aficionados se disputó por quinta vez consecutiva el trofeo "challenger" del Automóvil Club Argentino, que se pone en juego anualmente en la cancha del Santa Teresita Golf Club. En esta oportunidad la copa pasó de manos de Juan Boote —ganador de los dos últimos certámenes— a las de Hernán Fernández.

El premio le fue entregado por el doctor Héctor Daniel Michelis, intendente municipal de General Lavalle, quien investía para ese acto la representación especial del Automóvil Club.

El juego fue seguido con interés por nutrida concurrencia, y en la oportunidad, el doctor Michelis se congratuló del estado de la cancha de Santa Teresita, que había permitido el excelente desarrollo del torneo. Agradeció también las expresiones de reconocimiento a la Institución que representaba, manifestadas en el curso de la jornada deportiva.

He aquí los resultados de las diversas categorías:

SIN VENTAJA

Hernán Fernández	38	38	34	38	148
Juan Boote	37	41	37	38	153
Rubén Rodríguez	38	38	41	38	155

VENTAJA 0 A 9

Juan Boote	37	41	37	38	153	6	147
Carlos A. Echeverría ..	40	44	42	34	160	10	150

VENTAJA 10 A 15

Juan Tobrelli	46	47	39	47	179	30	149
Gonzalo Mendoza	44	43	43	44	174	20	154

VENTAJA 16 A 22

Raúl Báez	44	48	47	46	185	32	153
Luis Alberio	49	51	48	50	198	36	162

CATEGORIA DAMAS

Susana S. de Alberio ..	58	51	54	48	211	50	161
-------------------------	----	----	----	----	-----	----	-----

Simultáneamente se jugó una copa del Santa Teresita Golf Club, con los siguientes resultados:

Juan V. Teiseira	42	44	43	38	167
Donald B. Mac Iver	56	47	47	48	199
Alberto Esteban	60	51	50	57	218



En representación del Automóvil Club Argentino, el doctor Héctor D. Michelis, intendente municipal de General Lavalle, entregó la copa "challenger" de la Institución a Hernán Fernández, ganador del quinto torneo por la Copa Automóvil Club Argentino, disputada en los links de Santa Teresita.



Aspecto parcial de los excelentes links de Santa Teresita, que congrega siempre a numerosos aficionados.

RESOLUCIONES DE LA COMISION DIRECTIVA

NUMEROSAS disposiciones constructivas y de importancia para el desarrollo de los servicios que la Entidad presta a sus asociados adoptó la C.D. del Automóvil Club Argentino en la última sesión del año anterior y en las que celebró en febrero y marzo del corriente, como se verá por los extractos y resúmenes de dichas resoluciones que mencionamos a continuación:

A. Sesión del 20 de diciembre de 1967: 1. Obras, trabajos y elementos y/o equipos de servicios diversos en las estaciones de Tandil, Azul, Napaleofú, Comodoro Rivadavia, Paso de Los Libres, Trafal, La Rioja y Oberá. 2. Adquisiciones de bienes de uso, de capital y para venta.

B. Sesión del 14 de febrero de 1968: 1. Obras, trabajos y elementos y/o equipos de servicios diversos en las estaciones de Las Cuevas, Garayalde, San Carlos de Bariloche,

San Martín de Los Andes, El Bolsón, Villa María, Punta Lara (Recreo), Villa Carlos Paz (Recreo), Gobernador Gordillo, Eldorado, Mendoza, Lihuel Calel, Paraná, Caballito, Central, Concordia, Reconquista, Caleu Caleu, Neuquén, Pirán, La paz, Ing. Maschwitz, San Clemente del Tuyú, Dolores, Paso de Los Libres, Don Torcuato, Posadas y Mar del Plata.

2. Adquisiciones de bienes para uso, venta y capital.

3. Adquisición —en donación— de terrenos en el Balneario Claromecó, para instalación de un campamento para socios.

4. Adquisición de 30 unidades y equipos nuevos para el auxilio mecánico.

5. Se aprueba la licitación para la construcción del edificio de la Estación Villa Mercedes, San Luis.

6. Ampliación y construcción de

pabellones sanitarios en la Estación General Pirán.

7. Adjudicación de la licitación de obras para la construcción de la Estación Ojo de Agua (Sgo. del Estero).

8. Adquisición de un avión de 6/7 plazas, para servicios normales del Club y ambulancia.

9. Adquisición de un terreno linderero a la playa de estacionamiento —para ampliaciones— del Anexo Centro turístico del Delta.

C. Sesión del 6 de marzo de 1968:

1. Obras, trabajos y elementos o equipos para servicios diversos, en las estaciones de Azul, Ing. Maschwitz, La Falda y Moteles Ruta 40 (Chorriaca, Aguada Florencio, Barraneos y La Rinconada).

2. Adquisición de bienes para uso, venta y capital.

3. Estudio de planos y presupues-

EL EDIFICIO DE LA ESCUELA DE CONDUCCION

LA Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino contará con un edificio destinado a satisfacer necesidades básicas para el desarrollo de las actividades de este instituto de enseñanza, en construcción junto a la pista que posee la Entidad en el Parque Tres de Febrero. En las fotos se puede apreciar el estado de las obras de la nueva dependencia del A.C.A., las cuales se encuentran demoradas por algunos inconvenientes imprevisibles, de orden municipal. Una vez superados estos obstáculos, los asociados, las instituciones oficiales y el público en general podrán contar con las comodidades del nuevo edificio de la Escuela de Conducción, la cual está considerada como única en su género en América latina.



UN HALLAZGO

PARA conocimiento de nuestros asociados la Subgerencia de Turismo ha informado que con fecha 17 de diciembre último, el socio P. 297.814, señor Ignacio Parisi, encontró en el Recreo Punta Lara, una medalla con cadena de oro e iniciales grabadas.

Esa alhaja se encuentra en poder del mencionado asociado a disposición del interesado, quién también podrá recabar informes en la oficina de Recreos, Campamentos y Balnearios, de la Sede Central de 8 a 19, de lunes a viernes.

tos para obras en Villa Gesell.

4. Convenio con el Gobierno de Catamarca para la construcción de una estación en Tinogasta.

5. Impresión de un plano de la República Argentina con la red caminera principal.

D. Sesión del 20 de marzo de 1968:

1. Obras, trabajos y elementos o equipos para servicios diversos, en Tierra del Fuego (hoteles Albatros, en Ushuaia y Los Yaganes, en Río Grande), estaciones de Tucumán, Juan B. Alberdi, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Las Cuevas, Choele Choel, Caleu Caleu, Necochea, Carhué, Paso de Los Libres, Motel Barrancas.

2. Adquisición de bienes para uso, venta y capital.

3. Construcción de un galpón en el Recreo Timbúes.

4. Licitación de obras en Estación Samborombón.



BENEFICIESE!

con los descuentos que les otorgan las

CASAS ADHERIDAS

al

AUTOMOVIL

CLUB

ARGENTINO

utilice sus servicios o efectúe sus compras en las mismas

PRESENTE SU CARNET DE SOCIO



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

PUBLICIDAD A. C. A.

LA evolución y el desarrollo tecnológico del país obligan a las instituciones de proyección nacional a intensificar su acción para sumarse positivamente en la tarea que requiere el progreso común. El Automóvil Club Argentino, consciente de esa responsabilidad, extiende su quehacer día tras día en realizaciones concretas. No se limita a sembrar unidades en todas las rutas del país, ni a brindar al asociado servicios permanentes y eficientes. Sus objetivos trascienden aun esas realidades: la Institución aspira a cooperar en la capacitación técnica de los que en una u otra forma pertenecen a su organización, y, por así sentirlo, fundó una Escuela con esos fines. Abrir aulas a inquietudes juveniles y poner al servicio de esa idea toda una organización, que es modelo en su género, no significa otra cosa que captar la necesidad de la hora y dar los pasos concretos para satisfacerla.

Con la Escuela de Mecánica, el Automóvil Club Argentino brinda posibilidades de capacitación a su personal —cualquiera sea su jerarquía técnica— y a sus asociados, dotando a aquéllos de todos los conocimientos indispensables para una eficaz atención mecánica, y a éstos instruyéndolos sobre un mejor manejo, conservación y uso del automotor.

Por cierto, no es simple la tarea de mantener un instituto técnico de tal concepción, dotado de personal idóneo, de instrumental mecánico variado y abundante, de instalaciones funcionales y de una eficaz organización administrativa. Pero todo eso es sólo una parte de la gran tarea a cumplir. Detrás de la fachada de una escuela hay un cúmulo de inquietudes en marcha ha-

INICIO EL AÑO LECTIVO LA ESCUELA DE MECANICA

Se dictan cursos de mecánica ligera, carburación, encendido, afinado, introducción al automovillismo deportivo y técnica automotriz.



El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, durante la ceremonia de finalización del año lectivo correspondiente a 1967, hace entrega a un alumno del diploma que acredita su especialización en mecánica del automotor.



Profesores y técnicos altamente especializados dictan los cursos diurnos y nocturnos de la escuela, en la que no existe límite de edad para el aprendizaje de los misterios de la mecánica automotriz.



Los alumnos observan el trabajo que realiza un técnico en una de las partes fundamentales que mueven al automotor. Luego, los mismos estudiantes ejercitarán directamente en esas partes del auto las enseñanzas recogidas.

cia un porvenir que no se detiene. Hay una colectiva aspiración de perfeccionamiento que debe ser estimulada y encauzada. Hay, en definitiva, un futuro que conquistar.

La Escuela de Mecánica ya cumple ese destino. A título de ensayo se realizaron cursillos para mecánicos de auxilio, sobre encendido, transistorizado, alternadores y carburación, con un éxito notable. Se realizaron también cursos de mecánica ligera para asociados, y así se fueron dando los primeros pasos hacia la apertura del actual curso lectivo, que la Escuela inició en abril en sus instalaciones de la Avenida Vélez Sársfield.

Cursos de 1968

Durante el presente año, la Escuela dictará el curso de *Mecánica Ligera*, en los siguientes horarios: a) Lunes, miércoles y viernes, de 18 a 20 hs.; b) Lunes, miércoles y viernes, de 20.15 a 22.15; c) Martes y jueves, de 19 a 22 hs.; d) Sábados, de 8.30 a 11.30 hs.; y e) Sábados, de 14 a 17 hs. El curso tiene una duración total de 60 horas de clase, y a los egresados se les extiende un certificado de asistencia.

Por otra parte, la Escuela también desarrolla cursos especiales sobre *Carburación, Encendido, Afinado e Introducción al Automovilismo Deportivo*.

Pero las funciones docentes de la Escuela no se limitan a las que he-

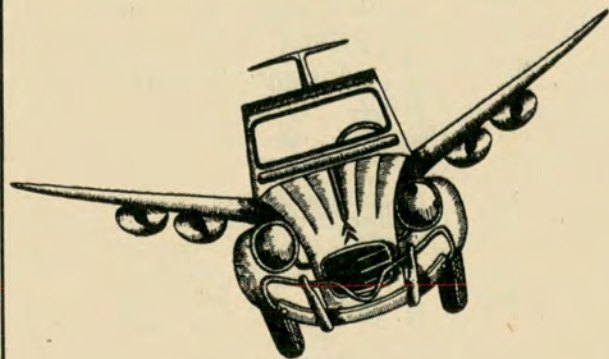


La enseñanza práctica se imparte en diversos salones, dotados de los elementos más completos, para lograr la máxima idoneidad de los alumnos en la materia.

mos enunciado. Ahora también se desarrolla el curso de *Técnico en automotor*, en el cual, junto a las materias de carácter técnico que se dictan, se lleva a cabo un intenso programa práctico y un completo curso humanístico, para todo lo cual se cuenta con un cuerpo de profesores de gran vocación docente y probada calidad didáctica. La preparación de los alumnos de este curso es tan completa como la que adquieren los de escuelas similares pertenecientes al ámbito oficial. Este curso de *Técnico en automotor* se desarrolla conforme con los siguientes planes y en los horarios que también indicamos a continuación: *Turno diurno* (3 años de duración), que se dicta en los horarios

de 7.45 a 13 hs. y de 15 a 18.30 hs.; *Turno nocturno*: (4 años de duración), se dicta de 18.45 a 23 hs. Entre las materias se incluyen castellano, geografía, historia, matemáticas, física, química, motores de combustión interna, fundamentos de electricidad, dibujo técnico, mecanismos automotores, etc.

Las autoridades y la población del país verán sin duda con satisfacción este aporte del Automóvil Club Argentino al progreso de la cultura y de la tecnología nacional. La Institución, por su parte, no escatimará esfuerzos para dotar a la Escuela de Mecánica de todo lo necesario para su normal funcionamiento y su continuo avance, perfeccionamiento y renovación. ●



TIENE ALGO DE AVION

Por supuesto, no hablamos de velocidad.

Hablamos del motor enfriado por aire.

Un sistema de avanzada, común a los aviones y al Citroën 2 CV.

El aire no se congela ni hierve. No hay agua que controlar, ni correas que se gasten, ni radiador que gotee.

Otra ventaja del 2 CV que ahorra muchas preocupaciones.



citroën 2cv



"EL EVANGELIO CRIOLLO"

Lo realizaron: DANIEL TORO, LOS PUCAREÑOS. Narración: LUIS MEDINA CASTRO.
OSCAR CARDOZO OCAMPO. (Director Maestro Larrimbe) y orquesta dirigida por

ESCUCHELO Y ADQUIERALO EN SU CASA
DE MUSICA



Un disco de excepcional jerarquía en el que se ha logrado reunir la sublime profundidad del Evangelio con el arte de primeras voces e instrumentos de folklore. Quien ayer se deleitó con "Misa Criolla", ya sabe que tiene un lugar en su casa para esta conmovedora exaltación a las cristianas tradiciones.

"EL EVANGELIO CRIOLLO"



COMISION ASESORA DE CASAS ADHERIDAS

La Comisión Asesora de Casas Adheridas del Automóvil Club Argentino realizó recientemente una reunión con el fin de tratar diversos problemas de su especialidad. Estuvieron presentes, de izquierda a derecha, los doctores Eduardo Ortiz (vocal titular) y César Gaibisso (presidente), escribano Roberto V. Vitale (vocal titular), y señores Roberto E. Bixio (Subjefe División Producción y Publicidad), Dionisio Gracia (secretario) y Carlos Giordano (Oficina de Casas Adheridas).



CARNET DE SOCIO HONORARIO

El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman (izq.), entrega al Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Víctor Mangonet, la credencial y diploma que lo acreditan como socio honorario de la Institución. Durante la audiencia concedida por el ingeniero Mangonet estuvo también presente el Subadministrador General de la misma repartición, ingeniero Roberto M. Agüero.

EL EMBAJADOR DE COREA RECIBIO LAS CREDENCIALES DE SOCIO HONORARIO



EN una breve y sencilla ceremonia se efectuó la entrega de las credenciales y el diploma que acreditan al embajador de Corea, señor Dong Sung Kim, como miembro de honor del Automóvil Club Argentino. En la foto vemos al presidente y secretario de la Institución, doctores César C. Carman y Walter A. Saborido, en el momento de poner dichos documentos en manos del diplomático coreano.

NO SE MODIFICARA LA DENOMINACION DEL PARTIDO DE JUAREZ

LA Dirección de Geodesia, dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, ha informado por intermedio de su Asesoría de Investigación Histórica, acerca de una solicitud en el sentido de que fuera homologado el nombre de Benito Juárez para el actual partido de Juárez. El pedido de referencia había sido formulado al Poder Ejecutivo bonaerense por el Instituto Cultural Argentino Mexicano, por entender que la citada denominación puede confundirse y hacer incurrir en error.

A este respecto, la Dirección de Geodesia estima que la denominación de Juárez, a secas, para el partido del mismo nombre, conagrado desde hace cien años, no se confunde con la de ningún otro prohombre o estadista americano. Después de algunas consideraciones de orden toponímico, según las cuales dicho distrito debiera llamarse "Cristiano Muerto" y de que en el mismo caso

estarian otros partidos que llevan el nombre de próceres por sus apellidos solamente, el despacho expresa que el requerimiento del mencionado Instituto debe ser desestimado, ya que el reciente centenario de la creación del partido con el nombre de Juárez ha demostrado que la memoria del estadista mexicano no necesita tal homologación para hacerlo inconfundible con otros ciudadanos de América.

ESTACION AVELLANEDA FUERON AMPLIADOS LOS HORARIOS DE ATENCION

SE comunica a los señores asociados que, para su mayor comodidad, los horarios de atención al público en la Estación Avellaneda del A.C.A. han sido ampliados en la forma que se detalla seguidamente:

Servicios de mecánica, electricidad y gomería: atención permanente durante las 24 horas del día.

Servicios de lavado y engrase: atención de lunes a sábado, de 6 a 21 horas.

NUEVOS TITULOS INCORPORADOS A LA BIBLIOTECA

Para conocimiento de los asociados y público en general se detallan las publicaciones que recientemente han sido incorporadas a la biblioteca de la entidad.

Acta final del 10 Congreso Panamericano de Carreteras. Montevideo, 1967.

Air France. Vacaciones en las cuatro extremidades del mundo 1967.

Alcott, L. M. Una chica a la antigua, 1967.

American Automobile Association. Manual on pedestrian

safety, 1965. American Automobile Association. Teaching driver and traffic. 1965.

American Automobile Association. Laws 1965.

Armero Sixto, C. Estudio económico de la fruticultura argentina, 1967 (donación del autor).

Asociación Mexicana Automovilística. Estatutos. 1960.

Asturias, M. A. El señor presidente. 1967.

Automobile Manufacturers Association. Motor truck fact.

1967. Automóvil Club Argentino. Premio inauguración nueva pista Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires. Reglamento 1968.

Automóvil Club Boliviano. Estatutos. 1958.

Automóvil Club de Chile. Estatutos y reglamento orgánico. 1966.

Berenguer Carisomo, A. Historia de la literatura española. 1967.

Biedma, J. M. Toponimia del Parque Nacional Nahuel

Huapi. 1967 (donación de la Dirección de Parques Nacionales).

Bistas, S. Nepal. 1967. (Donación Dto. de Turismo de Nepal.)

Bureau Suisse de Prevention des Accidents. Rapport annuel. 1966-67.

Busich, A. C. Juan de Dios Filiberto. 1968.

Cabot, H. Relaciones humanas. Cámara Comerciantes de Automotores. Memoria y balance 1966-67.

(Continúa en la pág. 92)

LA ENTIDAD OFRECE COLABORACION EN UNA CAMPAÑA DE EDUCACION VIAL

CON la firma de los doctores César C. Carman y Walter A. Saborido, presidente y secretario, respectivamente, del Automóvil Club Argentino, ha sido cursada una nota al intendente municipal de la Ciudad de Buenos Aires, general de brigada (RE) D. Manuel Iricibar, en la cual, luego de hacer mención del propósito de la comuna en el sentido de realizar una campaña de educación vial en colaboración con la Policía Federal y el Consejo Nacional de Educación, se expresa:

"Es indudable que resulta indispensable para la ciudad una acción como la anunciada, intensa, metódica y permanente. Cuanto contribuya a la formación de una

Fue cursada una nota al intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires

mejor conciencia vial constituirá un aporte de significación en bien del tránsito de la ciudad, pues en gran número peatones y conductores desconocen ordenanzas y aun las reglas más elementales de circulación en calles y caminos.

"Dicha circunstancia incide en el comportamiento en la vía pública de tales personas y crea situaciones de peligro que, lamentablemente, con excesiva frecuencia se convierten en origen de situaciones graves, pérdidas de vidas

y cuantiosos daños materiales.

"Al propio tiempo, vemos con verdadero agrado la acción programada, encaminada a crear en la niñez, especialmente en los niños de edad escolar, la conciencia de los riesgos que entraña el tránsito y la necesidad de actuar en la vía pública conforme a normas y preceptos adecuados.

"El Automóvil Club Argentino, que desde hace años está empeñado en una campaña de educación vial en todo el país, ve con especial satisfacción la obra que esa comuna emprenderá en tal sentido y le ofrece la colaboración que, en la medida de sus posibilidades, pueda aportar el mejor éxito de la misma."

NUEVAS ESTACIONES ADHERIDAS DEL AUTOMOVIL CLUB

La comisión directiva del Automóvil Club Argentino ha aprobado la incorporación a la red de la Entidad de las siguientes estaciones de servicio de Y.P.F.

VILLA DOLORES, provincia de Córdoba: calle Sarmiento 131, de propiedad del señor Pedro Schmid.

BECCAR, provincia de Buenos Aires: avenida Centenario 2216, propiedad de la firma D'Ambrossio S.A.C.F.I.

PROYECTASE LA LEY NACIONAL DE TRANSPORTE

El secretario de Transporte, ingeniero Armando S. Ressa, efectuó una extensa reseña de la labor desarrollada por dicha secretaría de estado, expresando entre otros conceptos que la labor se concretó a las necesidades vitales de la comunidad: reordenamiento de los servicios portuarios, revitalización de las tareas cumplidas por la Flota Nacional, mejoramiento y reestructuración de la empresa nacional de ferrocarriles, creación de las condiciones óptimas para la intercomunicación regional local y establecimiento de bases eficientes para el desarrollo del comercio de exportación en tanto éste dependiera de los transportes.

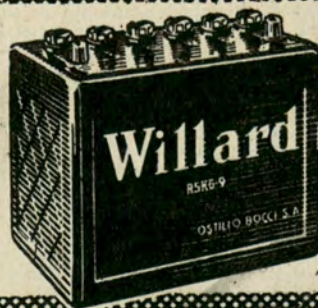
Manifestó más adelante que constituye una preocupación constante de dicha Secretaría la elaboración de una ley Nacional del Transporte encaminada a asegurar la adecuada y razonable coordinación y complementación de los distintos sistemas. Al carecer de normas sobre la materia, agregó, se ha facilitado el crecimiento inarmónico de los medios de transporte, los que al exceder los límites impuestos por una sana economía, redundan consecuentemente en desmedro del interés general.

Dijo finalmente que para proyectar dicha ley se ha creado una comisión especial, la que, con la colaboración de todos los sectores interesados permitirá afirmar con optimismo que esta labor empeñosa producirá una moderna ley con equitativas y previsoras normas para regular la actividad del transporte.

VISITA DEL EMBAJADOR DE HAITI



Respondiendo a una invitación especial, el embajador de Haití, señor Georges Salomón, visitó la Sede Central del Automóvil Club Argentino. En la oportunidad, el vicepresidente 2º de la Comisión Directiva, ingeniero Mario L. Negri, puso en manos del diplomático haitiano las credenciales y el diploma que lo acreditan como socio honorario de la Institución.



Prefiera lo mejor
Willard ACUMULADORES

OSTILIO BOCCI S.A. Maipu 471 5º piso T.E. 392-4729/0852 Bs. As.

AUTORIDADES DE FILIALES Y DELEGACIONES

PROSEGUIMOS la publicación de las nuevas autoridades de filiales y delegaciones del Automóvil Club Argentino, cuya integración ha sido aprobada oportunamente por la Comisión Directiva de la Institución.

También se publica una nómina de delegados recientemente designados.

FILIAL BAHIA BLANCA (Bs. As.)

Presidente: señor Haroldo Carlos Ignacio Casanova; vicepresidente: Ramón Arestizábal; secretario: señor Arturo Luis Pessi; tesorero: señor Oscar Armando Ardisson; vocales titulares: señores Amleto Zanconi, Luis Alberto Vitalini, Carlos A. Sosa, Eduardo Luis Forgue, José Arenaz y doctor Gustavo Malek. Correspondencia: Chiclana y Fitz Roy.

FILIAL PUNTA ALTA (Bs. As.)

Presidente: Cap. de Corbeta Luis Angel Ballesi; vicepresidente: Osorio Lucio Fortes; secretario: Emilio José Gennari; tesorero: Horacio Obiol; vocales titulares: esc. Renato Roberto Bortolotto, Mario José Antonio Pierini, Raúl Pedro Sandoval; vocales suplentes: Edgar Angel Buidé, Oscar Víctor Mendilázu, Julio Domingo Monterrubio. Correspondencia: Ing. Luiggi 346.

FILIAL ZARATE (Bs. As.)

Presidente: Dr. Adolfo Herbst; vicepresidente: Dr. Miguel B. Graciarena; secretario: Angel Mario Esnaola; tesorero: Alejandro Corsaro; vocales titulares: Dr. Carlos Alberto Leuman, Dr. Raynaldo D. Argentó, Oscar Barratines; vocales suplentes: Dr. Juan Leonardo Hughes, Domingo José Sbarra, Rubidío Florencio Melillo. Correspondencia: 19 de Marzo 537.

DELEGACION SAN ANTONIO DE ARECO (Bs. As.)

Presidente: Contador Luis A. Bellani; secretario-tesorero: Esc. Rubén A. Oliveri; vocales titulares: Dr. Lucio V. Ruiz e Ing. Carlos Pazzaglia; vocal suplente: José Julio Loleo. Correspondencia general: Paz 280.

FILIAL COMODORO RIVADAVIA (Chubut)

Presidente: Alberto R. J. Ghisalberti; vicepresidente: Ing. Santiago I. Landa; secretario: Carlos A. Capdevila; tesorero: Adalberto J. Bassenave; vocales titulares: Ing. Francisco Montiel, Víctor Schapiro, Dr. Gualterio Stingl; vocales suplentes: Milton E. Schneider, Darío Fausto Ambrosi, José Mendia Rodrigo. Correspondencia: Alvear y Dorrego.

MOVIMIENTO DE DELEGADOS

Designaciones:

Señor Antonio Wilberger, agencia Y. P. F. Puerto Iguazú (Misiones); señor Juan Jorge Fuchs, Laurencena 1118, Villa Crespo (E. Ríos); señor Moisés Chaban, Viale (E. Ríos); Dr. Hugo Alberto Destefanis, Belgrano 444, Tartagal (Salta); señor Ricardo Luis Belaústegui, Hotel "El Indio", San Martín (La Pampa); Esc. Juan José Carbone, Bovril (E. Ríos); señor Angel Salvadori, Bonorino 121, Ascensión (Bs. As.); señor Angel Alberto Urturi, Alsina 128, Pellegrini (Bs. As.); señor Ernesto Julio Soberon, Gas del Estado, Chelforó (Río Negro); señor Enzo S. Venesia, Calle 24 N° 905, Las Parejas (S. Fe); señor José Ascencio, Boulevard Colón s/n, El Socorro (Bs. As.); señor Eugenio Fornt, Alfonso (Bs. As.); señor Luis Armando Reguero, General Arenales (Bs. As.) Elevadores; señor Marcos L. Montenegro Gass, Barrio Vialidad Provincial, Rawson (Chubut); señor Narciso A. Palacios, Villa Valeria (Córdoba); señor Martín Laitano, Navarro (Bs. As.); señor Martín F. Regolini, Laboulaye (Córdoba), Belgrano 15; señor Eynor Delvys Gribodo, Tanchaca (Córdoba); señor René J. L. Grancetti, Sierra de la Ventana (Bs. As.).

Penalidades vigentes por infracciones de tránsito

Damos a continuación el monto actual de las multas por infracciones de tránsito, conforme fue establecido por Ordenanza N° 23.192 de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

- Circular en sentido contrario del establecido, con multas de \$ 5.000 a 20.000
- No respetar la prioridad de paso en las bocacalles, con multas de \$ 5.000 a 20.000.
- No respetar la prioridad de semáforos, con multas de pesos 10.000 a 40.000.
- No respetar la senda peatonal y/o el paso de peatones, con multas de pesos 10.000 a 40.000.
- No respetar las indicaciones de los agentes encargados de dirigir el tránsito, con multas de \$ 5.000 a 20.000
- Circular con velocidad excesiva, con multas de pesos 10.000 a 40.000.
- Guiar, cruzar, maniobrar o detenerse en forma imprudente, con multas de pesos 3.000 a 8.000.

Sin perjuicio de lo establecido precedentemente, la reincidencia en las faltas contempladas en los incisos 1, 2, 3, 12, 18, 21, 22, 23, 24, 25 y 26 del art. 32 de la Ordenanza N° 22.065 será siempre sancionada con arresto de hasta 30 días.

ORDENANZA 22.065, Art. 32

Inc. 1: —Conducir en estado manifiesto de alteración psíquica o de ebriedad, o bajo la acción de tóxicos o estupefacientes, o disputar carreras en la vía pública.

Inc. 2: —Conducir quebrantando inhabilitación dictada por autoridad competente.

Inc. 3: —Conducir sin haber obtenido licencia expedida por autoridad competente o con licencia vencida o no correspondiente a la categoría del vehículo que se conduce o por negativa o reticencia a exhibirla.

Inc. 12: —La adulteración de las chapas patentes o el uso de una chapa o numeración identificatoria distinta de la asignada por la autoridad competente.

Inc. 18: —No ceder paso a los vehículos de bomberos, ambulancias o policía en servicio de urgencia.

Inc. 19: —Circular en sentido contrario al establecido.

Inc. 21: —No respetar la prioridad de paso en las bocacalles.

Inc. 22: —No respetar la senda peatonal y/o el paso de peatones.

Inc. 23: —Interrumpir filas de escolares.

Inc. 24: —No respetar las señales de semáforos.

Inc. 25: —No respetar las indicaciones de los agentes encargados de dirigir el tránsito.

Inc. 26: —Circular con velocidad excesiva, guiar, cruzar o detenerse en forma imprudente.

Credencial familiar obligatoria para recreos y campamentos

EL A.C.A. otorga para los familiares de sus asociados (cónyuge, hijos varones de 6 a 18 años, mujeres sin límite de edad y padres del socio) una credencial que permite el acceso sin cargo a todos los Recreos y Campamentos de la Entidad. Dicha credencial es obligatoria y se encuentra incluida en el artículo 4° del Reglamento General de Recreos y Campamentos desde el 1° de enero de 1964. Por dicha razón, todo familiar o acompañante del asociado que no acredite el grado de parentesco mediante la presentación de la Credencial Familiar, al concurrir a las dependencias del Club deberá abonar el derecho de invitado que corresponda.

Cheques del viajero: nuevo servicio para los socios

ESTE servicio de la Institución, exclusivo para socios, creado mediante convenio con el Banco de la Nación Argentina, tiene por finalidad evitar los riesgos del traslado de dinero en viajes.

Los mismos están en venta desde el 1° de marzo ppdo. en la Casa Central, y desde el 11 del mismo mes, en las siguientes estaciones de servicio del interior: Bahía Blanca, Catamarca, Comodoro Rivadavia, Córdoba, Corrientes, La Plata, La Rioja, Mar del Plata, Mendoza, Neuquén, Paraná, Posadas, Resistencia, Rosario, Salta, San Carlos de Bariloche, San Juan, San Luis, San Miguel de Tucumán, San Salvador de Jujuy, Santa Fe, Santa Rosa, Santiago del Estero y Tandil.

Los tenedores de estos cheques podrán hacerlos efectivos en todas las dependencias propias del Club y en las sucursales del Banco de la Nación Argentina en todo el país, como así también en las sucursales que este Banco tiene en las Repúblicas de Bolivia, Brasil y Uruguay.



Sobre el tema "Tránsito, problema nacional", disertó en los salones del Automóvil Club Argentino, el comisario doctor Gerildo Rigioli, del Cuerpo de Policía de Tránsito de la Policía Federal.

DISERTACION SOBRE PROBLEMAS DEL TRANSITO

En el salón de actos de la sede central del Automóvil Club Argentino, pronunció una disertación acerca de los problemas del tránsito, el comisario doctor Gerildo Rigioli, jefe del Cuerpo de Policía de Tránsito de la Policía Federal. Destacó los esfuerzos que realiza la Policía Federal para disminuir la serie de accidentes que se producen en nuestras calles y caminos y para ello consideró imperativo abordar el problema en sus reales dimensiones. Luego de una extensa y documentada exposición, sintetizó las medidas que, en el plano nacional, habría que abordar, como primeros pasos, para resolver el problema del tránsito. Son ellas:

- 1º. — Unificar la legislación Nacional en materia de tránsito.
- 2º. — Crear un Consejo Nacional de Coordinación del Tránsito.
- 3º. — Crear un Fondo Nacional de Tránsito.
- 4º. — Hacer efectivo, con carácter de urgente, el funcionamiento del Registro Nacional del Automotor.
- 5º. — Centralizar, aunque sea por regiones, la información sobre patentamiento de automotores.
- 6º. — Extender y planificar la educación vial en toda la Nación.
- 7º. — Centralizar, aunque sea al nivel regional, las estadísticas de delitos culposos y accidentes de tránsito, evaluando la información para adoptar la terapéutica adecuada.
- 8º. — Reformar los artículos 84 y 94 del Código Penal, agravando la responsabilidad de los conductores de servicios públicos de pasajeros, cuando sean responsables de muertes o lesiones de pasajeros o peatones.
- 9º. — Dictar normas, de carácter nacional, a las que deberán ajustarse los fabricantes de automotores, tendientes a lograr mayor seguridad en los vehículos.
- 10º. — Establecer requisitos básicos uniformes de carácter nacional para el otorgamiento de la licencia de conductor en todas las categorías.

"Las soluciones enunciadas —terminó diciendo el disertante— son sólo algunas de fondo, y que indudablemente deberán ser completadas por otras ajustadas a los particulares requerimientos de las distintas regiones del país.

Sector del salón de actos ocupado por los miembros de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, durante la conferencia sobre problemas del tránsito pronunciada por el comisario doctor Gerildo Rigioli.



COMPLACENCIA DE LA ENTIDAD POR UNA TAREA DE LA COMUNA

Las autoridades del Automóvil Club Argentino se han dirigido al intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, general de brigada (RE) Manuel Iricibar, para expresarle la especial complacencia de la Institución por la labor que viene realizando la comuna en materia de señalamiento de tránsito.

Expresa luego que el Automóvil Club Argentino considera que uno de los aspectos que coadyuvan co-

mo factor importante de ordenamiento reside en la adecuada señalización de calles y caminos con indicadores que destaquen las distintas disposiciones vigentes que hacen a las normas que se debe cumplir.

Por último, al señalar la satisfacción del Automóvil Club Argentino ante esas medidas de ordenamiento, ofrece toda la colaboración posible para el mejor cometido de tan importante obra.



Asegure seguridad para los suyos... Asegurándose Ud.

SEGURO DE VIDA COLECTIVO

SIN EXAMEN MEDICO

- DOBLE INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE.
- INDEMNIZACIONES ADICIONALES POR ACCIDENTE.
- BENEFICIO POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE.

CAPITALES ASEGURABLES SEGUN EDAD

HASTA 40 AÑOS \$ **2.000.000.-**

DE 41 A 45 AÑOS HASTA \$ 1.700.000.-

„ 46 A 50 „ „ „ 1.200.000.-

„ 51 A 55 „ „ „ 700.000.-

„ 56 A 60 „ „ „ 400.000.-

„ 61 A 65 „ „ „ 250.000.-

\$ 2.— MENSUALES POR CADA \$ 1.000.— DEL CAPITAL ASEGURABLE, EN CUOTAS TRIMESTRALES

INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS, ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL, Av. DEL LIBERTADOR 1850 - Bs. As.



UN EJEMPLO DE CONDUCTA AL SERVICIO DEL PAIS:

Don Arturo A. Bullrich

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

ENCONTRADAS emociones ha suscitado la noticia de que don Arturo A. Bullrich se retira de la dirección de la firma de ese nombre, fundada por su abuelo hace un siglo, después de una ininterrumpida tarea de 52 años. Por un lado, causa tristeza la ausencia de esa figura que marcó rumbos y ritmos para el progreso de la ganadería argentina, para cuyos dirigentes siempre tuvo una palabra de estímulo y una actitud de apoyo; por el otro, todos los hombres que han hecho un culto de su dedicación a la tierra, al desear al señor Bullrich un feliz reposo en su hogar, tienen también la sensación de que su partida consuma la erección de un símbolo: el de la capacidad y el esfuerzo puestos al servicio del país. AUTOCLUB, como órgano oficial del Automóvil Club Argentino, hace llegar a don Arturo Bullrich sus felicitaciones por la obra cumplida.

PODER DE POLICIA Y TRANSITO

EL profesor de Derecho Administrativo de la Universidad de Buenos Aires, doctor José Canasi (anotamos, de paso, que el doctor Canasi es el presidente del Tribunal de Honor estatutario del Automóvil Club Argentino), ha publicado en "La Ley" (8/II/68), un estudio analítico sobre la naturaleza jurídica de las contravenciones del tránsito—contrastando esta figura sobre el fondo de la teoría jurídica de las contravenciones en general—, y dedica ponderadas reflexiones a las actuales ordenanzas de la Capital Federal, que sancionan pecuniariamente o con pena corporal esas infracciones. El A. señala que las penas últimamente puestas en vigencia son desproporcionadas con aquéllas, pudiendo llegar a ser violatorias del espíritu de la ley básica y de la misma Constitución, especialmente porque dentro del régimen establecido para su aplicación, en el Código de Faltas y el correspondiente procedimiento, puede lesionarse profundamente el derecho de defensa, por una parte, y resultar confiscatorias, por la otra. "Este tipo de infracciones—dice el A.—, por lo general carecen de mayor defensa, salvo que el supuesto infractor concurre al Tribunal de Faltas acompañado de varios testigos, difíciles de lograr, por no decir imposible, y por este hecho, así fugaz, instantáneo (características típicas de la contravención de tránsito), reservado exclusivamente a la voluntad y sinceridad profesional de un solo empleado público, se le puede aplicar una multa de hasta \$ 40.000", y si esto se repitiese, como puede suceder, señala el A., se llegaría a un manifiesto procedimiento "confiscatorio y por ende inconstitucional..."

Este artículo que comentamos es de alto interés doctrinario además de su valor informativo.

COMODORO ERNESTO ENRIQUE BACA

Fue distinguido con un cargo de gran responsabilidad



POR una resolución reciente del Comando en Jefe de la Aeronáutica Argentina, fue designado miembro del Estado Mayor del Comando de Operaciones Aéreas al Comodoro Ernesto Enrique Baca.

Nos complace destacar el hecho, en esta breve nota, no sólo porque constituye un

premio a la alta capacidad profesional y a las relevantes condiciones personales del comodoro Baca, sino particularmente porque éste, en su carácter de miembro titular de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, es uno de los más activos y destacados dirigentes de esta Institución, donde sus

ponderados juicios y su hombría de bien son singularmente apreciados.

Vayan, pues, nuestras sinceras felicitaciones a este distinguido Jefe de la Fuerza Aérea Argentina.

COMODIDADES Y TARIFAS

Se pone en conocimiento de los señores asociados las condiciones de los hoteles y moteles que han sido habilitados últimamente por la Institución, construidos de acuerdo con convenios con gobiernos de provincias, según se detalla:

Provincia de Neuquén. Aluminé. Hotel sobre la Ruta Nac. N° 15, ubicado frente a la Plaza del Pueblo. Dispone de 16 habitaciones con baño privado para 2 y 3 personas por habitación. Capacidad para 35 pasajeros. Comedor y bar. Tarifas: 1 persona, \$ 900; 2 personas, \$ 1.500; 3 personas \$ 1.900.

ChosMalal. Hotel sobre la Ruta Nac. N° 40, Gral. San Martín, esquina Sarmiento. Dispone de 18 habitaciones con baño privado para 2 personas por habitación. Capacidad para 36 pasajeros. Comedor y bar. Tarifas: 1 persona, \$ 900; 2 personas, \$ 1.500.

Provincia de Río Negro. Cipolletti. Motel sobre la ruta Nac. N° 22 y Av. Luis Toschi. Dispone de 10 habitaciones con baño privado para 3 personas por habitación. Capacidad para 24 pasajeros. Comedor y bar. Tarifas: 1 persona, \$ 800; 2 personas, \$ 1.200; 3 personas, \$ 1.500.

Provincia de La Pampa. Calsu-Calsu. Motel sobre la Ruta Nac. N° 22, km. 859. Dispone de 8 habitaciones con baño privado para 3 personas por habitación. Capacidad para 24 pasajeros. Comedor y bar. Tarifas: 1 persona, \$ 800; 2 personas, \$ 1.200; 3 personas, \$ 1.500. Esta-

ción caminera con auxilio mecánico, nafta y nafta super, gasoil, lubricantes, mecánica de emergencia y gomería.

Santa Rosa. Motel sobre Ruta Nac. N° 5, km. 606,5. Dispone de 20 habitaciones con baño privado para 3 personas por habitación. Capacidad para 60 pasajeros. Comedor y bar. Tarifas: 1 persona, \$ 900; 2 personas, \$ 1.500; 3 personas, \$ 1.900. Puesto de abastecimiento. Nafta y supernafta, lubricantes y gomería.

Se destaca que sobre las tarifas de alojamiento indicadas en cada caso, los socios del A.C.A. y sus acompañantes gozan de un 20 % de descuento; además, los mismos se benefician con un descuento del 10 % sobre las tarifas de bar y restaurante.

En estos establecimientos rige el siguiente reglamento de uso: "En los moteles las habitaciones no podrán ser utilizadas por un período mayor de 18 horas. Cada pasajero de Motel tendrá derecho a utilizar la cantidad de camas necesarias para los acompañantes que lleve en su automóvil, ocupando hasta 2 habitaciones. Dado su régimen de utilización en estos establecimientos, no se efectuarán reservas previas. En los hoteles las habitaciones podrán ser utilizadas cuantos días sean necesarios, entendiéndose que cada día comienza a partir de las 12. Los pasajeros deberán avisar de su partida a la recepción antes de las 9 horas".

NUEVOS TITULOS EN BIBLIOTECA

(viene de la página 88)

- Capote, T. *A sangre fría.* 1963. Centro Automovilista del Uruguay. *Estadísticas.* 1959.
- Citroën S. A. *Citroën 1919-1939.* 1967. (Donación Citroën-Francia.)
- Comisión Deportiva Automovilista. *Memoria y balance general 1966-67.*
- Congreso Panamericano de Carreteras. *Factores económicos en el Darien.* Montevideo, 1967.
- Cortázar, J. *La vuelta al día en ochenta mundos.* 1967.
- Dirección de Tránsito-Venezuela. *Nuevos enfoques de la prevención de accidentes de tránsito.* 1967.
- Dirección de Vialidad-Pcia. Bs. As. *Esquema vial a las comunas.* 1967.
- Dirección de Vialidad-Pcia. Bs. As. *4º Simposio del equipo vial.* 1966.

OFICINA DE TRANSITO: NUEVO NUMERO TELEFONICO

Se comunica que los números telefónicos de la Oficina de Tránsito, sita en la calle Estados Unidos 1228, primer piso, son los siguientes; 23-4023 y 23-3801.

EL ACA EN LA INAUGURACION DE LA NUEVA PISTA DEL AUTODROMO MUNICIPAL



Con motivo de la inauguración de la nueva pista del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, se realizó una importante reunión deportiva y un agasajo a las autoridades, representantes de entidades deportivas e invitados especiales. En la foto vemos, de izquierda a derecha, al señor L. Martínez, de la dirección de Asistencia Social de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires; al presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman; al destacado corredor Gastón Perkins y al señor Enrique Rossi, representante periodístico del diario "La Prensa".

Previo a la iniciación del programa de carreras, se realizó la ceremonia de izar la enseña nacional y se ejecutó el Himno Nacional Argentino. Junto al mástil de honor se encuentran, de izquierda a derecha, el señor L. Martínez, de la Dirección de Asistencia Social de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires; el vicepresidente 2º y el vocal titular de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, Ing. Mario L. Negri, y comodoro Ernesto Enrique Baca, respectivamente; el coronel Plinio Isola, Director de Asistencia Social y Deportes de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires; el señor Antonio Jorge; el presidente de la Comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli y el señor Eduardo Capar.

En un momento del agasajo tributado a las autoridades e invitados especiales en el Autódromo Municipal, vemos en un aparte al coronel Plinio Isola y al señor L. Martínez, representantes de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires; al corredor Gastón Perkins y al miembro de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino y presidente de la Comisión de Carreras de la Entidad, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli.



Durante el desarrollo de la interesante reunión deportiva ocuparon el palco oficial, entre otros, de izquierda a derecha, el vocal titular, el secretario y el prosecretario de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, señor Héctor Aizpiri, doctor Walter A. Saborido y el escribano Enrique F. Ghezzi, respectivamente.



Haga turismo con AUTO CLUB



Esta vista aérea de la ciudad de Bahía Blanca, en torno a la Plaza Rivadavia, muestra la extraordinaria proyección edilicia de la importante ciudad, cuyo crecimiento señala uno de los más altos índices de nuestro país.

La plaza principal de Bahía Blanca rinde homenaje a Bernardino Rivadavia, inspirador de la fundación de la ciudad, cuyo monumento se concretó por iniciativa del doctor Enrique González, comisionado municipal de la populosa urbe.



BAHIA Blanca no sorprende por la suntuosidad ni el colorido de su paisaje: encanta por la impresionante pujanza de su crecimiento y la diversificación de sus actividades. Observando en el mapa de la República Argentina sus principales vías de comunicación, la llamada "Puerta de la Patagonia" se ha convertido en la auténtica "Capital del Sur", con una intrincada red de caminos pavimentados que la ligan con todo el país además de las importantes vías férreas que allí convergen y sus comunicaciones marítimas y aéreas. Quien haya visitado periódicamente Bahía Blanca en los últimos años habrá observado su extraordinaria transformación. De la ciudad de las bicicletas se ha convertido en la ciudad de los coches último modelo. Bahía exhibe hoy uno de los más altos índices de coches por habitante (1 x 4). Y las bicicletas han desaparecido. No puede decirse que la edificación haya crecido: ha saltado. Son más de treinta los edificios que superan los catorce pisos y la construcción no se detiene.

Cuando en su estación de servicio el Automóvil Club Argentino realizó grandes ampliaciones, hace pocos años, pareció que se había proyectado para el futuro. Ese futuro ya ha quedado atrás y se prevén nuevas ampliaciones inmediatas, para cubrir las necesidades a que obliga el constante aumento del caudal automovilístico de la región.

BAHIA BLANCA: LA CAPITAL DEL SUR

*Está rodeada de puertos,
balnearios y zonas turísticas*

Nota especial de Autoclub



El vapor "Defoe", durante un temporal en diciembre de 1962, rompió amarras y empujado por un viento de más de 100 kilómetros de velocidad horaria, embistió y destruyó el muelle de Puerto Cuatrero. Cuando se realizaban tareas de reparación un incendio causó cuantiosos daños. Los planes de rehabilitación de ese antiguo puerto están un tanto detenidos, pero se proyecta proseguirlos.



Frente del edificio principal de la Universidad Nacional del Sur, junto al Parque de Mayo.



Los que visiten Bahía Blanca se sorprenderán de la cantidad de puertos que rodean a la ciudad. Es también la "Ciudad de los Puertos". Son ellos: Cuatrero, Galván, Nacional, Ingeniero White Arroyo Parejas y Base Militar. La carga y descarga de buques, el inmenso trabajo de los elevadores de granos, el constante ir y venir de los trabajadores portuarios, las enormes playas de estacionamiento de los camiones que traen los productos de la tierra, todo ello configura una actividad que se refleja en el bienestar general de la población. Al margen de esta actividad portuaria gira un movimiento comercial que le otorga el mismo atractivo de la Boca, con sus pintorescas casas de chapas, cantinas, boliches, etcétera, de insólitos colores.

Contrastando con este aspecto un tanto ruinoso de barrios que se mantienen por tradición y pintoresquismo, se levanta sobre la parte alta del anfiteatro que constituye la topografía bahiense el hermoso barrio parque Palihué, orgullo de la ciudad, con su brillante arquitectura.

Rodeada también de balnearios, la inmensa bahía ofrece el pleno goce del sector costero marítimo y la cercana sierra de la Ventana. La ciudad en verano queda prácticamente despoblada los fines de semana. Las playas inmediatas de Maldonado, Colón y Puerto Galván y las más alejadas de Monte Hermoso, Pehuén Co y otras, reciben multitudes de bahienses. Mientras los que buscan remedio a sus malestares reumáticos recurren al balneario Chapalcó, cuyas aguas, al decir de las gentes, poseen excelentes condiciones terapéuticas. Lamentablemente el camino de acceso no se halla en buenas condiciones.

Todos esos lugares atraen al visitante. Si a todo esto añadimos las actividades culturales, folklóricas y deportivas, en esta ciudad que alberga

a la Universidad Nacional del Sur, es indudable que vale la pena visitar Bahía Blanca. La ciudad, cuyo centro comercial es muy importante, cuenta con una variada gama de negocios, como así también con dos magníficos parques: Independencia y Mayo, y su hermosa plaza Rivadavia, como homenaje al inspirador de la fundación de la ciudad.

Los puertos de Bahía Blanca

Fundada en 1828, junto al amplio y abrigado estuario, y en magnífica posición, cuyas condiciones excepcionales habían sido señaladas por Darwin y Parish, Bahía Blanca no advirtió esta ventajosa situación geográfica



Entre las dunas de la playa de Monte Hermoso emerge la inconfundible silueta del Faro Recalada, un guía en el océano desde hace 60 años. Sus rayos alcanzan a 45 millas.

Grünbein, sino también en que constituye la salida obligada de la producción del alto valle del Río Negro, Neuquén, Mendoza y San Juan, de varios millones de cajones de manzanas, y en menor grado de peras, que requiere una amplia organización frigorífica. Asimismo esos puertos, con Ingeniero White a la cabeza, están desempeñando tareas adicionales para el envío de otros productos de nuestra riqueza agropecuaria al exterior. Se trata de embarques de ganado en pie con totales de hasta 16.000 lanares por nave, con destino, por ahora, al Cercano Oriente.

Agréguese a este esfuerzo portuario las normales cargas y descargas de mercaderías de todo tipo, y productos del suelo, lanas en gran escala, y se



La concurrencia a la playa de Monte Hermoso, uno de los balnearios de más extraordinario crecimiento, aumenta temporada tras temporada. Actualmente extiende su radio urbano en un frente de más de tres mil metros sobre el Atlántico.

fica sino desde los comienzos de la segunda mitad del siglo pasado. En esos años se iniciaron las verdaderas actividades portuarias. Producida por la caída de Rosas, se sancionó la ley de redistribución de tierras en los partidos de Bahía Blanca y Patagones, y merced a este instrumento se negoció la radicación en esas zonas de exiliados políticos franceses. Fueron ellos los que dieron origen a varias colonias agrícolas, la primera de las cuales fue denominada Nueva Roma. Las obras ferroviarias activaron a partir de 1882 el pequeño muelle de Ingeniero White y posteriormente para la construcción de otros tramos de vías férreas y especialmente el proyectado hasta Toay, en La Pampa, se instaló un nuevo muelle en Puerto Galván. Posteriormente el crecimiento agrícola ganadero y la expansión ferroviaria a Río Negro y Neuquén, dieron origen, en 1890 a la construcción del puerto de Ingeniero White, verdadero centro exportador de cereales.

En 1901, la Compañía Sansinena de



Uno de los sectores del balneario de Puerto Galván, en las cercanías de la inmensa zona portuaria que rodea a Bahía Blanca.

carnes congeladas creó a once kilómetros de Ingeniero White el tercer puerto de Bahía Blanca —Puerto Cuatros—, que tuvo etapas de declinación y florecimiento sucesivas. Por iniciativa privada se iniciaron en 1900 y se prosiguieron en 1908 las obras de construcción de un puerto comercial en la desembocadura del Arroyo Parejas. Por último, en las inmediaciones de Ingeniero White se comenzó en 1922 el llamado Puerto Nacional.

La importancia vital de los puertos de Bahía Blanca reside no sólo en la exportación de cereales acumulados en los enormes depósitos de sus numerosos puertos y en la estación



tendrá una idea del intenso movimiento de los muelles de la región, cuyo trabajo está simbolizado por el monumento levantado en la entrada del puerto Ingeniero White, con la expresiva inscripción: "Homenaje a la Gente de mar".

Ello ha dado origen a que la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables organizara el estudio sobre la factibilidad de los puertos de la ría de Bahía Blanca. A través de una licitación internacional la empresa norteamericana Persons, Brinckerhoff, Kuade y Douglas, analizó en un trabajo que ocupa siete tomos los distintos aspectos de la región, tanto en el orden técnico como económico.

Buenos Aires - Tres Arroyos - Bahía Blanca

La ruta nacional N° 3, cubre el recorrido Buenos Aires - Tres Arroyos - Bahía Blanca, totalmente pavimentado, con recursos en todo su desarrollo y numerosas estaciones de servicio del Automóvil Club Argentino. La salida de efectuará desde Plaza del Congreso (Kilómetro 0 de la red vial argentina), para seguir las avenidas Rivadavia y luego Juan Bautista Alberdi hasta traspasar la avenida General Paz, donde la ruta 3 lleva el nombre de avenida Provincias

Unidas. Antes de abandonar la capital federal se podrá efectuar la última revisión en la estación Flores del Automóvil Club Argentino, en Rivadavia 7.530, teléf.: 612-7876 y 61-6102.

- 0 Km. Plaza del Congreso.
- 14 Cruce avenida General Paz. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 15 Estación de servicio. Gomería.
- 16 Estación de servicio.
- 17 Paso a nivel. Nafta.
- 18,5 Cruce camino de cintura. Estación de servicio. Seguir la ruta 3.
- 21 ISIDRO CASANOVA. Estación de servicio.
- 22 Paso a nivel. Estación de servicio.
- 28 Gomería. Restaurante.
- 28,9 Paso a nivel. Prolongación segundo ca.

En uno de los bordes superiores del anfiteatro natural en el que ha sido levantada Bahía Blanca, se construyó, en pocos años, el barrio Palihué, de magnífica concepción edilicia.



- Lobos y General Belgrano.
- 111 Restaurante.
- 115 Puente La California.
- 128 Estación de servicio.
- 135 Puente Río Salado.
- 143 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Bar. Acceso a Gorchs (9 km).
- 144 Estación de servicio. Bar.
- 165 Paso a nivel. Almacén.
- 186,7 Acceso a LAS FLORES (2 km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera.
- 192 Empalme con ruta provincial Nº 30; acceso a Rauch (pavimentado) y Tandil. Nafta.
- 193 Aeródromo.
- 197 Acceso a Estación Plaza Montero (6

- km). Paso a nivel.
- 217 Puente Canal 11.
- 222 Bar.
- 242 CACHARI. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 258 Puente arroyo Azul.
- 261 Gomería.
- 278 Acceso a Shaw (3 km).
- 294 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 4426. Auxilio Mecánico. Bar.
- 297 Policía caminera.
- 299 Acceso a AZUL (3 km). Estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino, en Hipólito Yrigoyen y Colón. Tel. 4455 y auxilio mecánico 3556. Restaurante.
- 302 Paso a nivel.
- 307 Cruce con ruta nacional Nº 226 (Tandil-Olavarría-Sierra de la Ventana-Bahía Blanca). Proporcionamos más adelante esta variante de la ruta a Bahía Blanca. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 311 Puente angosto.
- 330 Puente arroyo Videla.
- 332 Cerro Peregrino.
- 356 Paso a nivel.
- 361 Paso a nivel.
- 382 CHILLAR. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 364 Cruce camino a 9 de Julio, Olavarría y Bolívar.
- 400 JUAREZ (Acceso 6 km). Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 12.
- 401 Cruce ruta provincial Nº 86 de Laprida a Necochea y desde Juárez empalme con la ruta provincial 74 a Tandil. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 406 Bar.
- 417 Puente arroyo Pescado Castigado.
- 435,9 Fuente angosto.
- 442 Dos puentes angostos.
- 449 Nafta.
- 450 GONZALEZ CHAVES (Acceso 1,6 km) Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 462 Paso a nivel.
- 490 Puente segundo brazo del arroyo Tres

Uno de los lagos formado por el arroyo Napostá ha permitido construir un sistema de recreo que ocupa un amplio espacio arbolado en el gran parque de Mayo, el más importante de la ciudad de Bahía Blanca.

- mino de cintura por Laferrère.
- 31 Villa del Carmen. Estación de servicio.
- 33 Taller mecánico. Gomería.
- 34 Puente arroyo Morales (balneario). Dos puentes angostos. Nafta. Gomería.
- 38 Esperanza. Restaurante.
- 39 Estación de servicio. Gomería.
- 41 Estación de servicio.
- 48 Acceso a Marcos Paz y General Rodríguez.
- 49,5 Puente angosto.
- 50,5 Puente arroyo Los Pozos (angosto).
- 56 Nafta. Gomería.
- 62 Seguir la ruta nacional Nº 3, hacia la izquierda. Paso a nivel.
- 63 Acceso a CAÑUELAS. Empalme con la ruta nacional Nº 205. Seguir a la derecha la ruta nacional Nº 3.
- 64 Acceso a CAÑUELAS (3 km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera.
- 67 Cruce ruta provincial Nº 6 San Vicente-Cañuelas-Las Heras.
- 72 Estación de servicio. Restaurante.
- 75 Bar.
- 76,5 Acceso a La Noria. Restaurante.
- 93 Acceso a Abbott (3 km).
- 100 Paso a nivel.
- 109 SAN MIGUEL DEL MONTE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Empalme con la ruta nacional Nº 215 a Coronel Brandsen y cruce con la ruta provincial Nº 41 a



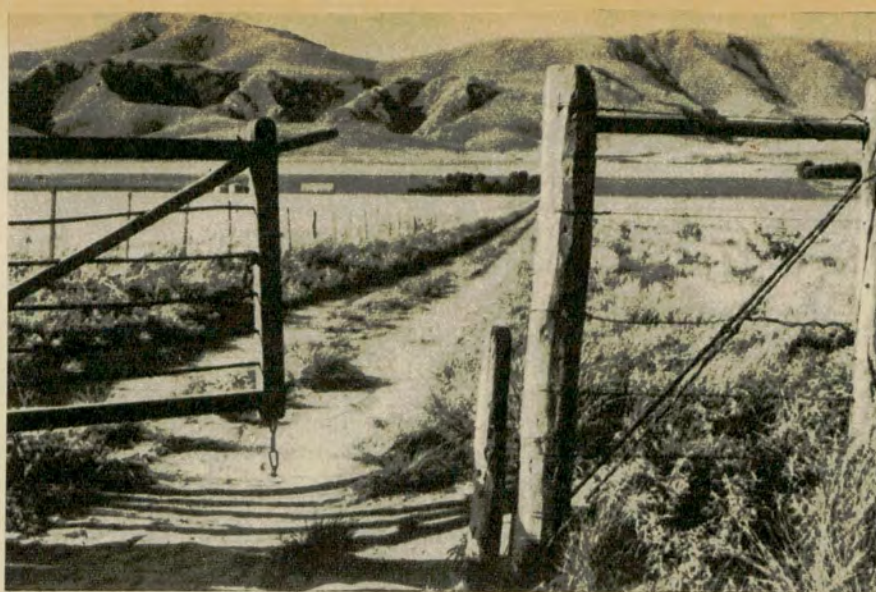
SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

SEGURO DE AUTOMOTORES

A TARIFAS, CONDICIONES Y FRANQUICIA QUE BRINDAN UN POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO.

INFORMESE SOBRE EL VEHICULO DE SU INTERES, CAPITAL ASEGURABLE, PRIMA ANUAL O EN CUOTAS Y RIESGOS QUE CUBRE.

- Arroyos o Claromecó.
- 491 Aeródromo.
- 492 Paso a nivel.
- 492,5 TRES ARROYOS. Estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino, en Sarmiento y calle 1810. Tel. 857 y 1481. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Empalme con la ruta 228 a Necochea (141 km) y por la 73 a Claromecó (72 km).
- 493 Acceso a Tres Arroyos, Estación de servicio, Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 494,9 Estación de servicio. Restaurante.
- 495 Puente tercer brazo arroyo Tres Arroyos o Claromecó.
- 496 Estación de servicio. Gomería. Bar. Acceso a Coronel Pringles (pavimentación en construcción, 108 km).
- 497 Aeródromo.
- 512 Paso a nivel.
- 516 Acceso a Copetonas (34 km) y al balneario Océano o Reta (62 km).
- 520 Nafta. Bar.
- 528 Almacén.
- 530 Acceso a Copetonas (24 km) y al balneario Océano o Reta (52 km).
- 531 Nafta.
- 532 Puente río Quequén Salado. Balneario.
- 536 Puente arroyo Indio Rico (angosto).
- 538,3 Estación Caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 1. Acceso a la localidad de Oriente (22 km) y al balneario de Oriente (44 km). Bar.
- 556 Acceso a Aparicio (4 km) y Zubiaurre (12 km). Almacén.
- 559 / 81 Camino en reconstrucción.
- 560 Puente arroyo Los Gauchos. Bar.
- 586 Paso a nivel. Acceso a Faro (15 km).
- 589 Bar.
- 593 CORONEL DORREGO (Acceso, 3 km). Estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino en Boulevard República y calle 9. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Sierra de la Ventana y Coronel Pringles.
- 595 Gomería. Almacén.
- 601 Puente arroyo Las Mostazas (angosto).
- 602 Almacén.
- 606 Acceso a MONTE HERMOSO (28 km)



El Abra de los Vascos, de Sierra de la Ventana, con el fondo del cerro Tres Picos, es uno de los lugares que buscan los bahienses para sus excursiones y veraneo.



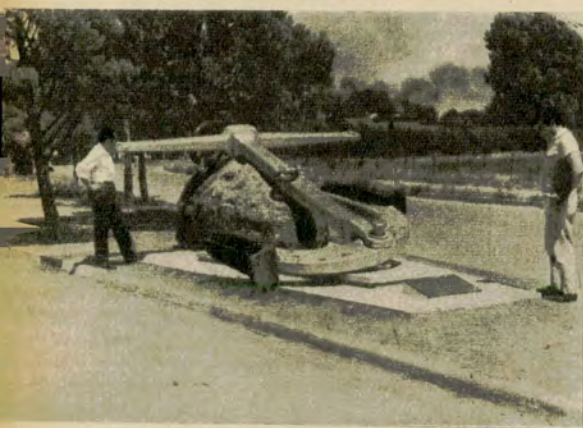
El balneario de Puerto Galván es uno de los más concurridos, por estar próximo a la ciudad de Bahía Blanca. La fresca sombra de los eucaliptos junto al sector costero contribuye a hacer grata la permanencia en esa playa.

- 680 Barrio Parque Patagonia. Acceso Aldea Romana.
- 681 Estación de servicio.
- 685 BAHIA BLANCA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Chiclana y Fitz Roy. Tel. 3-2647 y Auxilio mecánico 2-5050. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Azul a Bahía Blanca (Por Sierra de la Ventana)

En el kilómetro 307 de la ruta nacional N° 3, correspondiente al itinerario anterior, se adoptará hacia la derecha la ruta nacional N° 226 (mojón Km. 255), que nace en Mar del Plata y se la seguirá por un trecho de 27 kilómetros, desde donde se continuará por la ruta provincial N° 76 hasta Tornquist, donde por la ruta nacional N° 33 se completará el tramo final hacia Bahía Blanca. Cuando se han recorrido unos 150 kilómetros desde Azul, se entra en la zona del sistema de Sierra de la Ventana con hermosas serranías de brillantes perspectivas. El tramo entre Azul y Bahía Blanca por Sierra de la Ventana tiene una extensión de 353 kilómetros, es decir resulta más corto en unos 25 kilómetros que el itinerario por Tres Arroyos.

- 255 Mojón de la ruta 226 en el cruce con la ruta 3.
- 255,5 Puente arroyo Azul.



Artístico monumento de homenaje a la gente de mar, que tanto contribuyó al engrandecimiento de Bahía Blanca. Se levanta en la entrada del principal puerto de la región, el Ingeniero White.



Abra del arroyo San Bernardo, en Sierra de la Ventana, donde la pesca de truchas es uno de los atractivos que une a sus valores paisajísticos.

- 260,8 Empalme con ruta provincial Nº 51, acceso a Azul y Tapalquén. Estación de servicio.
- 266 Acceso (camino de tierra) a Olavarría.
- 271 Puente arroyo Nieves.
- 275 Se marcha sobre la superposición de las rutas 76 y 226.
- 279 Acceso a Hinojo (3 km) y Sierra Chica (11 km).
- 282 Cerro Indiano. Almacén.
- 285 Puente arroyo Hinojo.
- 286 Estación de servicio. Acceso a Sierras Bayas y Santo Domingo.
- 289 Termina la superposición de las rutas 76 y 226. Seguiremos por la primera. La 226, pavimentada, se dirige desde allí hacia Olavarría y Bolívar. La 76 no tiene aún mojones indicadores de las distancias, por lo que para un mejor control seguiremos con las distancias iniciadas en Azul.
- 289,1 SAN JACINTO. Estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino. Tel. 10. Acceso a Calera Avellaneda.
- 292 Estación de servicio. Restaurante. Acceso a Villa Fortabat.
- 294 Almacén.
- 301 Puente Arroyo Tapalquén.
- 303 Empalme Querandíes.
- 340 Almacén. Nafta.
- 358 Estación de servicio. Bar.
- 370 Cruce con ruta provincial 86 (pavimentada) de General Lamadrid a Laprida y Juárez, y ruta nacional Nº 3.
- 401 Acceso a Libano (3 km) y General Lamadrid.
- 431 Puente arroyo Quifihual.
- 441 Acceso a D'Orbigny y Quifihual. Nafta. Bar.
- 446 Puente arroyo Las Tunas.
- 449 Rotonda cruce ruta provincial 85 (pavimentada), de Coronel Suárez a Coronel Pringles.
- 459 Cruce camino de tierra a Coronel Suárez a Stegman. Se inician varios tramos breves de pavimento en construcción.
- 492 Puente arroyo Sauce Grande.
- 494 Bifurcación camino (ruta provincial 72) hacia la Villa de Sierra de la Ventana (12 km) y Villa Arcadia (14 km), y hacia Tornquist sobre la ruta nacional 33. Seguiremos por este último.
- 496 Nafta. Bar. Se inician breves tramos de pavimento en construcción.
- 507 Villa Ventana. Se inicia el Abra de la Ventana. Almacén.
- 511 Se puede observar el accidente geográfico que da nombre a Sierra de la Ventana.
- 527 Doblar hacia la izquierda para pasar por Tornquist. Al frente también se podrá adoptar la ruta 33, hacia Bahía Blanca.
- 531 TORNQUIST. Estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino, en 9 de Julio y Alem. Tel. 78. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 537 Adoptaremos la ruta 33 hacia Bahía Blanca, distante 68 kilómetros.
- 565 Almacén.
- 583 LA VITICOLA. Nafta. Bar.
- 603 Estación de servicio. Almacén.
- 604 Estación de servicio.
- 605 Entrada a Bahía Blanca.
- 608 BAHIA BLANCA (centro). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Chiclana y Fitz Roy. Tel. 32647 y auxilio mecánico 25050.

Ruta Nacional Nº 228, entre Necochea - Tres Arroyos

Desde Tres Arroyos a Necochea se extiende un importante tramo asfaltado de la Ruta Nacional Nº 228, que sirve de enlace con los balnearios de Claromecó y Orense. Damos los detalles de esa carretera de acuerdo con los mojones de la ruta en escala descendente.

- 140 TRES ARROYOS. Empalme en el km 494 de la ruta nacional Nº 3.
- 136 Acceso a Tres Arroyos (centro).
- 135 Paso a nivel. Puente 2º Brazo del arroyo Claromecó.
- 134 Puente 1er. Brazo del Arroyo Claromecó.

- 126 Cruce ruta provincial 59, de tierra mejorada, al Balneario Claromecó (80 kilómetros).
- 122 Cruce camino a San Francisco de Belloc y Ochandío.
- 116 Puente angosto.
- 110 Almacén. Combustibles.
- 95 Cruce camino de tierra a Ochandío y Orense. Estación de Servicio.
- 89 Puente arroyo Cristiano Muerto. (angosto).
- 87 Puente angosto.
- 87 Puente arroyo Seco o Zanjón.
- 85 Acceso por camino mejorado a Orense (28 km) y Balneario Orense (43 km). Almacén El Cruce.
- 82 Puente arroyo Cortaderas.
- 65 Puente angosto.
- 61, 60 y 59 Puentes angostos.
- 57 Camino pavimentado a San Cayetano. Seguir al frente.

- 54 ENERGIA. Estación de servicio, taller mecánico, gomería y restaurante. De aquí parte el viejo camino de tierra a Cristiano Muerto y Orense, paralelo a las vías del ferrocarril clausurado.
- 52 Puente arroyo Mendoza o Seco (angosto).
- 45 Puente angosto.
- 33 Almacén. Acceso a Santamarina, San Cayetano y Defferrari. Almacén Rosi.
- 12 Viejo camino de tierra a Energía.
- 4 Acceso pavimentado a la ruta provincial Nº 26, también pavimentada a Juárez. Seguir por la derecha.
- 0 NECOCHEA. Se cuenta en esta ciudad con toda clase de comodidades, tanto para el turista como para el automotor. Estación de servicio del Automóvil Club en Av. Carlos Pellegrini y Pueyrredón (tel. 792 y 793).

N 158

Aseguro a mi familia

La seguridad en el tránsito es mi mayor preocupación cuando conduzco.

Y hago mi aporte a esa seguridad manteniendo los frenos BENDIX de mi coche como nuevos, reponiendo las piezas gastadas y el fluido necesario, solamente de marca **Bendix**

Los chicos dicen que soy un tuerca, tuerca y entonces no los puedo defraudar.

En mi coche uso frenos **Bendix** HIDRAULICOS

FRENOS DE POTENCIA

y siempre están como de fábrica.

FLUIDO PARA FRENOS

UN PRONOSTICO DE URQUIZA

Por ADOLFO PEROTTI

Para "Autoclub"

TRES series de razones justifican los anhelos que desde hace 58 años se invocan en Entre Ríos, Corrientes y Misiones para la construcción de un puente sobre el río Paraná, en Ibicuy, en Brazo Largo o en otro punto, indistintamente: razones históricas, geográficas y económicas. Las dos caudalosas arterias que abrazan a Entre Ríos y Corrientes corren de norte a sur; la producción industrial y las actividades comerciales también, por determinación natural, se encauzan hacia el sur, para concentrarse en el gran mercado consumidor de la Capital Federal que, en la vida nacional, desempeña la función del corazón en el cuerpo humano.

Ambos ríos, sin embargo, con los actuales medios de transporte fluvial, se han convertido desde hace muchos años en barreras que aíslan a los centros productores mesopotámicos. El ferryboat, por ejemplo, servicio limitado y precario, se admitió como solución hasta 1920. El cabotaje menor, especialmente en el río Paraná, comenzó a agonizar a partir de la organización de esos servicios, y sus efectos se proyectaron a los puertos de ultramar de Bajada Grande y Concepción del Uruguay, languidecidos también desde hace varias décadas. El transporte en balsas-automóviles y lanchas entre Paraná y Santa Fe —oneroso y con elementos obsoletos las primeras— no sólo constriñe el intercambio, sino que enerva las actividades generales, según está comprobado. La esperanza para la solución del problema está cifrada en el túnel. Y no será otra. Idénticos inconvenientes se registran a lo largo del río Uruguay, reagravados en estos últimos tiempos por la restricción y suspensión de

servicios fluviales.

En 1870 el general Urquiza pronosticaba estas dificultades cuando sostenía la necesidad de un medio de comunicación seguro que vadeara el Paraná de norte a sur que facilitase el contacto de Entre Ríos, Corrientes y Misiones con Buenos Aires, algo que armonice las necesidades económicas con las exigencias militares. Tal concepción fue recogida recién en 1911 por el senador nacional Manuel Láinez, en un proyecto de ley que suscribieron también Salvador Maciá y Enrique Carbó, representantes entrerrianos, además de otros distinguidos parlamentarios correntinos. Convertido en ley ese proyecto el 18 de setiembre del mismo año, se dispuso la realización de los estudios pertinentes, a cuyo efecto se destinó una partida de cien mil pesos. Algo más tarde, el 2 de setiembre de 1918 el diputado nacional Alberto Méndez Casariego, instado por el entonces gobernador de Entre Ríos, Celestino I. Marcó, reprodujo la iniciativa, modificando las características de la obra. *Debería prestar utilidad a una doble vía en su primer plano, para pasaje de trenes, y circulación de todo género de vehículos, peatones y ganado, en su segundo plano.*

Ninguna de estas iniciativas tuvieron principio de ejecución. Posteriormente, otros representantes de Entre Ríos en el Congreso Nacional, entre ellos Atanasio Eguiguren, reactualizaron los anhelos, pero ya con transformaciones sustanciales. Cambiaron la ubicación del puente con emplazamiento para unir Paraná con Santa Fe —idea que fue reemplazada por las obras del túnel—, puente que acaba de ser librado al servicio público, aunque más corto, sobre el

Sobre las Vías de Comunicación en la Mesopotamia y el estado actual del problema

río Colastiné. La misma adversidad tuvieron otros proyectos; por ejemplo: el de canalización del río Gualeguay —cuyo recorrido va desde Federación y San José de Feliciano, donde nace, hasta el río Paraná, donde desemboca—, mediante la cual iba a quedar abierta una importante vía de comunicación en el interior de Entre Ríos, con salida directa a Buenos Aires. Estas obras sólo después de medio siglo parece que van a tener mejor suerte, por virtud de un convenio que acaba de suscribir el gobierno de Entre Ríos con una empresa extranjera de capitales privados, para que realice los estudios pertinentes.

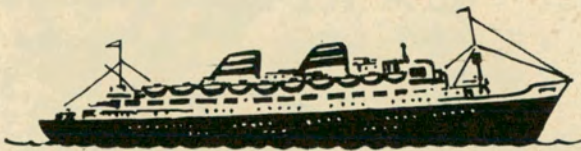
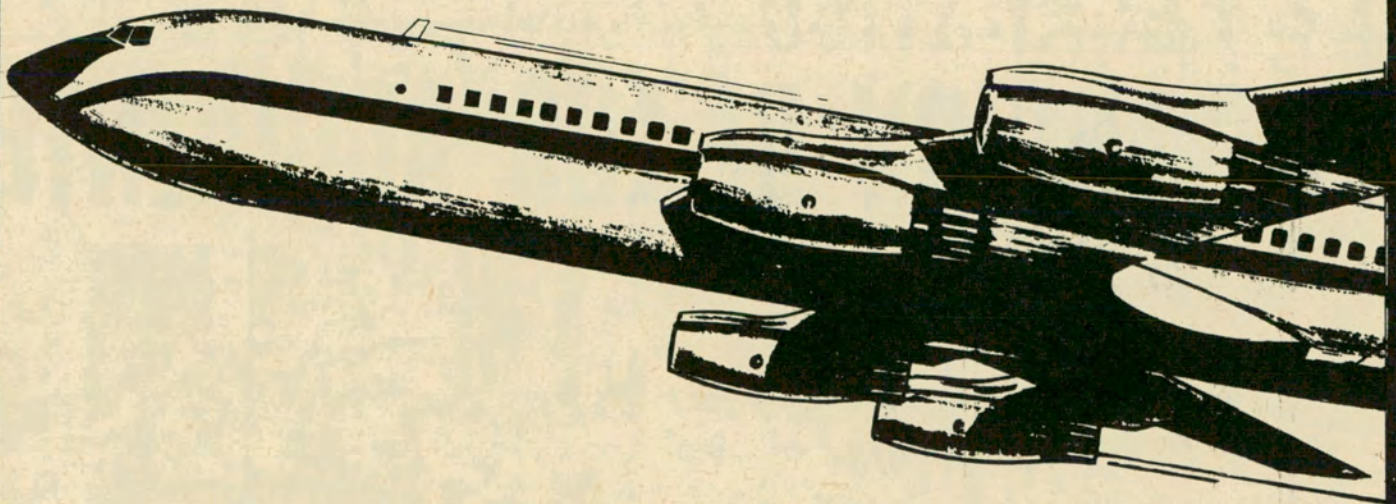
Entre Ríos, Corrientes y Misiones, que por su propia configuración geográfica forman una unidad territorial, y también por su población cuanto por sus riquezas naturales —muchas inexploradas—, han acumulado experiencias en lo que respecta a la paralización de las actividades económicas, industriales y comerciales, y no se oculta cierto desánimo por las incidencias de ese tipo de fenómenos, reagravados por la frustración de los proyectos del puente tantos años reclamado, sobre el río Paraná, al sur de la provincia, para unir la Capital Federal con la mesopotamia directamente, recurso que facilitaría, con economía y rapidez, el traslado de los bienes de consumo al gran mercado nacional, liberándolos, por otra parte, de un obligado tributo a la ciudad de Santa Fe, en donde se centraliza la producción del norte y chaco santafesino.

Piénsase que su ejecución promoverá por lógica consecuencia la activación de rutas afirmadas. Y de tal modo las provincias mesopotámicas, sobre todo Entre Ríos, se beneficiarán con la influencia de corrientes turísticas de Paraguay y Brasil por el puente internacional de

Uruguayana, e inclusive de la República Oriental del Uruguay, estimulada por los proyectados puentes para unión de las márgenes argentina y uruguaya, obras estas que sin duda podrían acelerar la construcción del dilatado complejo de Salto Grande.

El puente entre Paraná y Santa Fe, consecuencia del fracaso de la idea primitiva de construir uno en el sur, quedó materializada sobre el río Colastiné, y resulta que ahora tampoco es la solución integral. Y aunque con menos intensidad, pero con iguales o mayores perjuicios económicos, Entre Ríos continúa en cierto modo asfixiada por los actuales servicios inorgánicos de combinación y sin el auxilio del transporte fluvial para el traslado de sus productos. Si bien aliviaron en parte las necesidades del transporte, cuando el servicio se efectuaba directamente entre Paraná y Santa Fe, las ventajas del mismo se empalmecieron al desplazarlas a la isla Berduc, acortando el recorrido para prolongarles la vida, pero complicando el servicio en vez de mejorarlo, con la alternativa de la balsa maroma en el cruce del río Colastiné, cuyo acuerdo perdurará mucho tiempo.

No escapa al sentido de sus actuales sostenedores que el problema del puente para unir la mesopotamia con Buenos Aires, en vías de realidad, más que científico es de finanzas. Mas Entre Ríos, Corrientes y Misiones mantienen y repiten el convencimiento respecto de la importancia nacional de esa magnífica concepción y la estiman como eficaz instrumento de progreso social y político, comercial y económico, con influencia en los sentimientos de nacionalidad y con posibilidades inmediatas para el índice de las riquezas de la nación. •



PROGRAMA DE EXCURSIONES

1968

MAYO

LA FALDA (Cba.): diariamente en ómnibus. Duración: 10 días.
 LOS COCOS (Cba.): en ómnibus. Duración: 10 días.
 BARILOCHE: salidas individuales en tren y/o avión. Programas a elección.

JUNIO

Días 7 y 28. — NOROESTE ARGENTINO. En superpullman de lujo. Duración: 17 días.
 Días 17 y 27. — ASUNCION Y CATARATAS DEL IGUAZU. Ida y regreso en vapor. Duración: 18 días.
 LA FALDA (Cba.): diariamente en ómnibus. Duración: 10 días.
 LOS COCOS (Cba.): en ómnibus. Duración: 10 días.
 BARILOCHE: salidas individuales en tren y/o avión. Programas a elección.

JULIO

Día 5. — BARILOCHE. En superpullman de lujo. Duración: 12 días.
 Día 5. — MENDOZA-S.LUIS-S.JAN. En superpullman de lujo. Duración: 10 días.
 Día 6 y 15. — ASUNCION Y CATARATAS DEL IGUAZU. Ida y regreso en vapor. Duración: 18 días.
 Día 19. — NOROESTE ARGENTINO. En superpullman de lujo. Duración: 17 días.
 LA FALDA (Cba.): diariamente en ómnibus. Duración: 10 días.
 LOS COCOS (Cba.): en ómnibus. Duración: 10 días.

AGOSTO

Días 3 y 22. — ASUNCION Y CATARATAS DEL IGUAZU. Ida y regreso en vapor. Duración: 18 días.
 Días 9 y 30. — NOROESTE ARGENTINO. En superpullman de lujo. Duración: 17 días.
 LA FALDA (Cba.): diariamente en ómnibus. Duración: 10 días.
 LOS COCOS (Cba.): en ómnibus. Duración: 10 días.
 BARILOCHE: salidas individuales en tren y/o avión. Programas a elección.

EXCURSIONES A EUROPA
 Salidas durante todo el año.

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

VENTA PERMANENTE DE PASAJES AEREOS Y MARITIMOS



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: Av. DEL LIBERTADOR 1850 — Tel. 83 - 6061

FILIALES: LA PLATA
 MAR DEL PLATA
 BAHIA BLANCA
 TUCUMAN

SALTA
 SANTA FE
 ROSARIO
 PARANA

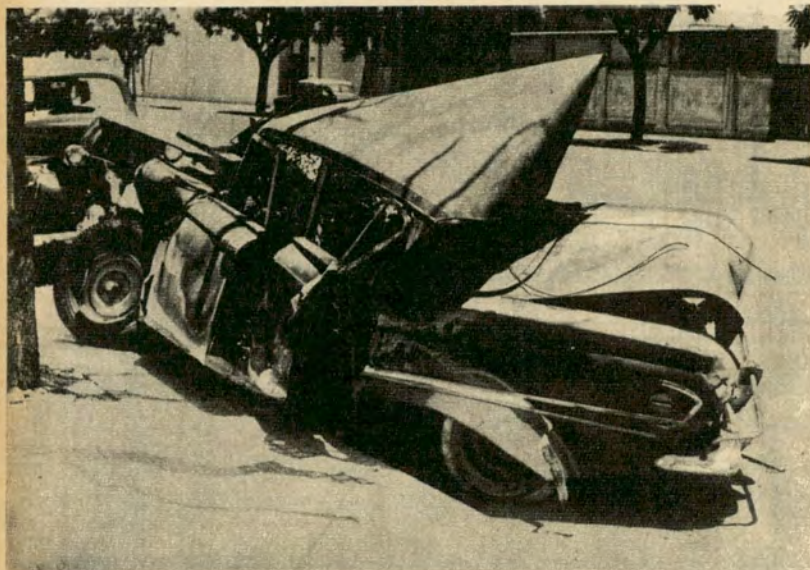
CORDOBA
 MENDOZA
 NEUQUEN
 C. RIVADAVIA



PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES

*En la Argentina
el promedio
de muertes es mayor
en un 121 por ciento
que en los
Estados Unidos*

Fotos de Juan C. Piña



CONSIDERAMOS del mayor interés para nuestros lectores la publicación del texto de la conferencia del doctor Harry Heltzer, Asesor del Gobierno de los Estados Unidos, pronunciada bajo los auspicios del Automóvil Club Argentino y Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con el patrocinio del Instituto Argentino para la prevención de accidentes.

Conceptos del doctor Heltzer

Es ésta una era excepcional en que las ansias individuales de progreso fuerzan un desarrollo in-

dustrial sin precedentes, y esto exige una medida de prevención y prudencia mucho más compleja que en el pasado. El esfuerzo individual debe unirse al de la autoridad gubernamental con la confección de normas y reglamentaciones que constantemente requieren una actualización acorde con el progreso que lleva a un vértigo incesante de más velocidad en carreteras.

Hace muy pocos días comentábamos el progreso experimentado en materia de seguridad de tránsito en las carreteras de los Estados Unidos, y nos preguntamos qué hubiese sido

en la actualidad, con un volumen de casi 100 millones de coches en uso, de no haberse extremado a tiempo las reglamentaciones legales y la adopción de los nuevos materiales reflectivos para la señalización de las carreteras y la identificación de los automotores durante la circulación nocturna.

Accidentes en los Estados Unidos

No obstante las medidas precautorias tomadas, la incidencia de las muertes por tráfico de vehículos en los Estados Unidos, en 1966, se estimaron oficialmente en más de 52.500 personas muertas y 4.400.000 heridas. Estas cifras, sumadas a las de los últimos años, superan todas las bajas americanas desde la guerra de la Independencia. Es evidente que la mayor mortalidad por accidentes en el mundo la ocasionan los de tránsito. Uno se pregunta qué habría sucedido de no haberse tomado medidas precautorias.

Los últimos 25 años se han caracterizado por una constante investigación de los problemas que afectan la circulación de vehículos.

En 1948, frente al crecimiento constante de los accidentes de tránsito, cuya violencia frecuentemente segaba la vida de familias enteras, el Consejo de Seguridad de los Estados Unidos inició una serie de investigaciones destinadas a poner coto a lo que se in-

sinuaba como una amenaza nacional.

Alto índice de accidentes nocturnos

De nuevas series de estadísticas y clasificaciones de los accidentes surgió que el riesgo de la muerte era, en los accidentes nocturnos, tres veces superior que en los diurnos, y que de los totales de muertes por accidente de tránsito, el 23 por ciento estaba ocasionado por colisiones traseras. Esto representaba una proporción de 1 a 5 con relación al total de choques.

Para el tránsito diurno se mejoró considerablemente el diseño de las carreteras y supercarreteras, introduciéndose un control más riguroso de las densidades en circulación y de velocidades medias. En tráfico diurno en carreteras de alta y baja densidad de circulación, estos controles contribuyeron a que mejoraran la velocidad de circulación y su seguridad. Con el aumento en el número de vehículos que corren a velocidades mayores, era necesario reducir los riesgos de circulación nocturna.

Los cuerpos especializados trabajaron sin descanso en el propósito de allegar una solución para aumentar la visibilidad de indicadores, vehículos estacionados o lentos, como ser carros de tracción a sangre, vehículos agrícola-

DE TRANSITO



las, bicicletas, etc. y peatones; también para mejorar la visibilidad e identificación de vehículos en infracción.

Recurso de las Fuerzas Armadas

Afortunadamente, luego de innumerables pruebas, un recurso utilizado por las Fuerzas Armadas en la Segunda Guerra Mundial dio la respuesta adecuada a nuestros desvelos e inició lo que se ha dado en llamar la Revolución de los Reflectivos. No obstante su nombre bélico, ha sido una de las más positivas contribuciones para reducir la muerte por accidente.

La experiencia militar demostraba que su adaptación en los usos civiles encontraba campo de aplicación en la señalización de caminos y carreteras, peatones, vehículos, vías de navegación, boyas, semáforos, pistas de aviación etc., por cuanto ofrecía mayor visibilidad y seguridad en la operación nocturna, que cualquier otro medio entonces en uso.

El estado de Maine, en 1948 (hoy en 34 estados), decidió imponer por ley el uso obligatorio del material reflectivo en las chapas de identificación trasera y delantera de los vehículos automotores.

De los estudios estadísticos más enjundiosos cabe citarse el efectuado por el conde de Polk, Iowa, en 1959. Los resultados aportados por la implantación de las chapas reflectorizadas

para la prevención de accidentes fueron significativos. Ese año sobre 99.831 vehículos, se reflectorizó el 60,1%. Comparando la incidencia de los accidentes y su registro sobre si poseían chapa reflectorizada o no se demostró que con relación a los choques con vehículos estacionados de noche, de los 326 choques habidos, sólo 78 tenían chapas reflectivas y 248, comunes. Si una parte de los vehículos no hubiera sido reflectorizada los técnicos estimaron que los choques se habrían elevado a 622. El Estado de Minnesota, en los choques nocturnos de vehículos, obtuvo una reducción del 24% al 9% en las áreas rurales; y en las zonas urbanas los muertos ocasionados por choques nocturnos con vehículos estacionados fue reducido del 28% al 7%, según surge del estudio del Departamento de Carreteras de Minnesota, correspondiente al período de aplicación de las chapas reflectivas de los años 1955 a 1957.

La Asociación Americana de Administradores de Vehículos a Motor, en su reunión anual en Montreal (27-9-63), resolvió apoyar la adopción del sistema de chapas reflectivas en los Estados Unidos.

Finalmente, la Organización de Estados Americanos, durante el Congreso de Seguridad de Carreteras para Latinoamérica, en su reunión en Washington

(14-11-64), también recomendó el uso de las placas de reflectorización como de identificación nocturna y como una medida de seguridad del tráfico.

Después de los Estados Unidos, Francia es el país con el mayor número de chapas reflectivas, y no obstante el carácter voluntario en el caso de coches particulares, los vehículos

des mundiales por una mayor seguridad de tránsito en carreteras, por intermedio de su bien organizada Dirección de Vialidad. Muchos de los importantes cambios que está efectuando saltan a la vista. Vemos muchas señales reflectivas en las principales carreteras, y entiendo que hay un importante programa en vías de ejecución para in-



comerciales suman un 25% del total (4.000.000), para los cuales el uso es obligatorio.

Protección de peatones

La protección de peatones también ha sido una preocupación primordial en las dos últimas décadas. Muchos países tienen problemas en común, y se me dice que la Argentina también los tiene; quiero decir que durante las largas horas de oscuridad en el invierno, los niños van y vienen de las clases en la oscuridad; los caminos son relativamente angostos e inadecuadamente iluminados. Como es costumbre que los vehículos circulen con luces bajas, los niños son blancos perfectos para siniestros.

Una situación similar fue la causa de que Suecia haya sido la primera en el movimiento de reflectorización de peatones, con trozos de género reflectivo cosido en la ropa, guantes reflectivos, zapatos, cinturones y, después, con una chapita de metal que se lleva en el bolsillo, y que, de noche, se deja que cuelgue fuera del bolsillo, para alertar a los conductores (yo llevo una siempre). Estas fueron instituidas por el Instituto Sueco de Seguridad en el Camino, y todos los escolares tienen obligación de llevarlo.

Es evidente que la Argentina, con sus técnicos, participa en las inquietu-

des mundiales por una mayor seguridad de tránsito en carreteras, por intermedio de su bien organizada Dirección de Vialidad.

Muchos de los importantes cambios que está efectuando saltan a la vista. Vemos muchas señales reflectivas en las principales carreteras, y entiendo que hay un importante programa en vías de ejecución para in-

crementar la señalización. Sin embargo, de acuerdo con estadísticas existentes correspondientes a Buenos Aires, en 1966 hubo 1.556 muertes en todo tipo de accidentes. Esto quiere decir que cada dos horas y 36 minutos hay un siniestro fatal, el 48% causados por accidentes de tráfico. En el mismo año, en los Estados Unidos, por cada 10.000 vehículos hubo 5,5 muertes. En Buenos Aires, tomando el registro de patentamiento del año 1966 (303.578 vehículos) se obtiene 24,5 muertos por cada 10.000 vehículos. Si esta cifra la relacionamos con una circulación estimada de los vehículos que circulan en Buenos Aires, procedentes de los partidos vecinos totalizaríamos una circulación 100% más elevada (607.156). No obstante, el valor promedio que se obtendría seguiría siendo mayor en un 121% (12,2 muertos por cada 10.000 vehículos) que el registrado en los Estados Unidos para el mismo año. Esta anomalía encuentra su comprobación en el hecho de que siendo la producción argentina neta de seguros automotores en 1966 de \$ 23.539 millones, las empresas de seguros argentinas han tenido que soporitar en sus secciones automotores, en ese mismo año, una pérdida de \$ 733 millones (Memoria de los Aseguradores Argentinos); mientras en Estados Unidos este rubro constituye una actividad retributiva. ●

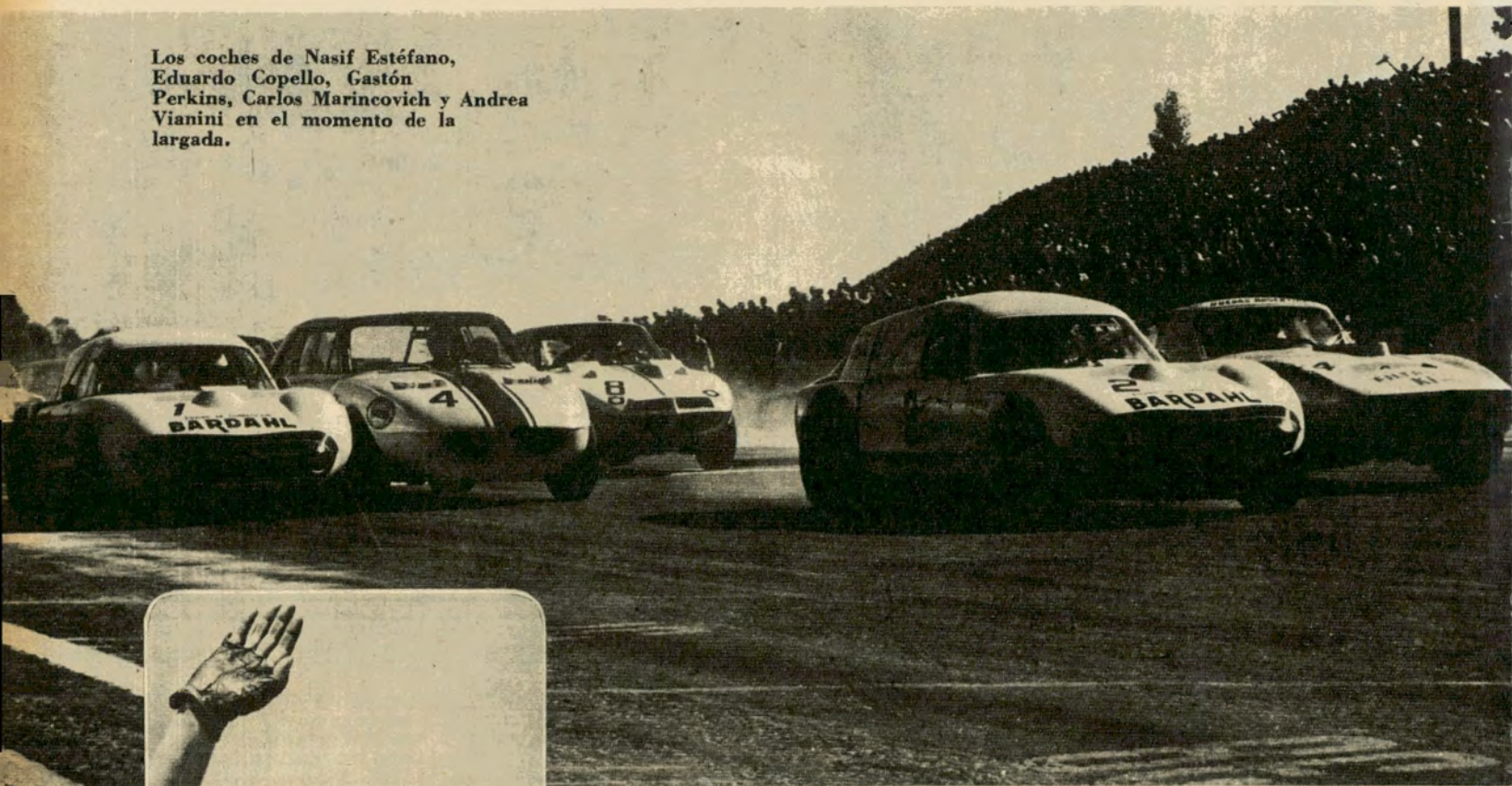
UNA INAUGURACION ESPERADA

Por GILBERTO J. RIEGA

Para Autoclub

Fotos de Dante V. Coiro

Los coches de Nasif Estéfano, Eduardo Copello, Gastón Perkins, Carlos Marincovich y Andrea Vianini en el momento de la largada.



Ragnó, que tomó la punta desde la segunda vuelta, se impuso en muy buena forma entre los coches de mecánica argentina, fórmula 4.

HAN pasado muchos años desde que el autódromo de la ciudad de Buenos Aires comenzara a juntar restos de caucho en su rugoso piso. Desde su origen, se objetaron con fundamento algunas de sus características que le quitaban la posibilidad de ser el autódromo. Porque los humanos definimos El auto, El avión, El amigo, y así seguimos con todo, cuando las características del auto, del avión o del amigo, responden a todas las idealizaciones que, como humanos, deseamos que los demás tengan.

Por eso a nuestro autódromo siempre le faltó algo para ser El autódromo. Podía ser la pasarela o el túnel para conectar la tribuna oficial a los boxes, podía ser una ubicación de tribunas que permitiera observar todo y no parte del trayecto, podía ser una horquilla no tan cerrada, o al menos la inclusión de una curva rápida (optativa en lugar de la horquilla) para tener un trazado continuamente veloz. Pero los humanos acostumbramos a lu-

char para mejorar las cosas. La historia de la humanidad lo confirma, y aquí tenemos un nuevo ejemplo. A nuestro autódromo le faltaba un circuito más largo y veloz que los que hasta el momento poseía. Así, en anteriores oportunidades, los organizadores debieron salir del autódromo e incursionar por la avenida General Paz, hasta el Puente de la Noria, en algunos casos. En otros, se aprovechaba el Puente de la Noria y se seguía por la General Paz, rumbo al río color de león, hasta su empalme con la autopista a Ezeiza y, para completar la fórmula, hubo carreras en las cuales se usaba el autódromo, el Puente de la Noria, el empalme con la autopista a Ezeiza y se iba y volvía por ella, hasta cerca del Camino de Cintura.

Pero era evidente que un sport de 4 litros a fondo por la General Paz, era poco recomendable como expresión de energía cinética, que a veces se desbocaba ante una muralla humana que, atraída por el riesgo, nunca pensaba

que ese mismo riesgo podía implicarla, ya no como multitud, sino como individuo, con nombre, apellido y documento personal de identidad.

Por eso, muchas de las voces que se levantaron para condenar esa especie de ruleta rusa, con muchas balas en el tambor, tuvieron el eco necesario para que el autódromo se expandiera, dentro de sus propios confines. Así, hace tiempo se comenzaron las obras, paralizadas después cuando ya estaba el movimiento principal de tie-

da, lo que respeta las tradiciones de los genuinos Gran Prix, aunque hoy en día la fórmula 4 puede hacer pensar a los espectadores que el mundo se achicó y que por obra y gracia de algún hada milagrosa, se redujo el tamaño de los autos, a términos de **living-room**.

La cantidad de participantes fue alta, y aunque la distancia total de la carrera sólo alcanzó a 42,5 km, hubo muchos abandonos y retrasos por problemas mecánicos.

ginación del lector el determinar lo máximo que se puede romper. En esta categoría quedó demostrado que **muñeca más, muñeca menos**, las carreras se ganan en el taller. Claro que el taller puede no ser el del preparador, sino en último análisis, el taller donde hicieron el auto. El Austin Cooper era ganador antes de largar y el manejo de Lucchetti no desentonó con el coche, dándose por consecuencia, la lógica. Lo escoltó Angel Monguzzi quien, en eficaz arremetida, obtuvo el 2º pues-



El coche del uruguayo Diego Fernández, con segura conducción, se impuso tal como se preveía en la categoría Turismo de 1.150 a 2000 cm³.

ra realizado y la compactación previa lista, y creo que hasta un cierto tramo pavimentado, en espera de tiempos mejores. Pero al fin, las autoridades municipales dieron el necesario impulso a los trabajos, y ahí tenemos el magnífico Autódromo de Buenos Aires.

Terminadas las obras, esto es lo que ofrecía la reunión por el Premio Inauguración: un trazado nuevo, apto para promedios veloces, y un problema entre los corredores y los reglamentos, que no estaba previsto. Pero la fiesta deportiva, como tal, fue un éxito rotundo.

El programa inaugural

El programa del Premio Inauguración fue nutrido y había para todos los gustos. Mecánica Argentina, fórmula 4, corrió en el circuito N° 5, que ofrece siempre la mayor atracción por su escaso recorrido por vuelta (2.126 metros y monedas) y porque, salvo la recta de las tribunas, está constituido por curvas a la derecha y a la izquier-

Ragno, quien tomó la punta desde la segunda vuelta, demostró adecuada combinación de manejo, velocidad y resistencia y ganó en buena forma. Sólo el 2º clasificado, Oscar Grigolo, entró con las vueltas del ganador, pero a casi un minuto de diferencia, es decir cercano a perder una vuelta mientras que Antonio Lorenzani, tercero, superó por sólo 2 segundos y 7 décimas a Humberto Crespi.

Turismo hasta 1.150 cm³ usó el circuito grande del autódromo viejo (perdón por esta última palabra), aunque un poco achicado, ya que se dobló no en la horquilla, sino en la curva anterior, en el límite de la zona de tribunas. Esta modificación se aplicó en todos los casos y creo aplaudible tal medida. Sobre todo en los big cars, la horquilla no tiene suficiente calle de escape y tampoco confiables sistemas de detención, por lo que venir al mango y encontrarse con algún problema, significa sinceramente romper por lo menos un alambrado, quedando a la ima-



Copello al volante de su Cooper Tornado, con el que ganó en forma inobjetable la competencia de mecánica argentina fórmula 1.



En el pedestal de los vencedores de T.C. vemos a Copello con la clásica corona de laureles, y Estéfano y Perkins acompañándolo.

to en la última vuelta al pasar a Osvaldo Antelo, que quedó 3º, ambos con Renault 1.093 cm³.

Triunfa Fernández

La categoría Turismo de 1.150 a 2.000 cm³ repitió lo que prueba anterior señalara. Los coches ganadores de antemano eran los BMW uruguayos; y así ocurrió, ayudados por una conducción segura y en la que los dos primeros (Fernández y Fojo) pudieron neutralizar, sobre todo el segundo, el avance de Najurieta, quien con su Fiat 1.500 salió tercero, demostrando, de paso, que su reconocida calidad sigue intacta. Corrieron sobre 15 vueltas al circuito de 6.009,83 metros, constituido por la recta de tribunas, la parte nueva, la entrada al mixto, la bajada del tobogán y la curva inmediata para volver a boxes. Recorrido total: poco más de 90 kilómetros.

Mecánica Argentina fórmula 1, sirvió para apreciar cómo cambia la marea. Del coche de Ríos, pionero en su momento con motor atrás y que sirviera para generar protestas en Rosario y un cúmulo de suspensiones deportivas, hasta la situación actual, mucho ha cambiado. Hoy el motor en popa es normal.

El circuito elegido fue el mismo de Turismo hasta 1.500 (el N° 9), totalizando sólo 68,27 km, distancia esca-

sa pero, por lo visto, mortificante, ya que hubo gran desparramo y pocos terminaron en condiciones. Copello con el Cooper Tornado ganó en forma inobjetable, demostrando que cuando corre hace muchos años en Mendoza con un Cadillac de 16 cilindros sin mayor chance la culpa era del Cadillac...

Aquí dominó a voluntad, y quien se ubicó segundo —Requejo—, con chasis propio y motor también Tornado, nada pudo hacer, ya que tuvo una mala largada, repuntó, pero se le trabó la caja y debió continuar sin mayor posibilidad de acosarlo a Copello, que recibió, junto con el banderazo de llegada, merecidos aplausos. Tercero fue Juan C. Salatino (a 1 vuelta menos), quien pudo ubicar su Valiant delante de la Maserati Tornado de Ternengo, por sólo 9 décimas de segundo.

El final de la jornada

El final de la jornada estaba destinado a Turismo de Carretera, fórmula B, categoría ésta sometida actualmente a los vaivenes de encontradas opiniones, que por el momento privan a todos de estar con todos. Así hubo ausencias, unas obligadas por razones técnicas, otras por solidaridad; pero el saldo, definiendo como lógica la participación de quienes tienen chance en el autódromo, mostró que no faltaron los

principales.

Se usó el circuito perimetral con el trazado nuevo, sin llegar a la horquilla, con 26 vueltas de un recorrido unitario de 5.240, 1 metros, totalizando 131 km.

Poco antes de largar se le detuvo el motor a Copello, y los aproximadamente 20 segundos que demoró para ser empujado, arrancar, retroceder, frenar y enganchar la velocidad para largar, habrán alterado un poco su acostumbrada calma. El resultado fue que enganchó la tercera, picando en punta Vianini, seguido por Perkins, Estéfano y Copello. El pelotón se fue perdiendo de vista, hasta que el clamoreo de la multitud señaló su nueva aparición. Venía en punta Copello con la Liebre Mk. II de Berta, y el entusiasmo inflamó las tribunas.

Estaba casi apareado con Vianini, habiendo dejado rezagado al resto. La emoción se cifraba en ellos dos solamente. Era un Chevrolet contra todos. Pero esto duraría pocas vueltas. En zona de frenaje de la recta opuesta a los boxes, Vianini sobrepasa a Copello y se mantiene en punta una vuelta. Luego Copello vuelve al frente y el coche amarillo se retrasa y pierde la carrera su principal animación.

El abandono de Vianini deja a Estéfano segundo y estas dos liebres superan netamente al resto de los competidores. El Chevítú con Marincovich apunta fugazmente como peleador por el tercer puesto, pero un ruido especial hace presumir su inevitable deserción. Perkins enseña manejo en todas las vueltas y existen también los inevitables *fuori pista* con corrida de fotógrafos y vuelta al redil. Por su parte Julio Devoto no tiene, con su Ford 59 A, medio mecánico adecuado para pelear, y ese binomio que tuvo su época de esplendor en el autódromo debe resignar posiciones.

Cerca del final, Copello reduce manifiestamente para que Estéfano se integre como honorable escolta y cruzan la llegada con aplausos por una nueva y repetida demostración de conjunción hombre-máquina, que también nos parece deportivo aplaudir a nosotros. Y luego de muchas horas de carreras, el numeroso público salió satisfecho, ya que todas las pruebas tuvieron, algunas más, otras menos, su cuota de emoción, todo dentro de una organización que es satisfactorio para señalar como correcta. •

**TOME
NOTA**



AUXILIO MECANICO

nuevo número
telefónico
centralizado



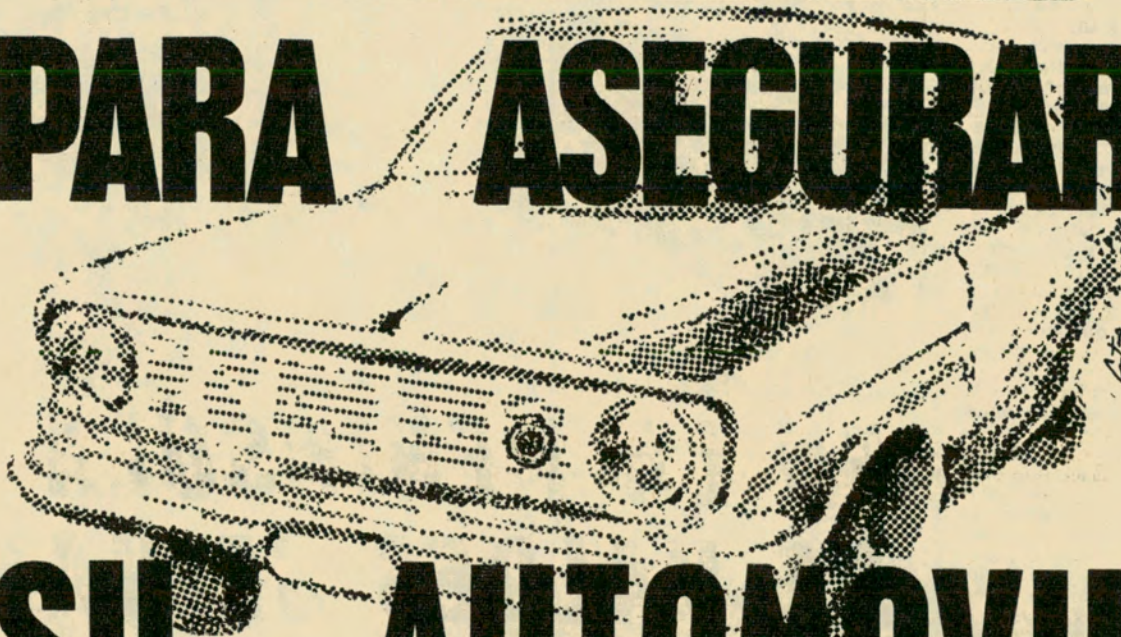
82-6081

para la Ciudad
de Buenos Aires y Alrededores



**Servicio de
Previsión
para socios**

PARA ASEGURAR



SU AUTOMOVIL

a tarifas y franquicia que brindan
un positivo beneficio económico

POLIZA 2 CONTRA TODO RIESGO Y FACILIDADES DE PAGO
1 CUOTA AL CONCRETAR EL SEGURO Y
5 BIMESTRES

POLIZA 1 ROBO, HURTO, INCENDIO Y RESPONSABILIDAD
CIVIL HACIA TERCEROS

INFORMESE EN DEPENDENCIAS Y REPRESENTACIONES DE TODO EL PAIS SOBRE EL VEHICULO DE
SU INTERES, CAPITAL ASEGURABLE, PRIMA ANUAL O EN CUOTAS Y RIESGOS QUE CUBRE.

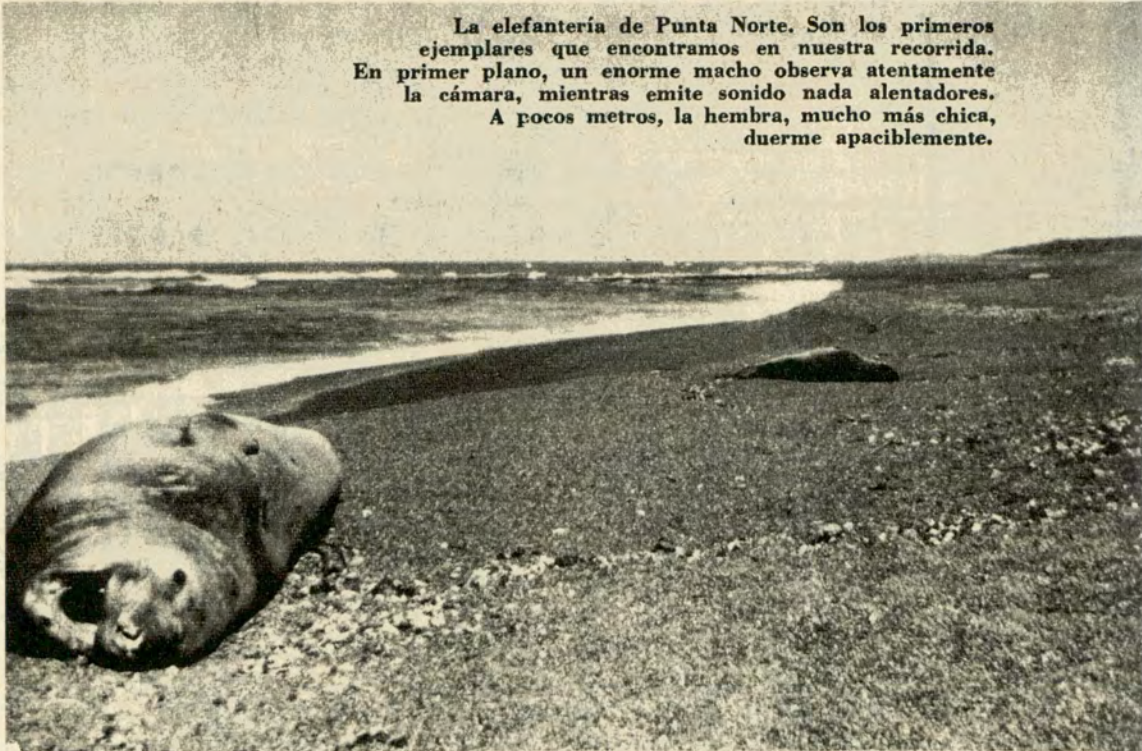
AUTOCLUB: CAMPING,

A UN después de haber caminado cinco kilómetros, seguimos sin ver sobre la arena la marca inconfundible que deja la pisada del hombre. Piedras redondas, cepilladas por el viento, y huesos viejos y recientes por todas partes. La vista se pierde en el horizonte marino y en un cielo de una profundidad sin límites, y sólo se distrae por el transitar pesado de alguna nube o por el pasaje veloz de las aves, que cuando aterrizan en la playa ni siquiera nos miran. Hay que acercarse mucho a ellas para que vuelvan a volar. ¿No conocen al hombre? Por lo menos, no le temen.

Avanzamos por una vereda de arena y canto rodado que separa el mar del acantilado, cuyas paredes de tosca tienen algo de ruina. El acantilado es muy alto por momentos, y en la cumbre descubrimos una pareja de águilas que empieza a trazar círculos en el aire. La lobería ha quedado atrás y hace rato ya que encontramos los primeros elefantes. Están volcados sobre la playa, con su pereza milenaria, víctimas de sus trabajosas digestiones. También aparece algún pingüino que, al advertirnos, intenta todavía unos pasitos vacilantes hacia ese mar contra el que ya no puede. Quiero jugar con este hermano solitario, pero cuando me acerco me doy cuenta que su frac está raído y desflechado. Los pingüinos solitarios son moribundos. Es piadoso dejarlos tranquilos. Tienen derecho a morir en paz.

La naturaleza, tal como Dios la ha creado, sin departamentos ni hospitales, ni funerarias, está aquí, al alcance de cualquiera que se

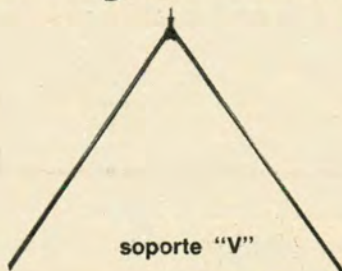
La elefantería de Punta Norte. Son los primeros ejemplares que encontramos en nuestra recorrida. En primer plano, un enorme macho observa atentamente la cámara, mientras emite sonido nada alentadores. A pocos metros, la hembra, mucho más chica, duerme apaciblemente.



EN LA PENINSULA DE VALDES SE HAN PARADO LOS RELOJES

Por SANTIAGO PITA ROMERO
Para Autoclub

mayor confort para carpas tradicionales



... con el práctico soporte "V" que elimina el molesto parante central de la puerta. (Adaptable a cualquier carpa tradicional). Creación exclusiva de CIA. LONERA ARGENTINA, más de 25 años de experiencia fabricando, en la Argentina, todo tipo de carpas tradicionales y bungalow. TAMBIEN: venta de telas con asesoramiento completo sin cargo para que Ud. confeccione su carpa.



cia. lonera argentina

Montevideo 255 - Tel. 35-1900 - Capital

CAZA Y PESCA

llegue a estas regiones dejadas de la mano del hombre. Son los restos de un paraíso perdido para siempre por la civilización. La naturaleza, con sus ciclos en todo su vigor: en el acople de los lobos; en el pi-

chón de gaviota que rompe el huevo y ve por primera vez la luz del sol; en la muerte pudorosa del pingüino. Uno se siente ajeno a estas tierras y hay algo de clandestino en nuestra presencia. Somos extranje-

ros sin pasaporte, y al usar la cámara fotográfica nos queda la sensación de que estamos profanando algo sagrado.

Pero el oficio de periodista, mal que nos pese, tiene siempre algo de sacrilego

y mucho de infidente, y aunque de sobra sé que por más empeño que ponga no me será posible describir lo que se siente cuando uno encara y se mete hasta confundirse con toda esa vida ajena al hombre, tengo que

EN LA COSTA BONAERENSE

Las actividades de pesca en la costa de la provincia de Buenos Aires se mantienen en forma permanente en las zonas más accesibles y de acuerdo con la temporada correspondiente. Durante una gira realizada a fines del mes de marzo último, por la costa se pudo comprobar los resultados brillantes obtenidos en todos los sectores. Se registró en Claromecó el buen pique de corvina negra, a pesar del avance del tiempo fresco. Se obtuvieron excelentes resultados en una noche que siguió a una jornada de infructuosos intentos. Las corvinas fueron exhibidas posteriormente en la villa balnearia a la admiración de los pocos veraneantes que aún quedaban.



Al finalizar marzo todavía se pescaba con éxito la corvina negra en aguas del Claromecó. Una demostración está ofrecida en el grabado, en el que vemos a cuatro aficionados con los resultados de su incursión. Son ellos, de izquierda a derecha: Alberto Juan Molinà (19 kg), Rafael Gregori (19 kg), Guillermo Avila (22 kg) y Jorge Yamín (23 kg). Este último del club El Anzeulo, de Villa Ballester.

Punta Lara, cercana a La Plata, es un lugar de pesca altamente propicio. El señor Jorge Manzano, aficionado del lugar, sacó en Boca Cerrada un dorado de casi nueve kilos, además de varios pejerreyes de alrededor de un kilo cada uno.

En Belgrano, HOLM es servicio

Kodak de revelado



Tráiganos sus rollos de películas Kodacolor, Ektachrome y Kodachrome. Serán procesados en los Laboratorios Kodak. Aquí mismo, en Buenos Aires. Rápidamente y con calidad garantida Kodak. Además, películas a precios netos, envíos aéreos de Kodachrome sin cargo y para los socios del ACA, precios especiales en

HOLM

Amenábar 1380-T.E.73-9186
(sin problemas de estacionamiento)

intentarlo. Para usted. Para que sienta el gusto salado que el viento marino deja en los labios; para que respire el olor con que las algas impregnan la roca; para que tenga, aunque sólo sea por un momento, ya que no una vivencia, por lo menos una noción de todo eso que pasa más allá de su escritorio y de su rutina, pero dentro de su propio país. De toda esa vida en la que usted está por completo ausente, y que, sin embargo, sigue y seguirá como desde el principio, a solas con Dios.

En Puerto Pirámides hace mucho que se ha detenido el tiempo

Cuando antes de emprender el viaje miramos el mapa, supimos que en toda la extensión de la península

había una sola ciudad, Puerto Pirámides. Pensamos en usarla como apoyo para nuestras excursiones y dormir en el hotel que denunciaban las cartas de turismo. Pero los mapas suelen jugar al viajero bromas pesadas, como ésta. Puerto Pirámides no es una ciudad, ni nunca lo fue. No puede llamarse así a unas pocas casas, un almacén de ramos generales y un viejo muelle para pescadores imaginarios que no acuden a la cita.

También hay una comisaría o delegación policial, y, efectivamente, un hotel, que no visitamos.

Viveres y combustible

Después de haber recorrido los cien kilómetros que lo separan de Puerto Madryn llegar a Puerto Pirámides y ver lo que es, puede quitar a cualquiera las ga-

nas de seguir adelante. Hay que hacer un verdadero esfuerzo para sobreponerse a esa impresión de abandono y de soledad, mucho más notable porque hay pobladores. Compramos viveres en el almacén y cargamos hasta el tope con nafta el tanque y los bidones, conscientes de que de allí en más toda ayuda dependería de la Providencia.

Cuando dejamos Puerto Pirámides eran las dos de la tarde. Soplaba un viento intermitente y el sol, inexorable, caía a plomo. A poco andar detuvimos el coche para echar una última mirada a esa población. Lo único que se movía en ella era un perro que en ese momento cruzaba la calle, y las ramas de los escasos árboles, marcando, en su acompañado vaivén, un tiempo que no se cuenta en los relojes.

Nuestro deseo era llegar pronto a la elefantería de Punta Norte, que está a setenta y cuatro kilómetros de Puerto Pirámides. El camino, de tierra, no es malo, y la distancia puede cubrirse en poco tiempo.

Una manada de ñandúes emprende una carrera desahogada al escuchar el ruido del motor. En seguida desaparecen, porque el campo tiene mucha más vegetación en esta zona que en el resto de la Patagonia. La tierra de la península da buenos pastos, y hasta puede verse, cada tanto, algún arbolito. Lo que ocurre es que los vientos marinos mantienen una humedad permanente y forman un rocío que favorece el crecimiento de los pastos, y si bien el paisaje sigue siendo desértico, muchos tramos recuerdan a los "mallines" del territorio continental.

Punta Norte

La Punta Norte es el final del camino. Hay que subir una cuesta y ya se está sobre el acantilado. En un cartel clavado en la cima del mirador se advierte severamente al visitante las precauciones que debe observar con respecto a los pobladores de esas playas, los



¿Esto?... No es nada... Hay que ver lo que traemos cuando el mar está menos revuelto.

elefantes y los lobos marinos.

El espectáculo que se ofrece a nuestra vista es estupendo. Allí abajo, hasta donde alcanza el horizonte, se extiende, hacia uno y otro lado, una playa interminable. Enfrente, muy cerca del agua, toda una colonia de lobos retoza al sol de la tarde, que hace brillar intensamente el color dorado de las hembras. Hacia el sur se ven algunos elefantes durmiendo sobre la arena. Hay que bajar para acercarse a todo esto.

La lobería

Nos llama la atención comprobar que la colonia de lobos, compuesta entre grandes y chicos por unos doscientos individuos, observa ciertas reglas, casi militares. El grueso de la población se mantiene en constante movimiento. Es como un hervidero, pero siempre dentro de un radio de terreno determinado. Están sobre la arena dura, en la línea que forma la espuma en su constante ir y venir; pero veinte metros más adentro, en un punto equidistante entre el mar y el acantilado, vigila, solo, el que identificamos como el jefe de la colonia. Es un macho más grande que los demás. Cuando uno

DUVEsport

MAS DE UNA DECADA PRODUCIENDO CALIDAD EN CAMPING

CARPAS - BOLSAS DE DORMIR, etc. EQUIPOS PARA CAZA Y PESCA.

Novedad '68, nueva Cantimplora "distinta". Precios para mayoristas.

La FABRICACION más completa y especializada para campamento.

Fábrica: MENDOZA 1689 (Barrancas de Belgrano) CAPITAL

BIRUMI

DEPORTES

Ofreciendo el surtido más completo para CAMPING PIONERO Y DUVE.

Carpas DUVE SPORT, 2 personas	\$ 14.600.-
Carpas 5-6 personas	\$ 32.500.-
Carpas PIONERO, 4 personas	\$ 24.600.-
Bungalow PIONERO, 4 personas	\$ 59.900.-
Dormibolsa	\$ 3.990.- y \$ 4.990.-
Mochilas 25-30 kgs., con armazón	\$ 4.400.-

Descuentos a socios del A.C.A. Créditos en 5, 10 y 15 meses.

H. YRIGOYEN 84 - MARTINEZ - 792-3444

DISEÑADORES Y FABRICANTES PARA EL CAMPING FELIZ... H.P. Camou COMPLEMENTOS DEPORTIVOS

CARPAS TRADICIONALES Y TIPO BUNGALOW - TRAILERS - MOCHILAS - COLCHONETAS - BOLSAS DE DORMIR - ANORAKS - CASAS RODANTES... y



INODORO DESARMABLE

... todos los meses una nueva creación para el acampante.

ACCESORIOS PARA CAMPING — NAUTICA TALLER DE REPARACION DE CARPAS. CREDITOS — ENVIOS AL INTERIOR



CATRE HP

ESPAÑA 1095 - San Isidro (Bs. As.) - T.E. 743-7205 - Calle 64, Esq. 55 - Necochea (Bs. As.) - T.E. 1850

9/8 N



Tras los dos cazadores que regresan de su aventura, se observa la conformación de la costa y del acantilado. Tosca, arena, roca y canto rodado.

intenta acercarse, el macho da unos pocos pasos hacia el agua y, simultáneamente, toda la colonia comienza a desplazarse en la misma dirección. Hay otros dos machos que parecen cumplir la misma función de vigilancia, uno a cada extremo, norte y sur, del terreno ocupado por la gran familia de lobos.

Es inútil tratar de acercarse demasiado a los lobos. Sus movimientos se sincronizan, y en cuanto el vigía empieza a recular, cunde el alboroto y todo el mundo al agua. Si en lugar de acercarnos desde la tierra firme lo hacemos por el costado, caminando por la orilla del agua, es el centinela de ese lado quien alerta a la tribu. No hay manera.

Los elefantes

Dejamos tranquilos a los lobos y empezamos a recorrer hacia el sur de la playa de la península. A poco caminar encontramos los primeros elefantes. Hay uno muy grande, que debe medir entre cuatro y cinco me-

tros. Nos mira sin moverse. Cerca está la hembra, mucho más chica; un metro y medio o dos, a lo sumo. La hembra se escapa en seguida con torpes movimientos muy similares a los de los lobos, y se mete en el mar. Desde allí nos espía con una curiosidad que nos causa mucha gracia. Cada tanto se sumerge, pero de pronto la descubrimos en otro sitio, siempre mirándonos.

El macho deja que nos acerquemos a él, pero emite unos sonidos nada alentadores. Estirado en la arena, para poder seguirnos con la vista, hace girar la cabeza sin mover el cuerpo. Entre los ojos, muy grandes, tiene una pequeña protuberancia, como una trompa. Bosteza constantemente, y al hacerlo muestra una boca provista de poderosos colmillos.

Otra vida

A medida que nos vamos alejando de la Punta Norte hacia el sur, van apareciendo más elefantes. Es curioso ver a los más grandes usando como almohada a los más pequeños. Estamos en plena época de celo, y es fácil comprobar las costumbres de estos animales. Son verdaderas colonias que controla un solo macho, el más fuerte del grupo. Se lo distingue sin mayores problemas porque se encarga de mantener alejados de las hembras a los otros machos de la colonia. No siempre lo consigue, porque la población femenina que gobierna alcanza a veces a más de veinte individuos.

Las luchas entre los machos son frecuentes. Al principio pensamos que aquello era un juego, pero a poco comprendimos que la sangre que se sacaban con los colmillos, aunque no parecía debilitarlos demasiado, era el índice de algo mucho más vital que el simple entretenimiento. Y es que el macho de cada colonia defiende con su vida un pedazo de playa de la pre-



NUESTRAS OFERTAS

Carpa 4 pers., Tela AVION, piso plastificado, GARANTIA ESCRITA de impermeabilidad, \$ 9.300.-

En exposición otros 20 modelos



Colchón inflable PIRELLI, \$ 3.700.-

Bolsa de dormir medio duvet,

\$ 5.900.-



Sacón "CAZADOR SUIZA" en tela metalizada impermeable 100 %, forrado en lana escocesa, bolsillo morral desmontable, \$ 9.400.-

Además la línea completa PIONERO al mejor precio.

SUIZA

CAMPING SPORT
Juramento 2432, casi Cabildo

sencia de intrusos. Reina en esa tierra e impone su voluntad omnívota a toda la colonia que la habita. Por eso debe impedir que otros machos entren en ella. O los somete, o los echa.

Caza, pesca, camping

La Península de Valdés además de contar con la más importante colonia de elefantes marinos del mundo, tiene todo lo que necesita el viajero que desea apartarse de los cánones tradicionales del turismo, para ser feliz, pues como queda dicho, no hay comodidades urbanas, pero en cambio... Si se trata de pescar, la variedad de especies que habitan en la costa es índice elocuente de que hay buena pesca. Hay que tener presente que es una de las zonas predilectas de los cazadores sub-

acuáticos, que acuden a esas playas, año tras año, para practicar sus inmersiones.

Quienes prefieren empuñar una escopeta antes que una caña, tienen zorro en abundancia y liebre patagónica, así como una variada gama de especies volátiles que pueden hacer las delicias de los amigos de la caza de plumas.

Ya sea para cazar o pescar o, simplemente, para ver el paisaje, el viajero que quiera conocer a fondo la península debe llevar una carpa y poner en el baúl del automóvil por lo menos un bidón de nafta, ya que el único surtidor se encuentra en Puerto Pirámides. También es conveniente llevar agua potable, aunque no indispensable, pues en los distintos puestos de las estancias de la península encuentra uno gente servicial y

EUROCAMPING

LA EXPOSICION MAS COMPLETA DE AMERICA

CARPAS - TRAILERS
CASA RODANTES - ACCESORIOS
LANCHAS y CRUCEROS PAGLIETTINI
Motores MERCURY - MERCUISER

GRAN FINANCIACION

PARANA 761/71 - Bs. As. De 9 a 19,30 Hs.



CAMPING **J. A. SERPE** **RODADOS**

CASAS RODANTES



CARPAS
DORMIBOLSAS
MESAS, SILLAS
y SILLONES
PORTATILES, etc.

BICICLETAS
RODADOS y
MUEBLES
PARA BEBES
CREDITOS

J. A. SERPE - Federico Lacroze 3000 - Buenos Aires



**todo aquello
que le hará pasar
jornadas inolvidables**

Carpa "Pionero" 4 personas \$ 23.200.-
 Bungalows "Pionero" desde " 52.000.-
 Bolsas de dormir desde " 3.500.-
 Dormibolsas "Pionero" p/niños " 3.100.-
 Mochilas de 10 a 60 kilos, desde " 2.100.-
 Colchoneta "Fakir" " 3.200.-
 Mesa de fórmica c/4 bancos, plegable " 6.800.-

Y una gran variedad de mesas, bancos, sillas, sillones y
 reposeras plegadizas; faroles, calentadores, parrillas plegables; linternas, etc.

TODAS NUESTRAS CARPAS SE VENDEN ASEGURADAS CONTRA
 ROBO, INCENDIO Y DAÑOS POR ACCIDENTES, COMO GENTILEZA
 Y A CARGO NUESTRO.

BASILEA SPORT CREDITOS
 Av. del Libertador 5624 Capital T. E. 76-2174 INMEDIATOS

CAMPING - VACACIONES - DEPORTES

afable. Estos puestos, cuando uno se interna por el campo, abandonando el camino, se encuentran fácilmente, pues basta con seguir las huellas de las ruedas de los autos.

La Isla de los Pájaros

Antes de llegar a Puerto Pirámides, ya en la mitad del istmo, la vista que se ofrece al turista es de una incomparable belleza. El istmo se estrecha hasta alcanzar unos pocos kilómetros de ancho, y entonces puede uno ver el mar a uno y a otro lado del camino. Y al subir alguna loma, cabe abarcar con la vista buena parte de la costa de la península. A la izquierda el Golfo San José, y a la derecha, coincidiendo con el sur geográfico, el Golfo Nuevo.

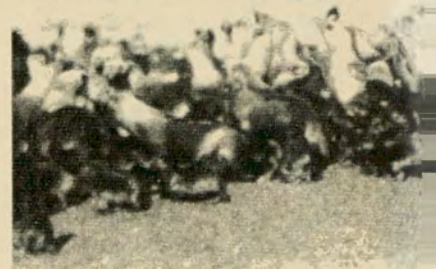
Seguramente uno de los lugares más bellos de la región es una pequeña playa sobre el Golfo de San José, a la que se llega con facilidad desviándose, de acuerdo con los carteles indicadores, unos pocos kilómetros de la ruta. El acceso es un tanto arenoso, pero perfectamente transitable. Se trata de una bahía de aguas quietas que tiene enfrente, a una distancia de 500 metros, una isla. Es la llamada Isla de los Pájaros, ya que éstos son sus únicos pobladores. Para llegar a ella no hay más que esperar la bajamar y cruzar, caminando,

la distancia que la separa de la tierra firme. Y si no, en lancha.

Desde la costa se la ve como un enorme manchón verde, por su abigarrada vegetación. El guano forma una verdadera plataforma que cambia la conformación del suelo. Ya no es arena con canto rodado como en el resto de las playas, sino un piso duro en los sitios a los que no llega la pleamar, y pantanosos el resto.

La caleta

Desde Punta Norte hasta Punta Delgada no hay camino. Lo aconsejable es seguir, tratando de no perderse, las huellas que corren más o menos paralelas a las alambradas de los campos. Hay que bordear la costa y pronto aparece una lengua de tierra meti-



CARPAS "LA CABAÑA"

A la vanguardia en:

- CALIDAD
- FUNCIONALIDAD
- BELLEZA

EN:



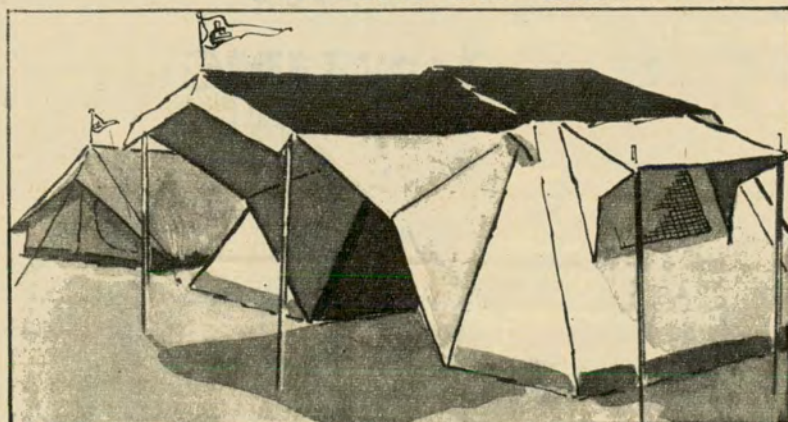
BME. MITRE 1500 BUENOS AIRES

SOMOS FABRICANTES

CARPAS TRADICIONALES Y TIPO BUNGALOW - TRAILERS - MOCHILAS - COLCHONETAS - BOLSAS DE DORMIR - ANORAKS - BIDONES - FINA ROPA SPORT... y todo lo necesario para el CAMPING FAMILIAR.

CREDITOS A SOLA FIRMA

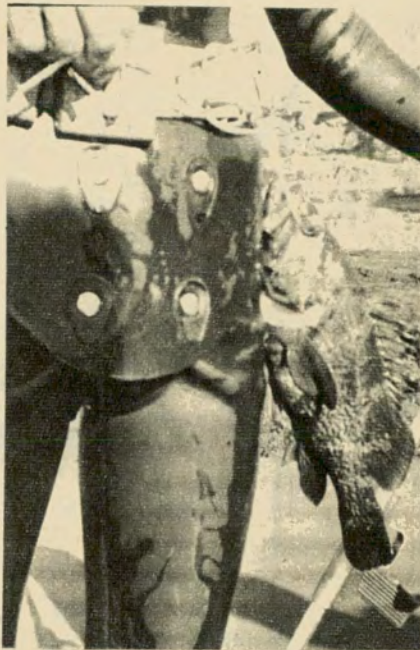
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
 ATENDEMOS PEDIDOS DEL INTERIOR DEL PAIS



LA CABAÑA CARPAS TRADICIONALES CARPAS BUNGALOW



Esta es la colonia de lobos marinos que observamos bajo el mirador de la Punta Norte. Se puede apreciar perfectamente, en esta fotografía, cómo los machos custodian celosamente el perímetro que ocupa el grupo. Los machos son los más grandes, y de color oscuro, mientras que a las hembras se las distingue por su tono brillante.



El mero, una de las especies más buscadas por los cazadores subacuáticos que año tras año llegan a distintos puntos de la península para practicar sus inmersiones.

da en el océano. Es la caleta Valdés, que termina en la Punta Hércules. Nos hubiera gustado pescar en esas aguas, que recuerdan, por el paisaje, la Bahía de San Blas.

Poco más al sur, pero ya en la tierra firme, la Punta Delgada marca el fin del itinerario. Desde allí parte un camino de regreso a Puerto Pirámides (64 kilómetros).

Para hacer todo esto no se necesita demasiado tiempo,

pues, como se verá, las distancias son, en general, muy cortas. Hay que tener en cuenta, eso sí, que salvo los dos caminos que parten de Puerto Pirámides, el resto de las distancias hay que cubrir las por sendas o huellones que suelen tener tramos arenosos. Pero se pasan. Vale la pena intentar la excursión. Piense, además, que la península de Valdés está a menos distancia de Buenos Aires que Bariloche. •

CAMPING·NAUTICA

MOTORES FUERA DE BORDA
TODAS LAS POTENCIAS,
TODAS LAS MARCAS, DE 5 HP HASTA 225 HP

CRUCEROS - VELEROS - TRAILERS

Carpas familiares isotérmicas, para caza o pesca.

CACIQUE

Exposición y Venta permanente, inclusive sábados y domingos

ROMERO HNOS Y Cia

RUTA PANAMERICANA Y GRAL. PAZ

En la exposición más natural, la línea completa **Dionero**
CARPAS - ART. DE CAMPING - NAUTICA
H.P. Camou, Complementos deportivos
 España 1095 - SAN ISIDRO (Bs. As.) - T. E. 743-7205
 Calle 64 esq. 55 - NECOCHEA (Bs. Aires) - T. E. 1850

N 875

Téngalo SIEMPRE A MANO

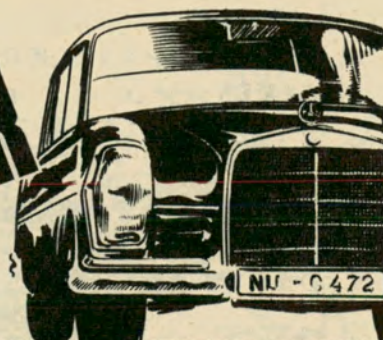
para defensa... caza... deporte



SAURIO

25 DE MAYO 1531 (LANUS)

si en foto **COLOR** prefiere la línea europea



su película es

Agfacolor HOLM

Oficina exclusiva para socios del ACA (sin problemas de estacionamiento) Película a precios especiales y como siempre REVELADO EN 48 HORAS **CONSULTENOS**

DISTRIBUIDOR



EN BELGRANO

AMENABAR 1380 - T. E. 73 - 9186

SERA LICITADO EL COMPLEJO ZARATE

Importante asamblea mesopotámica en Gualeguaychú

LA ciudad de Gualeguaychú fue escenario de una extraordinaria asamblea mesopotámica, convocada con el propósito de peticionar a las autoridades de la Nación la concreción del Complejo Zárate-Brazo Largo, obra largamente solicitada por las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, y que pondría fin al aislamiento de una vasta zona de producción, al tiempo que resolvería el problema de la comunicación con los

grandes centros de la actividad nacional.

La importancia alcanzada por ese acto fue señalada por la presencia de autoridades nacionales, los gobernadores de las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Corrientes y Misiones con importante comitivas autoridades del B.I.R.F., autoridades municipales, enviados especiales y extraordinaria concurrencia.

Las autoridades participantes de la

asamblea fueron las siguientes: **Autoridades nacionales:** ministro de Economía y Trabajo de la Nación, doctor Adalbert Krieger Vasena; secretario de Estado de Gobierno, doctor Mario F. Díaz Colodrero; secretario de Estado de Obras Públicas, ingeniero Bernardo Loitegui; secretario del CONASE, general Guillermo Osiris Villegas; subsecretario de Obras Públicas ingeniero Víctor S. Mangonnet, y director de la Oficina Regional del Area



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)

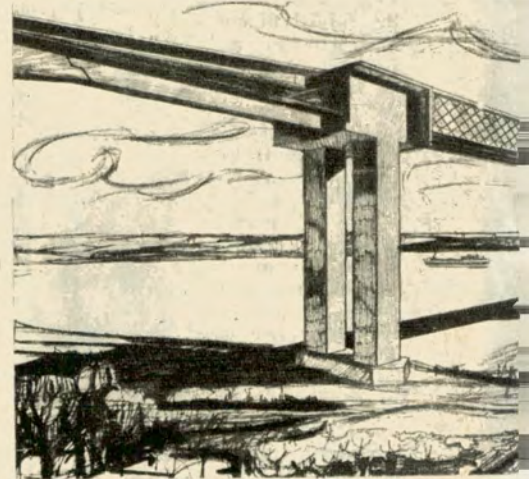
- RESPONSABILIDAD DEL FUTURO CONDUCTOR
- SEÑALAMIENTO
- LEYES DE TRANSITO
- ACCIDENTES
- SEGUROS

AL CONCRETAR LA INSCRIPCION SE INICIA EL CURSO

INFORMES: DE LUNES A VIERNES DE 7.30 A 21.30 Hs.



K 936



Metropolitana, agrimensor Juan Ballester Peña. **Autoridades provinciales:** Buenos Aires: gobernador de la provincia, general (R) Francisco A. Imaz; ministro de Obras Públicas (ahora ministro de Bienestar Social de la Nación), ingeniero Conrado Bauer; director de Ceremonias y Audiencias, coronel (R) Fausto Spinosa; secretario de Prensa, señor Manuel Ferreira (h). Corrientes: gobernador de la provincia, brigadier (R) Hugo A. Garay Sánchez; ministro de Economía, doctor José Jorge Chamas; subsecretario de Obras Públicas, ingeniero Raúl Urtazun, y presidente de Vialidad Provincial, ingeniero Raúl Almeyro. Misiones: gobernador de la provincia, capitán (R) Hugo Jorge Montiel; ministro de Economía y Obras Públicas, señor Luis Adolfo Soda; e interventor de Vialidad Provincial, ingeniero Juan de la Cruz Acosta. Entre Ríos: gobernador de la provincia, brigadier (R) Ricardo Favre; ministro de Gobierno, Justicia y Educación, doctor Carlos Alberto Roca; ministro de Hacienda, Economía y Obras Públicas, doctor Alcino Abel Puig; ministro de Acción Social, doctor Romeo Cáceres; secretario de Estado de Obras y Servicios Públicos, coronel Osvaldo Luis Lance; secretario de Estado del Coprode, vicecomodoro Asdrúbal A. Cimadevilla; subsecretario de Gobierno, comodoro (R) Roberto J. Renauld; subsecretario de Obras Públicas, arquitecto Juan Rubio; subsecretario de Acción Social, señor Ramón N. Otero Aguirre; presidente de Vialidad Provincial, ingeniero Domingo F. Barraco Mármol; director de Planificación y Coordinación

- BRAZO LARGO

de la Secretaría de Estado del Coprode, agrimensor Silvio Lulinski; secretario técnico de la Gobernación, señor Ariel R. Pruzzo; secretario privado de la Gobernación, 1er. Tte. (R) Gualberto J. Basaldúa; director de Ceremonial de la Gobernación, Angel N. Brizuela y director de Prensa, David Zaruj. **Autoridades del B.I.R.F.:** Señores Gerard Alter; R. Grand y Richard Wright.



Perspectiva de detalle del puente sobre el río Paraná Guazú, uno de los dos que comprenden el Complejo Zárate-Brazo Largo.

Se anuncia oficialmente la licitación

En ese importante acto, el ministro de Economía y Trabajo de la Nación anunció que las obras del Complejo Zárate-Brazo Largo serán licitadas para establecer definitivamente la comunicación directa de la Mesopotamia con el resto del país.

El proyecto contempla la construcción de un sistema de cruces del río Paraná que vinculará las costas de las provincias de Entre Ríos y Buenos Aires, como así también la construcción y pavimentación de la ruta nacional N° 14, desde Brazo Largo hasta Oberá, al sur de la provincia de Misiones, con una extensión aproximada de 900 kilómetros, y la construcción de caminos provinciales de acceso.

El cruce carretero y ferroviario entre Zárate y Brazo Largo estará constituido por dos puentes ubicados sobre los ríos Paraná de las Palmas y Paraná Guazú, los caminos y vías ferroviarias de vinculación entre ambos estarán en la isla Talavera, los correspondientes viaductos de acceso y los enlaces con las redes carreteras y ferroviarias en ambas márgenes. Este complejo de obras demandará una inversión estimada en 58.000 millones de pesos, discriminada según el siguiente detalle: Complejo Zárate-Brazo Largo, 25.000 millones; ruta nacional 14, 18.000 millones, y la construcción de los caminos para las tres provincias mesopotámicas (Entre Ríos, Corrientes y Misiones), 13.000 millones.

NUEVOS APORTES PARA EL TUNEL SUBFLUVIAL

EL Poder Ejecutivo nacional ha destinado nuevos fondos para la continuación de las obras del túnel subfluvial que unirá las ciudades de Santa Fe y Paraná, y que se encuentran en ejecución avanzada.

Más del 50 por ciento de los 36 tubos que constituyen el túnel propiamente dicho ya han sido colocados. La longitud total será de 2.400 metros, tendrá una capacidad de circulación superior a los 1.000 vehículos por hora y la inversión que demanda su construcción se estima en 16.000 millones de pesos.

CHEQUE DE VIAJERO



ACA



EXCLUSIVO PARA SOCIOS
POR CONVENIO CON EL

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

ESTE NUEVO SERVICIO HA SIDO CREADO PARA EVITAR LOS RIESGOS DEL TRASLADO DE DINERO EN VIAJES.

LOS CHEQUES PUEDEN SER ADQUIRIDOS POR LOS SOCIOS INICIALMENTE EN LAS SIGUIENTES DEPENDENCIAS DEL ACA:

ESTACION DE SERVICIO CENTRAL (Cap. Fed.)

CASA CENTRAL (Cap. Fed.)	OLIVOS (BA)
AVELLANEDA (BA)	PARANA (ER)
BAHIA BLANCA (BA)	POSADAS (Ms.)
BARRACAS (Cap. Fed.)	RESISTENCIA (Chaco)
BELGRANO (Cap. Fed.)	ROSARIO (SF)
CABALLITO (Cap. Fed.)	SALTA
CATAMARCA	SAN CARLOS DE BARILOCHE (RN)
COMODORO RIVADAVIA (Ch.)	SAN JUAN
CORDOBA	SAN LUIS
CORRIENTES	SAN MIGUEL DE TUCUMAN
FLORES (Cap. Fed.)	SAN SALVADOR DE JUJUY
LA PLATA (BA)	SANTA FE
LA RIOJA	SANTA ROSA (LP)
MAR DEL PLATA (BA)	SANTIAGO DEL ESTERO
MENDOZA	TANDIL (BA)
NEUQUEN	VILLA DEVOTO (Cap. Fed.)

SU COBRO EN TODO EL PAIS PUEDE SER EFECTUADO EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

O EN CASA CENTRAL Y SUCURSALES DEL

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

Y FILIALES EN LAS REPUBLICAS DE BOLIVIA, BRASIL Y URUGUAY

De aquí, de allá y de más allá

Por

JUAN AVERIGUADOR

Para Autoclub

DIARIAMENTE Y A DISTINTAS horas los canales argentinos de televisión forman angustiosos llamados a la solidaridad en demanda de donaciones de sangre de los más diversos tipos para personas que con gran urgencia la necesitan. Esos llamados son el permanente testimonio del desinterés y generosidad de nuestro pueblo, pero configuran, al mismo tiempo, una prueba de la insuficiencia de los servicios especializados —nacionales, provinciales y municipales— para la atención de un requerimiento de primerísima necesidad como lo es el suministro de sangre humana a aquéllos cuya vida está en peligro. Hace poco tiempo, en una fugaz visita a Francia, hemos tenido oportunidad de conocer y visitar algunos de los catorce bancos de sangre existentes actualmente en París. Son organismos de singular eficiencia, a los que pueden acudir en demanda de sangre gratis todos los que la necesitan. Allí nos enteramos de que cualquier persona de entre 18 y 60 años puede dar sangre, siempre que no esté afectada por enfermedades venéreas, virósicas, brucelosis o paludismo. Habitualmente el donante puede facilitar un cuarto de litro de sangre cada ocho semanas sin sufrir ningún tipo de alteraciones en su organismo. La mayor parte de las creencias populares respecto de la donación de sangre son falsas y cabe señalar, en este sentido, que dar sangre no debilita, no provoca cambios en la presión arterial ni es doloroso. La sangre extraída es útil durante veinte días, al término de los cuales se la considera descartada.

EL CONSEJO DE RECUPERACION del Incapacitado Cardíaco, CORDIC, acaba de constituir, con el generoso aporte económico de la Fundación Gillette, el Banco de Sangre Dr. Luis Agote, el médico argentino que hizo posibles las grandes intervenciones quirúrgicas. El doctor Antonio Pesci Bourel, director de este Banco, al informar sobre su creación nos dice: *Nuestro Banco ofrecerá al dador un examen clínico integral el día de la primera donación y controles periódicos en oportunidades sucesivas; pero, por sobre todo, lo que hemos de ofrecerle es la satisfacción moral y espiritual de haber contribuido, con tan poco sacrificio, a iluminar un día, uno de los tantos de su existencia, en que sienta la felicidad de haber cumplido con un deber humanitario. En momentos en que en el mundo entero se están creando bancos de riñones, ojos y hasta el corazón se ofrece generosamente, creemos que no estamos pidiendo mucho a una comunidad al pedir parte de su sangre para distribuirla entre quienes la necesitan. Es y será como distribuir vida, de quienes han sentido su verdadera fuerza, a aquellos a los cuales comienza a abandonarles. Digamos por último, como una información que nos parece útil y necesaria, que el Banco de Sangre Dr. Luis Agote, dirigido y orientado por CORDIC y auspiciado por la Fundación Gillette, actúa en una primera etapa en la Avenida Córdoba 1432, piso 6º, departamento B, en la Capital Federal, para ésta y el Gran Buenos Aires, pero es intención de sus autoridades extender su radio de acción a todo el país.*

CON FRECUENCIA OIMOS HABLAR del Astrodome de Houston, Texas, el estadio más moderno del mundo. No todos saben, empero, que tiene 45.000 butacas de espuma de goma para los partidos de baseball y que puede aumentar esa capacidad a 52.000 para los encuentros de fútbol, a 60.000 para convenciones políticas u otras concentraciones o espectáculos circences, y a 62.000 para encuentros de boxeo. El Astrodome fue construido a un costo de 31.600.000 dólares. El césped sintético que cubre la cancha demandó una inversión de 380.000 dólares y 2.000.000 de dólares se invirtieron en el tanteador luminoso, que sobrepasa los 70 metros de largo. El sistema de aire acondicionado, que costó 4.500.000 dólares, tiene un equipo con una capacidad refrigerante de 6.000 toneladas, en el que circulan por minuto 75.000 metros cúbicos de aire. Sólo resta agregar que el Astrodome ha sido posible gracias al aporte de la iniciativa privada y cada dólar es, al cambio del día, 350 pesos de nuestra moneda.

UN EXPERTO EN TURISMO, que vi-

sitó recientemente nuestro país como informante de la ONU, nos decía que el programa de excursiones al Norte argentino, Córdoba, Mendoza y Bariloche, preparado por la división Viajes y Turismo del Automóvil Club Argentino, debiera incrementarse al máximo, ya que el turismo interno, es decir, el desplazamiento masivo de personas de un punto a otro del país es, en todos los casos, la base para un futuro gran aporte internacional. He comprobado —nos decía— que muchísimos argentinos que han viajado en distintas oportunidades por diversos países de Europa y América no conocen, en cambio, lugares de tanto interés turístico como el Norte argentino y los lagos del Sur, por ejemplo. Mientras no se promueva esa actividad de turismo, ya sea por intermedio de los organismos oficiales o de la iniciativa privada, como lo hace el A.C.A., no debemos pensar en absorber grandes núcleos de viajeros procedentes del exterior.

EL EXPERTO EN TURISMO antes mencionado nos decía que los argentinos debiéramos preocuparnos en mayor medida de dar a los viajeros extranjeros algo de lo que ellos presuntamente quisieran conocer de nuestra tierra. Al turista que llega a la Argentina —agregó— le interesa conocer a los gauchos y escuchar tangos, como al que va a México le atraen los grandes sombreros y los sarapes de sus habitantes, y la música de los mariachis. Lamentablemente, pareciera que los argentinos prefieren esconder sus "gauchos", auténticos o ficticios, sustituyendo al tango por la música moderna o clásica que el turista puede oír cómodamente sin salir de su tierra. La idea básica para la promoción del turismo internacional es que al visitante no le basta con la belleza del paisaje, sobre todo cuando el pasaje en avión, ida y vuelta, cuesta alrededor de mil dólares. Busca afanosamente lo inesperado, lo insólito y le encanta asistir al show preparado para él con adecuado derroche de sorpresas, luz y color. Ese show existe en la mayoría de las ciudades de Europa o América y es la base que alimenta las grandes corrientes turísticas, además, desde luego, del indispensable confort y la buena atención al pasajero por parte de los hoteles.

El doctor Antonio C. Pesci Bourel, director del Banco de Sangre Dr. Luis Agote, hace uso de la palabra en el acto inaugural de ese organismo. Lo acompañan en la foto la señora Elvira Rueda de Chattás, presidenta de la Confederación CORDIC, y el señor Arthur Kirby, presidente de la Fundación Gillette.



LA Dirección Provincial de Turismo del Chubut, cuya dirección ejerce el señor Antonio Torrejón, está realizando un estudio exhaustivo, juntamente con el Consejo Federal de Inversiones, para establecer la realidad turística de ese estado argentino y concretar un plan de acción destinado a promover el desarrollo de esta actividad de gran futuro.

Colaboraron en la recopilación y evaluación de este estudio preliminar las corporaciones municipales de toda la provincia, las comisiones de fomento, la Comisión Regional de Turismo de Esquel, la Comisión Regional de Turismo de Puerto Madryn y las entidades deportivas de caza y pesca.

En el trabajo preparado por la Dirección Provincial de Turismo del Chubut se establecen cuatro partes importantes: Primera: Metodología para establecer las prioridades. Segunda: Clasificación y evaluación de atracciones. Zona Cordillerana. Tercera: Clasificación y evaluación de atracciones. Zona Central. Cuarta: Clasificación y evaluación de atracciones. Zona marítima.

Plan de trabajo para 1968

Al mismo tiempo la Dirección General de Turismo ha dado a conocer el plan de trabajo para el año 1968, que comprende a grandes rasgos las siguientes actividades: Filmación de una película sobre las actividades subacuáticas; formación de un "stock" de premios y condecoraciones para alentar la práctica y desarrollo de las actividades turísticas deportivas y promocionales; encauzar por medio de la actividad privada, la organización de un "safari" fotográfico al Chubut; propiciar la organización de caravanas turísticas automovilísticas, en pre y postemporada, a los efectos de prolongar el rendimiento de las inversiones hoteleras; aumentar el número de turistas primarios, alberguistas, campamentistas, con casas rodantes, etc., mediante una adecuada y eficaz relación con las entidades rectoras de dicha actividad; ultimar los medios para la concreción del Primer Congreso Latinoamericano de Albergues de la Juventud, en la ciudad de Esquel, con el objeto de jerarquizar a la provincia en el ámbito turístico internacional; concretar la iniciativa sobre la realización del Rally del Petróleo a la provincia de Chubut, en forma anual; concretar con el club de Regularidad de Florida, provincia de Buenos Aires, el Gran Premio de Regularidad del Chubut; concretar juntamente con el Departamento de Infraestructura y Servicios Turísticos, el otorgamiento de los subsidios de la Dirección Nacional de Recreación, Deportes y Turismo Social, para la construcción de catorce campamentos turísticos proyectados en diversas

localidades provinciales; organizar la reunión provincial de entidades deportivas, que preparan certámenes de promoción turística, a los efectos de confeccionar el Calendario Turístico Deportivo 1968-1969; iniciar contactos con entidades gremiales, incentivar a las entidades automovilísticas, propiciar, alentar y estimular las inversiones privadas, y propiciar toda actividad privada para el desarrollo del turismo en Chubut.

Asimismo, se propone obtener de la Caja de Previsión Social el otorgamiento de créditos especiales, a bajo interés y plazos adecuados,

ESTUDIO PARA UN PLAN DE DESARROLLO TURISTICO DE LA PROVINCIA DE CHUBUT

Creóse la Comisión Asesora de Reservas Faunísticas

para la realización de turismo dentro de la provincia, por parte de empleados afiliados a la misma, con el objeto de evitar la evasión de fondos provinciales fuera del Chubut y alentar el desarrollo turístico. Procurar, además, que los certámenes deportivos turísticos tengan en forma creciente mayor participación por parte de deportistas extraprovinciales, realizar el concurso fotográfico Vacaciones en Chubut 1968 y organizar su similar para 1969; concretar por medio de las agencias de viajes extraprovinciales la organización de excursiones similares a las Patagonian Tours y, finalmente, creación de la conciencia turística chubutense sobre los verdaderos y valederos valores turísticos promocionales de la provincia.

Creación de la Comisión Asesora de Reservas Faunísticas.

El Gobierno de la provincia del Chubut ha creado al mismo tiempo una comisión asesora de las Reservas Faunísticas Provinciales, con

carácter honorario. La finalidad será la de procurar la más eficiente conservación de la fauna, flora y gea de las citadas reservas, para lo cual se ha recurrido al asesoramiento técnico que requerirá el delicado equilibrio armónico de los recursos naturales renovables que la integran, la supervisión de especialistas en la materia o representativos de entidades que propenden a su conservación.

La comisión estará compuesta por un presidente, un secretario, un tesorero, dos vocales titulares y dos suplentes, nombrados por el término de un año por el Director General de Turismo, a propuestas de ternas presentadas por la Asesoría Científica de la Presidencia de la Nación, el Comité Argentino de Protección de la Naturaleza, la Asociación Cultural Natura, la Dirección de Recursos Marítimos de la Provincia y la Dirección Provincial de Turismo.

Sobre la base de las mencionadas condiciones la Comisión Asesora ha sido integrada por las siguientes personas: Presidente: Rdo. P. doctor Mariano Castex, asesor científico de la Presidencia de la Nación; secretario: doctor Juan Daciuk, secretario del Comité Argentino de Protección de la Naturaleza; tesorero: a designar por la Asociación Cultural Natura; vocales titulares: Rdo. P. doctor Gregorio J. Williner, presidente de la Sociedad Entomológica Argentina, y señora Isabel K. de Paternoster, de la Dirección de Recursos Marítimos del Chubut; y vocales suplentes: señor Francisco Erize (h), guía de turismo de Fauna Internacional, y doctor Avelino Barrio, presidente de la Asociación Argentina de Ciencias Naturales.

Tarea de la Comisión Asesora

La Comisión Asesora, de acuerdo con la reglamentación, deberá ser informada sin excepción de todo proyecto de ley, decreto, resolución o disposición y gestión que tenga relación con el aprovechamiento y/o manejo de la vida silvestre y sus ambientes naturales, cualesquiera sea el objetivo que persiga. Por otra parte se señala que los dictámenes no tendrán carácter obligatorio para la autoridad pública, sino de simple asesoramiento. La Comisión Asesora deberá gestionar y aportar, dentro de su posibilidad, publicaciones de folletos de divulgación conservacionista, tendientes a lograr una mayor difusión de sus principios y propiciar la creación de cursos prácticos de conservación de ambientes naturales, así como de premios anuales de estímulo para actividades conservacionistas.

Por último se expresa que los recursos de la comisión estarán integrados exclusivamente por las donaciones que reciban para el cumplimiento de sus fines. •

BENEFICIOS TERRESTRES DE LA EXPLORACION ESPACIAL

UN solo objetivo limitado, tal como el de enviar hombres en un viaje de ida y vuelta a la Luna, no es suficiente en sí para justificar la inversión de recursos que se dedican al programa de vuelo espaciales tripulados de los Estados Unidos. El verdadero significado del esfuerzo espacial es mucho mayor que la exploración del espacio y las nuevas maravillas y descubrimiento que han de encontrarse en el espacio.

Los proyectos espaciales norteamericanos están ya rindiendo información sobre las condiciones atmosféricas, que rebasa los conocimientos anteriores del hombre.

Los satélites de comunicaciones facilitan medios de comunicación entre los hombres que eran imposibles con anterioridad.

Los vuelos espaciales tripulados han demostrado la gran adaptabilidad del hombre al espacio —como si el hombre estuviera hecho para el espacio.

En un futuro más lejano las exploraciones del espacio darán respuesta a interrogantes vitales sobre el sistema solar y el universo. Mediante las exploraciones se tratará de encontrar vida en otros planetas, si existe, y esto a su vez nos enseñará la distribución de la vida en todo el universo.

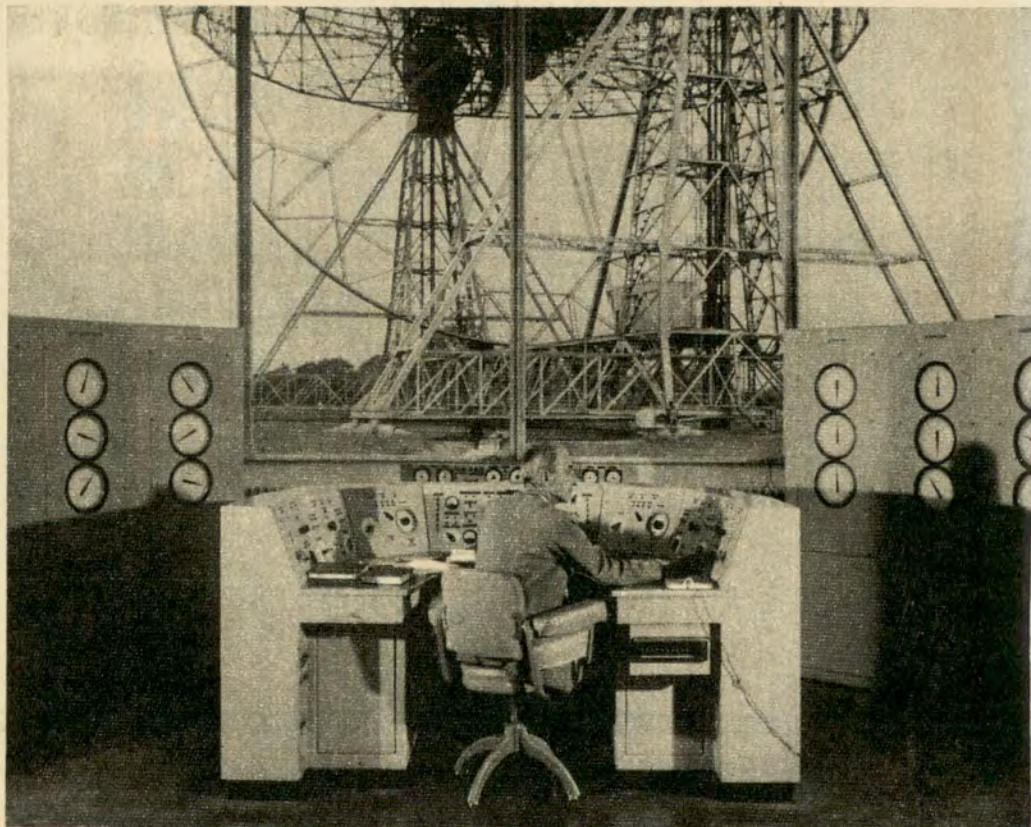
La nueva tecnología

No es posible predecir el significado definitivo del mayor conocimiento del universo por parte del hombre. Sin embargo, más cerca de nosotros, el impacto de las actividades espaciales ya ha comenzado a mostrarse en muchos campos.

Los esfuerzos para alcanzar las fronteras del espacio han acelerado materialmente un aspecto fundamental del crecimiento económico —la generación de la nueva tecnología— y han contribuido significativamente a promover las actividades educativas e intelectuales.

Uno de los beneficios más importantes que se están derivando del programa espacial en la tierra es la experiencia en la dirección de grandes empresas científicas y tecnológicas. Los métodos, conocimientos especializados y personal capacitado que se producen como consecuencia, tienen una gran aplicación potencial a la solución de muchos de los intrincados problemas de la vida moderna.

Por ejemplo, ya se han iniciado



Los esfuerzos para alcanzar las fronteras del espacio exigen la existencia de sutiles y complejos equipos como éste, que funciona ininterrumpidamente en la cabina de contralor.

trabajos para evaluar esas técnicas y conocimientos especializados con el fin de ayudar a resolver problemas tales como el del transporte urbano, la contaminación del aire y de las aguas, desecho de basura, y manejo de datos y trabajos escritos.

Otros problemas en que puede ser útil la aplicación de estas técnicas son la desalación del agua, el manejo de recursos hidrográficos, el planeamiento y fomento urbano, y los sistemas de transporte de gran rapidez.

El programa Apolo

Aunque el impacto actual del programa espacial es grande, sus posibilidades futuras son aún ma-

yores. Usando los equipos y técnicas que se están creando en el programa Apolo, los Estados Unidos podrán llevar a cabo una gran variedad de misiones espaciales que producirán beneficios directos para la tierra y tendrán un gran valor científico.

El mundo vive actualmente en la era de mayores cambios de su historia. La fuerza más explosiva en esta era revolucionaria es el aumento de la población.

La tarea de proporcionar aún el mínimo esencial de alimentos, vestidos y vivienda en estas multitudes será increíblemente difícil, sin mencionar la elevación de sus niveles de vida y educación.

Satélites tripulados en órbita alrededor de la tierra, equipados con aparatos detectores adecuados, pueden dedicarse a la búsqueda de recursos naturales terrestres, ofreciendo información de gran valor, que no puede obtenerse de otra forma, a las organizaciones nacionales e internacionales dedicadas

POR EL DR. GEORGE E. MUELLER

Director Encargado
de Vuelos Espaciales
Tripulados de la Administración
Nacional de Aeronáutica y el
Espacio de los EE. UU.

Para Autoclub

a alimentar a los que padecen hambre en el mundo.

Desde el espacio se puede determinar el estado de las cosechas y los bosques, algunas de las causas de las enfermedades que afectan las cosechas, así como la insuficiencia de agua y minerales de las tierras.

Aplicando las técnicas modernas de análisis a la información que se puede obtener desde el espacio, los científicos pueden aplicarse a la solución del problema de las necesidades alimenticias de la población, en rápido aumento, del mundo.

Igualmente, los científicos pueden *explorar* desde el espacio en busca de otros recursos terrestres y para muchos otros propósitos útiles. Por ejemplo, los mapas geológicos confeccionados con fotografías tomadas desde una astronave en órbita serían muy superiores, para diversos fines, que los preparados con fotografías aéreas.

Los estudios de recursos naturales podrían también hacerse desde el espacio, con datos que no podrían obtenerse en ninguna otra forma.

Información valiosa

Por ejemplo, para duplicar las fotografías del Mar Salton tomadas por los astronautas norteamericanos, sería necesario unir 500 fotografías aéreas. Aún así, la fotografía tomada desde el espacio muestra diversos fenómenos que no aparecen en las fotografías aéreas.

Usando diversas técnicas de exploración a gran distancia, los científicos podrían descubrir y estudiar desde el espacio las reservas minerales y petrolíferas del mundo, los recursos hidrográficos interiores y muchos otros recursos naturales de la tierra.

Sería posible, por ejemplo, localizar reservas de agua fresca y manantiales subterráneos. Los ríos subterráneos pueden ser descubiertos con detectores desde una astronave mediante la medición de pequeñas diferencias en las temperaturas del suelo que está encima. Esas corrientes llevan millares de veces más agua que los ríos superficiales.

El descubrimiento de esas reservas subterráneas contribuiría a compensar el creciente consumo de agua superficial y sería de especial importancia para los países



En esta fotografía podemos apreciar el aspecto exterior de uno de los nuevos satélites que Estados Unidos colocará en órbita en forma plegada.

que se encuentran en las regiones más remotas y áridas de la tierra.

Además, se podría medir la cantidad de nieve que cae y se podría predecir los deshielos primaverales, para el consiguiente control de inundaciones y regulación general de los niveles de agua en las represas.

Un satélite que descubra y registre datos como, por ejemplo, la elevación gradual de la temperatura de un volcán —o, como se ha dicho, que tome la temperatura del volcán para ver si tiene fiebre, podría dar el aviso previo de desastres naturales como las explosiones volcánicas.

Esta clase de información sería de un valor inestimable para el mundo entero y especialmente para los países menos desarrollados y más remotos del mundo, que no han sido completamente explorados.

Los satélites y los alimentos

El problema alimenticio del mundo podría también recibir ayuda

de los satélites que estudian las condiciones atmosféricas, que ya han revolucionado el pronóstico del tiempo.

En el futuro, la cantidad de información sobre las condiciones atmosféricas obtenidas desde el espacio puede aumentarse hasta el punto de que será posible facilitar prácticamente todos los datos importantes sobre la totalidad de la atmósfera terrestre a una computadora, la cual podrá calcular con exactitud pronósticos del tiempo a largo plazo para todo el mundo.

El poder hacer un pronóstico exacto del tiempo en cualquier parte del mundo, con tres días de antelación ahorraría millares de millones de dólares anualmente en la agricultura, la selvicultura, la pesca, el comercio y muchos otros campos.

Los satélites han demostrado ya su utilidad para facilitar transmisiones de televisión y de otros datos.

Esto puede ampliarse hasta el punto de que, en definitiva, las estaciones espaciales de comunicaciones podrán ofrecer transmisiones directas de televisión a los aparatos receptores existentes en los hogares y edificios públicos en todas partes del mundo.

El uso de estos satélites como un medio educativo podría conducir a uno de los mayores triunfos en la historia de la educación colectiva llevando una gran cantidad de nuevos conocimientos e información a millones de personas.

De una manera menos directa, las estaciones espaciales en órbita podrían contribuir grandemente a reducir las enfermedades y las plagas, especialmente en las naciones en proceso de desarrollo. Por ejemplo, un médico en una región remota, con pocas facilidades a su disposición para el diagnóstico, podría *comunicar* por conducto de un satélite los síntomas del paciente a un centro de información operado por computadoras en una de las grandes clínicas del mundo. Los médicos de la clínica podrían entonces *diagnosticar* la enfermedad del paciente —quizás al otro lado del mundo— y aconsejar el cuidado y tratamiento indicados.

Las aplicaciones en beneficios directos al hombre en la tierra parecen, por tanto, ser prácticamente ilimitadas.

Si la humanidad puede aunar sus esfuerzos para conquistar el universo, puede sin duda unirse para tratar de resolver otros problemas.

Puede reconstruir sus ciudades, revolucionar el transporte y las comunicaciones, cosechar las riquezas de los océanos, vencer las enfermedades y eliminar el hambre, erradicar la pobreza y la ignorancia, resolver sus problemas sociales y tratar de lograr una real y duradera paz mundial •

Autoclub informa



El jefe de la Policía Federal, general de división Mario Adolfo Fonseca, el subjefe de la Institución, inspector general Alberto J. Gozález, y la plana mayor policial, examinan los nuevos rodados.



Vista de algunos de los nuevos vehículos con que cuenta la Policía Federal. La reciente adquisición incluye patrulleros, camiones, ómnibus, motos y jeeps, y en el curso de este año se renovará totalmente la flota.

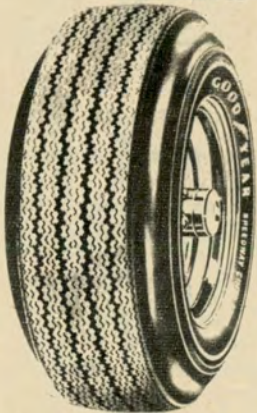
LA POLICIA FEDERAL RENUEVA SUS VEHICULOS

RECIENTEMENTE tuvo lugar la ceremonia realizada por la Policía Federal con motivo de la incorporación al servicio activo de 141 vehículos que serán destinados a diversas dependencias de la Institución, y que constituyen la primera parte de la flota adquirida,

que asciende a 270 unidades, entre patrulleros, camiones, ómnibus, motos y jeeps. En la adjudicación de estos vehículos se ha dado especial prioridad a todas aquellas dependencias que se hallan directamente abocadas a la prevención y represión del delito, como ser las comisarías

seccionales, el comando radioeléctrico, las delegaciones y los organismos de investigaciones. Durante el presente año, la Policía adquirirá entre 150 y 250 automotores más, con lo que logrará la renovación total de su actual flota.

CUBIERTA GOODYEAR PARA ALTA VELOCIDAD



Esta es la nueva cubierta Goodyear "Speedway Cintá Azul", para alta velocidad.

LA compañía Goodyear anuncia la presentación de la nueva cubierta "Speedway Cintá Azul", que está estrechamente relacionada con las Goodyear "Blue Streak" para carreras, de prestigio mundial. La "Speedway Cintá Azul", que ahora fabrica la empresa en su planta de Hurlingham, no es una cubierta para carreras, pero sí para desarrollar y mantener elevadas velocidades, del orden de los 200 km por hora. Ha sido probada en pistas de carrera a velocidades sostenidas entre 195 y 208 km por hora, durante más de 800 km de recorrido, con excelentes resultados.

Entre sus características más notables cabe mencionar su perfil bajo que le da más estabilidad, su hombro redondo, con más agarre en las curvas, y las estrías en V y ranuras en V y W de su banda de rodamiento. Las estrías en V afirman más la cubierta sobre el camino y las ranuras en V y W expulsan el agua y la tierra permitiéndole rodar seca y limpia.

Las "Speedway Cintá Azul" son construidas con telas de nylon 3-T y caucho Tufsyn. Las telas van dispuestas en ángulo bajo, como en las cubiertas de carrera.

Las nuevas cubiertas se presentan en dos medidas: la 7.75-15 y la 6.95-14.

UNA DISTINCION PARA PEUMAN S. A.

PEUMAN Ind. y Com. SACIFIA ha sido distinguida por segundo año consecutivo con el "Diploma de Honor y Cintá Azul de la Popularidad" para su acreditada marca "Aconagua", por su línea de alfombras para automotores en general, en goma, goma con P.V.C. y termoplástico viníli-

co. El acontecimiento fue celebrado con una reunión de la cual participaron el presidente y el vicepresidente de la citada empresa, señores Fernando Vera Carranza y Saúl Peusner, juntamente con otros ejecutivos de la firma.

SE TRIBUTA UN HOMENAJE A EUSEBIO MARCILLA

AL cumplirse el 15º aniversario del fallecimiento del volante Eusebio Marcilla le fue tributado un sentido homenaje en Recreo, Provincia de Santa Fe, en el lugar donde se levanta un monumento a su memoria. En la oportunidad adherieron al acto con sendas placas recordatorias el Automóvil Club Argentino, la Comisión Deportiva Automovilista, la entidad Acomena, el Club Atlético Newell's Old Boys, el Club Atlético Jorge Newbery, el Club Juventud Unida (Pueblo Esther) el Club Olímpico Rosario, el Automóvil Club de Río Cuarto, el Automóvil Club Mendoza, el Auto Moto Club Junín, la Auto Peña Juan Manuel Bordeu, la Auto Peña El Aguilucho y la Asociación Cordobesa de Volantes. Hicieron uso de la palabra, entre otros, el Dr. José Mónaco por la Comisión Organizadora del homenaje, el Dr. Estor Ruata por la Comisión Deportiva Automovilista, y el señor Luis Martorani por la Asociación Argentina de Volantes.

PRODUCCION Y VENTAS PEUGEOT EN 1967

SAFRAR, fabricante en la Argentina de los vehículos Peugeot, produjo durante el año 1967, 12.504 coches 404 y 811 Pick-up T. 4 B., lo que hace un total de 13.315 vehículos.

Comparada esta producción con la de 1966 (11.013 coches 404) acusa un aumento del 13,5 % para el modelo 404 y un 20,9 % en la producción total.

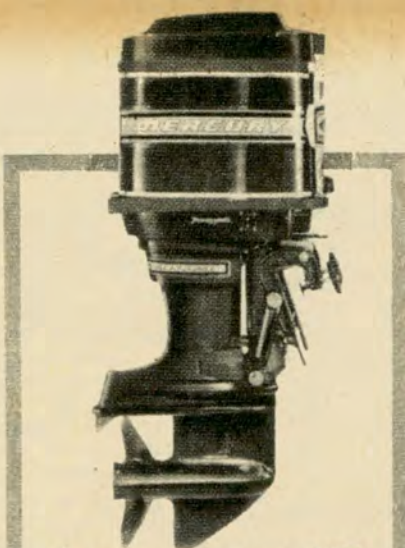
En lo que respecta a las ventas: durante 1967 se vendieron 13.483 modelos 404 y 710 Pick-up. T. 4 B., lo que totaliza 14.193 unidades. Comparadas estas cifras con las ventas de 1966 (10.157 coches 404) se advierte un aumento del 32,7 % para ese modelo y de un 39,7 % sobre las ventas totales.

LA MECANIZACION LLEGA A MICRONESIA



En lugar de la vela de corteza de hibiscos y del remo y la paleta de árbol de pan, los ciudadanos de Micronesia del siglo XX han tomado el moderno motor fuera de borda como medio de locomoción entre sus islas.

PEREGRINACION PATRIOTICA EN HOMENAJE A SAN MARTIN



El nuevo motor Mercury 1968, fuera de borda, con el cual está equipada la "Pagliettini 445".

PRESENTO PAGLIETTINI LOS MODELOS 1968

ASTILLERO Domingo Pagliettini S.A. presentó a consideración del periodismo especializado su nueva embarcación "Pagliettini 445" en plástico reforzado, caso en "V" profunda, según los últimos lineamientos en la materia, y los nuevos modelos de motores fuera de borda Mercury 1968, con 125 HP a la cabeza. Durante el acto hizo uso de la palabra el vicepresidente de la empresa, ingeniero naval Oscar Pagliettini, quien destacó las cualidades de cada producto.

SE FABRICAN EN EL PAIS LAS BUJIAS BOSCH THERMO-ELASTIC

ROBERT Bosch, firma alemana fundada en 1886 y establecida en la Argentina en 1924, anunció la fabricación de la bujía thermo-elastic en nuestro medio.

Estas bujías son utilizadas en toda clase de vehículos, habiendo contribuido al éxito en numerosas competencias deportivas.

MAS de 300 personas participaron en la Peregrinación Patriótica organizada por la Comisión Permanente de Homenaje al general San Martín, en Don Torcuato, provincia de Buenos Aires, que se realizó a las localidades de Yapeyú, Uruguayana y Palacio San José. En la foto vemos parte de la concurrencia que visitó el templete que guarda los restos de la casa natal del Libertador, a cuyo frente marchan el presidente de la entidad organizadora, señor Roberto O. Romano, con los intendentes de Yapeyú y Paso de los Libres, señores Barbagallo y teniente coronel Julio César Monti, respectivamente.

NOMBRAMIENTOS EN FORD MOTOR ARGENTINA

EL Presidente de Ford Motor Argentina S. A., señor Douglas B. Kitterman, anunció la designación del señor Angel J. Goicochea como gerente general de Relaciones Públicas y Publicidad de la empresa, en reemplazo del Dr. Julio J. Navarro Monzó, a quien le han sido asignadas otras importantes funciones dentro de la organización.

El señor Kitterman anunció, simultáneamente, la designación del señor Lorenzo A. Blanco como gerente de Relaciones Públicas, quien mantendrá sus funciones como gerente adscripto a la Presidencia de la Empresa. Desde su nueva posición, el señor Blanco coordinará las actividades de los Departamentos de Comunicaciones Públicas y de Relaciones Cívicas y Gubernamentales, cuyos gerentes son los señores Oscar E. Urbinati López y Tomás R. Landajo, respectivamente.

Por su parte, el Departamento de Publicidad, cuyo gerente es el señor Edmundo G. Jeannot, continuará dependiendo en forma directa del gerente general de Relaciones Públicas y Publicidad.

DEL SALON DEL AUTOMOVIL DE LONDRES



El nuevo coche del Gran Turismo Aston Martin DBS, de dos puertas, cuatro asientos y características de gran lujo, constituye una de las luminarias del Salón Internacional del Automóvil, realizado en Londres. Puede desarrollar 225 kilómetros por hora. Su chasis es de acero, su carrocería de aluminio, y posee sistema de servo frenos gemelos. Sus cerraduras son a prueba de choques y su parabrisas es de vidrio de seguridad laminado.

Autoclub informa



CONCURSO DE SEGURIDAD EN GENERAL MOTORS

EL señor John Holmes Jr. (centro), director de Personal de la División Ultramar de General Motors Corporation, aprovechó su breve estancia en Buenos Aires para entregar los premios de seguridad a las secciones que trabajaron el mayor número de horas sin accidentes. Lo rodean altos funcionarios de General Motors Argentina.

SE PRODUCIRA OTRA MARCA DE COÑAC EN NUESTRO PAIS

LA firma Hiram Walker elaborará en el país, con licencia de Courvoisier de Jarnac, Francia, un nuevo producto que es el coñac Le Noble. Esta nueva bebida fue anunciada en la convención de ventas de la Capital Federal y suburbios de la empresa por el gerente

Inauguróse un hotel de turismo en Buenos Aires

CON un costo total de 1.600 millones de pesos, se ha inaugurado en la avenida 9 de Julio entre Paraguay y Córdoba, el Hotel Presidente, llamado a ocupar un importante lugar en el turismo internacional de primera categoría. El monumental edificio, de 20 pisos de alto, ha sido proyectado, decorado y ambientado por técnicos y especialistas argentinos, hallándose desde el punto de vista arquitectónico, estético y funcional en la línea más avanzada y moderna de su tipo en Sudamérica.

Sus ambientes ofrecen 400 ventanas, todas al exterior, dispone de 350 habitaciones idénticas y un garage para 180 coches. El grupo propietario está constituido por más de 200 accionistas.

PEQUEÑOS SUBMARINOS DE ALQUILER

PEQUEÑOS submarinos para dos o tres tripulantes —que podrán ser utilizados para diversas labores en el mar— serán construidos y eventualmente arrendados, por una firma británica en colaboración con una compañía canadiense.

La firma británica Vickers posee una larga experiencia en el proyecto y construcción de

submarinos, incluidos los minúsculos "sub" de la segunda guerra mundial.

Accionados por acumuladores de gran capacidad, que les proporcionarán una velocidad de cinco nudos estando sumergidos, tales submarinos desplazarán siete toneladas y media y podrán ser transportados por vía aérea.

DESIGNACION EN IKA-RENAULT

EL presidente de IKA-RENAULT, señor Yvon Lavaud, anunció la designación del señor Henri G. J. Pigeonneau para ocupar el cargo de Coordinador de los asuntos relacionados con la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALAC) y como Director Regional de Renault abarcando los territorios de Uruguay, Paraguay y Bolivia.

Al mismo tiempo el señor Pigeonneau tendrá a su cargo las actividades relacionadas con la exportación de los productos IKA-RENAULT.

El señor Henri Pigeonneau, nacido en Barcelona, España, en 1927, es Licenciado en Derecho en la Facultad de París y en la Escuela de Idiomas y Civilizaciones Orientales.

de Comercialización, señor Luis R. Marzoratti. Posteriormente el señor Alberto Espíndola se refirió a la promoción de ventas y finalmente el señor Juan B. Consoli dio una amplia y detallada planificación de la campaña publicitaria que se desarrollará.

NUEVA ESCUDERIA TC

SE incorpora al mundo automovilístico un nuevo equipo de volantes, todos de privilegiada ubicación en el ranking de la categoría Turismo de Carretera. Dos importantes industrias —la fábrica de pinturas ALBA y la empresa textil GRAFA— dan apoyo conjunto a la escudería, de la que cabe esperar frecuentes éxitos, por la calidad de volantes y máquinas que pilotarán. Conducirán automóviles Chevrolet: Pairetti, Gillí, Rodríguez y Ríos. Con Ford, lo harán Bonano, Galbato y Rienzi, y con Torino: Perkins, Tarducci, Di Palma, Malnetti, Manzano, Gimeno y Migliore. Este equipo ALBA-GRAFA intervendrá en las competencias TC del año.

OTORGO DIPLOMAS A EGRESADOS, LA PRIMERA ESCUELA DE HOTELERIA

EN un acto efectuado en el City Hotel recibieron sus certificados de capacitación los egresados de la primera promoción del Curso de Hotelería del Consejo Nacional de Educación Técnica (CONET). Este curso fue creado por acuerdo entre el CONET y el City Hotel, el 24 de abril de 1967, con el propósito de satisfacer las necesidades de personal especializado que demanda el desarrollo de la industria hotelera argentina.

Los nuevos egresados, provenientes de las provincias de Mendoza y Santa Fe, recibieron sus respectivos diplomas de manos del presidente del CONET, general (RE) Ovidio J. Solari, del ingeniero Norman S. Hogg, director ejecutivo del directorio del City Hotel, del señor Luis A. E. Caprera, gerente general, y del señor Reinaldo R. Navarro, gerente de recepción y alojamiento.



PREMIO OSCAR CABALEN DONADO POR EL A. C. A.

Llegada de la carrera corrida en el autódromo de Monza el 7 de abril del corriente año, que consagró vencedor al corredor suizo Jurg Dubler. Con este triunfo se hizo acreedor al trofeo Oscar Cabalén, donado por el Automóvil Club Argentino. La plaqueta correspondiente a ese premio fue entregada al vencedor por el cónsul general de la Argentina, ministro Julián Caride.

beneficiarse

CON LOS DESCUENTOS QUE LE OFRECEN LAS
CASAS ADHERIDAS AL A.C.A.

(Continuación)

FLORES ATELIER Urquiza 393 - Caseros	
En general	5 %
FLORES IRIS Av. Maipú 1328 - Vte. López	10 %
FLORERIA LA ESMERALDA Cuenca 2853 Flores (Trabajos en general)	10 %
FLORES LA UNION Av. La Plata 2309 - Stos. Lugares Trabajos generales	10 %
Coronas y palmas	20 %
LA ORQUIDEA Suipacha y Viamonte Flores - Plantas naturales	10 %
FLORERIA LA ORQUIDEA Moreno 16 - Ramos Mejía Florería en general	10 %
FLORERIA ORIENTE Cuenca 3522 Florería - Plantas de ornamentación	10 %
FLORERIA PEREYRA Rivadavia 6170 Flores - Plantas - Sem. - Orquídeas	10 %
GLADYS Av. Patricios 1499 Florería en general	10 %
FLORERIA MITRE Av. Mitre 2783 - Sarandí Flores en general - Acuario	15 %
FOTOGRAFIA - OPTICA - ORTOPEDIA	
CASA GRIENSU Florida 118 y sucursales Optica	20 %
Laboratorio fotográfico	10 %
BELLA VISTA Rivadavia 5354 Optica	20 %
CASA CRESCIMBENI Cangallo 1500 Optica	20 %
Fotografía	10 %
CASA DALTON Triunvirato 4480 Optica - Ortopedia	15 %
CASA IRIS Pasteur 150 y Santa Fe 1560 Optica	40 %
Fotografía	10 %
CASA 13 Pueyrredón 15 En general	10 %
CASA VIGNA Av. Corrientes 897 Optica	20 %
Fotogr. ind. Nacional, Internas y pilas	10 %
Importado	5 %
CASA WARNES Billinghurst 1111 Alquiler art. ortopédicos 10 % al Venta sillones y camas ortopédicas	10 %
C. H. DAVIES ORTOPEDIA S. R. L. Venezuela 1529 Plantillas, bragüeros, fajas, sillones rodantes, etc.	15 %
CHRISTIAN PEDICUROS Giribone 1187 Aparatos ortopédicos, medias -elás- ticos, soportes	15 %

DI SI S. R. L. Florida 650 Optica	20 %
EMPORIO ARGENTINO FOTOGRAFICO H. Yrigoyen 1945/51 Art. fotográficos, cámaras, filma- doras	Precio Mayorista
CASA ZIMA Rivadavia 6667 Optica	20 %
Fotocopias, service afeitadoras, re- puestos	10 %
E. T. E. M. Cazón 958 - Tigre En general	10 %
FARMACIA Y OPTICA SAN ANTONIO Beiró 4000 Optica, análisis clínicos	20 %
"FIAT LUX" San Martín 280 Optica	10 %
FOCUS V/L Emilio Mitre 51 Fabricación y adaptación lentes de contacto Pupilent	10 %
FOTO GARDEN Cuenca 3364 Foto	10 %
FOTO-CINE MADRAS Rivadavia 6690 Fotos sociales a domicilio	15 %
Laboratorio en gral.	10 %
Art. fotográficos	5 %
FOTO HELENE Juramento 2009 Foto estudio y laboratorio	20 %
FOTOGRAFIAS REINA P. Goyena 1706 Fotos a domicilio	20 %
Porta retratos y murales	10 %
FOTO ESTUDIO ZENITH San Juan 3583 Fotografía	20 %
Optica	30 %
FOTO RICARDO Santa Fe 800 Foto	10 %
FOTOGRAFIA BOLZONI Cabildo 1507 Artísticas y sociales	20 %
GEMINIS Corrientes 640 Optica - Ortopedia	20 %
OPTICA GILARDI León Gallardo 1300 - San Miguel Optica	30 %
Foto-Cine	10 %
GRAN FARMACIA CALLAO Callao 601 Optica	30 %
I. O. A. Córdoba 1315 Optica, plantares, taloneras, etc.	20 %
Aparatos ortopédicos a medida ...	30 %
INSTITUTO AUDITIVO MAICO Santa Fe 2582 Audífonos	10 %
INSTITUTO CIENTIFICO DE LENTES DE CONTACTO Maipú 763 - 2º D Lentes de contacto	25 %
INSTITUTO CIENTIFICO DE LENTES DE CONTACTO Córdoba 1525 (Cap.) y Calle 48 Nº 632 - La Plata	

Lentes de contacto, prótesis ocular.	30 %
INSTITUTO DEL PIE Larrea 1075 Elementos ortopédicos para el pie	10 %
INSTITUTO OLIVARES Lavalle 1368 Optica	25 %
INSTITUTO ORTOPEDICO MAGIC H. Yrigoyen 995 Ortopedia en gral.	20 %
INSTITUTO TOUNSON Pueyrredón 1318 Ortopedia	10 %
Zapatería en gral.	5 %
LUTZ FERRANDO Y CIA. Florida 240 y sucursales Antejería	20 %
LUTZ FERRANDO Y CIA. Calle 7 Nº 833 - La Plata Antejería	20 %
Laboratorio foto (Blanco-negro) ..	5 %
LUZCA ANTEOJOS Acoyte 235 Anteojos recetados	40 %
Anteojos sol, cámaras fotográficas, revelaciones y ampliaciones	10 %
MARTINEZ HNOS. Alte. Brown 1332 Optica	10 % - 15 %
OPTICA A. PEYRALLO Av. Mitre 519 - Avellaneda Optica	30 %
Cirugía	20 %
Fotografía	10 %
OPTICA AVELLANEDA 25 de Mayo 25 - Avellaneda Optica	30 %
Cirugía	20 %
Fotografía	10 %
OPTICA BERNAL Belgrano 396 - Bernal Optica	30 %
OPTICA Y FOTO BOCIAN Av. Gral Mosconi 3123 Optica	20 %
Fotografía	10 %
OPTICA BRUNO Rivadavia 18037 - Morón Optica	20 %
OPTICA CAFFERATA S. R. L. Av. Mitre 669 - Avellaneda Recetas anteojos, armazones	20 %
Anteojos para sol	10 %
OPTICA CONCORDE Río Bamba 1124 Optica	25 %
OPTICA DEL NORTE Alvear 182, Martínez Optica	30 %
Foto	10 %
OPTICA DEL VALLE Av. Maipú 70 - Vte. López Optica	20 %
Foto	10 %
OPTICA FININO Alsina 455 Optica, recetas, armazones	20 %
OPTICA FLORIDA Nazca 1172 Optica	20 %
Revelaciones, copias, ampliaciones .	10 %
Cámaras fotográficas	8 %
Radios y grabadores	5 %

(Continuará)

EL CASO WILDE



SON innumerables los escritores que se han ocupado de los dos famosos procesos a que fuera sometido Oscar Wilde, ante el fuero criminal, en el Old Bayley, tribunal central de Londres. Se han multiplicado las citas fragmentarias y las referencias de todo tipo. Podemos decir que este dramático período de la existencia del autor de *El*

retrato de Dorian Gray es el que le presta atractivo a varias de las biografías que le han sido dedicadas.

Sucedió lo de siempre: las citas de citas, en un largo transcurso papelista, hicieron completo el alejamiento de esos procesos. Ahora, en una versión íntegra, que los sigue hora a hora, frase por frase, resurge una terrible tragicomedia que Oscar Wilde no soñó escribir. Así es como lo vemos, en los primeros momentos, desafiante, irónico, brillante al enfrentar sus jueces y fiscales, hasta llegar a los días finales, derrotado, escuchando una sentencia en que apuntan matices de auténtico sadismo. Esta obra única en idioma castellano, y quizá no publicada todavía en una forma exhaustiva en ninguna parte del mundo, supera todos los esquemas biográficos nacidos del desafío que plantea la fascinante personalidad de Oscar Wilde. Su genio estético apunta en muchos momentos de los procesos, que han aparecido bajo el sello editorial de Jorge Alvarez. También todos los recovecos de su agitado espíritu y cierta extraña morbidez que parece querer buscar con infinito desdén un castigo desproporcionado. Alborrea también la exaltada personalidad poética, que terminó expresándose en la terrible cárcel de Reading en las estrofas memorables de *La Balada*, sintetizada en aquel verso que proclama que siempre matamos a lo que amamos. Esto define con insólita acritud el sentido último de "*Los procesos de Oscar Wilde*" —que es precisamente el título del libro que comentamos—, soportados a pesar de la ayuda que querían brindarle sus amigos para que abandonara el ámbito hipócrita de la Inglaterra victoriana y preservara la integridad de su talento en la atmósfera más benévola y más próxima a su profundo sentir.

Letra viva

Por ULYSES

Para Autoclub

SABER RELATAR

FERNANDO GILARDI PAIDOS
LA MAÑANA



HAROLD C Conti es un narrador nato.

Domina el difícil género del cuento. En la Serie del Encuentro, el Centro Editor de América Latina acaba de publicar *Con otra gente*, ocho relatos de homogéneo valor.

Con frecuencia intenta el difícil ejercicio de asumir la personalidad del protagonista del relato. Lo logra, aunque se trate de conciencias simples, de mentes oscuras, con un claro vigor. Letra de verdad viva la suya, maneja a grandes trazos, con ese poder de síntesis que es lo propio de los grandes cuentistas, su particular arquitectura del relato. Construye con habilidad, pero sin que esta habilidad salga a un primer plano que provoque distorsión en las secuencias de su bien elegidas anécdotas. En este instante tan feliz para la narrativa argentina, de las mejores del mundo, Haroldo Conti destaca la posesión de una forma estilista de primer orden, una fuerza certera para trazar caracteres y episodios. Tienen importancia esencial en sus cuentos no sólo esas virtudes y el fraseo vibrante sino también los bruscos silencios, preñados de acontecer, de vida que no cesa, con los que finaliza sus relatos.

El punto final en ellos, marca una tensa y dramática expectativa. •

UNA NOVELA SINGULAR

FERNANDO

Gilardi, que ahora escribe cuentos que no publica y no gusta de salir de su entrañable barriada porteña, ha vuelto a publicar su novela singular *La mañana*. Trabajaba de obrero pintor, cuando la escribió y publicó. Damos el dato

HAROLD C CONTI

Con otra gente



porque su obra, para un lector no conocedor de este detalle, pudiera inducir al error de creer que Gilardi es un consumado literato, un casi enfermo de esa pasión minuciosa por el lenguaje, que suele abrumar los temas con una carga demasiado densa de literatura. Por el contrario, Gilardi es un testigo fiel de una realidad que recrea con mano maestra. Su semántica es el producto de un temperamento talentoso y original. No se abandona al desmayado estilo periodístico con que muchos autores usan corrientes en boga para publicar meros borradores. Con paciencia de miniaturista elabora su gran fresco popular, nos da una novela bien novela, medular por el concierto equilibrado de personajes, ambiente y circunstancia.

El volumen ha sido publicado por la editorial Paidós, en la serie que dirige Bernardo Verbitsky, el consagrado narrador de *Villa Miseria también es América*. Revive con toda la atracción, con toda la gracia, picardía y asombrosa capacidad para registrar lo colonial que son propias de su estructura. Gilardi devela, en *La Mañana*, toda la riqueza de lentos y oscuros destinos. Nos muestra la compleja sensibilidad humana en un despliegue poderoso, que trasciende siempre el tono voluntariamente recatado de su prosa tan personal. El chisporroteo metafórico, la excelencia en la fijación del paisaje, no corta el fluir del hermoso modo narrativo. Al darnos todo el caudal de su mente imaginativa, de su pensamiento en constante acecho, Fernando Gilardi mantiene su colocación, un poco olvidada por estar agotadas sus obras, de novelista argentino de primera fila.

CON gran solvencia, el crítico Juan Carlos Ghiano penetra en el mundo de Ricardo Güiraldes, en el enjundioso ensayo así titulado que acaba de ser publicado por la editorial Pleamar. Para Ghiano no es el escritor de una sola novela, Don Segundo Sombra. El advierte con solidez valorativa al poeta

RICARDO GÜIRALDES

y al cuentista. También a la entidad humana de este escritor del grupo Martín Fierro, a su raíz telúrica, a su perfecta hombría, a su alma tan pura y generosa.

La figura y la obra de Ricardo Güiraldes han sido desmenuzadas con agu-

deza por Juan Carlos Ghiano. Su prosa vital, de estilo decantado, no se esteriliza en el contorno y la divagación. Decidida, entra magníficamente en la zona güiraldiana. Constituye una contribución definitiva, la más ponderada, al estudio del hombre que cerró tan poéticamente el gran ciclo de la literatura pampeana.

LIBROS RECIBIDOS

Pola Suárez Urtubey: Alberto Ginastera (Ediciones Culturales Argentinas). **Enrique Pérez Mariluz:** Vigil (Editorial Mosca Hnos., Montevideo). **Walter Scott:** Ivanhoe, adaptación de Homero Guglielmini e ilustraciones de Lisa (Editorial Atlántida, Colección "Selecciones juveniles"). **Edmundo de Amicis:** Corazón, versión abreviada de Angela S. de Fuentes, ilustraciones de Juan Darnet (Editorial Atlántida, Colección "Mis grandes libros"). **Oscar Masotta:** El "Pop-art"

BUENOS AIRES DOS POR CUATRO

De Osvaldo Rossler

El autor —poeta inspirado, prosista ágil y, a ratos, cultivando una vieja afición, según el mismo recuerda, cantante de melodías porteñas—, ha elegido un título, el de su compás, para ese libro que es una apología del tango, enfocado desde ángulos bastantes diversos. Conoce bien el tema, tanto en su expresión musical como a lo largo de los mil senderos que toma la letra, y es obvio que ha conocido de cerca a muchos de los autores, lo que le permite captar su íntima sensibilidad para revelarnos algunos aspectos interesantes de su psicología, como personas o escritores o compositores. Por supuesto, al final el tango sale presentado en una imagen depurada, que, a veces, no coincide en todas sus líneas con la menuda producción cotidiana, digámoslo incidentalmente.

El libro, en conjunto, es de indudable interés; pero ya bastante cerca de su final, nos depara una sorpresa un tanto desconcertante: la, a nuestro juicio, innecesaria apología —repetimos aquí el término porque responde al entusiasmo del autor— del uso de expresiones lingüísticas bastardas o brutales, o chabacanas, o vulgares (en el sentido menos respetable de esta palabra), en la producción literaria común y, desde luego, en la letra de los tangos. El autor cree encontrar un sólido apoyo para ese criterio en algunas páginas de Cortázar, a quien innecesario es decirlo, no podemos seguir con entusiasmo en este camino, por muchas razones, vinculadas algunas a la estética y el arte y otras simplemente al buen gusto que no puede ser ajeno a ningún ser humano civilizado, y que no es un "prejuicio burgués", sino una cosa bastante seria. La misma prosa de Rossler, generalmente tan cuidada, nos impide aceptar sus recomendaciones en esta materia. (M. G.).

LA GUERRA DE LOS SEIS DIAS

Por Randolph y Winston Churchill

Este libro, minuciosa y objetivamente documentado sobre los antecedentes y el desarrollo de los acontecimientos que, durante una breve y ardorosa semana, estremecieron al mundo entero, en junio de 1967, apasiona al lector, cualquiera que sea su posición espiritual frente a árabes o israelíes, y eso no solamente por los extraordinarios hechos que desfilan en sus páginas, sino también por el colorido vivo y vibrante que brota a borbotones de la pluma de los autores. Lo sorprendente es que esa pluma haya podido mantenerse severa y justa en sus juicios, mientras capta y relata las mil facetas chispeantes o sombrías, del drama que todavía forma parte esencial de la vida cotidiana en ese fragmento del Medio Oriente.

Aquí debemos destacar algo que puede constituir un serio argumento en favor de quienes sostienen la primarísima importancia de los factores genéticos en el determinismo de la inteligencia. La mayor parte de "La guerra de los seis días" propiamente dicha, fue escrita por uno de los autores —Winston—, joven corresponsal de guerra londinense, que actuó, vivió y vio sobre el terreno los acontecimientos que relata. Y si uno se toma el trabajo de recordar las notas que, como corresponsal de guerra precisamente, escribió a fines del pasado siglo y a comienzos del actual, desde distintos frentes, aquel señor del periodismo, la literatura y la política que se llamó Winston Churchill, advierte sin esfuerzo en las palabras de su joven nieto —dejando de lado al hijo, Randolph—, la misma voz y el mismo acento del ilustre estadista inglés, fallecido en enero de 1965. La herencia. La voz de la sangre (M. G.).

(Edit. Columba, Nuevos Esquemas). **James A. Weisheipl:** La teoría física en la Edad Media (Edit. Columba, Colec. Nuevos Esquemas). **Mariano Baquero Goyanes:** Qué es cuento (Edit. Columba, Colec. Esquemas). **Julio Alfredo Arredondo:** He aquí lo que encontré (Edit. Versalles). **Virginia Carreño:** Estancias y Estancieros (Edit. Goncourt). **Lydia O. Goldstraj:** Curso de Instrucción Cívica (Edit. Luis Lasserre y Cía.).

ECHEVERRÍA Y SUS AMIGOS

Por José Luis Lanuza

Iniciamos la lectura de este libro movidos por una curiosidad espiritual de doble faz: por un lado, el atrayente tema y la conocida versación y pericia literaria del autor; por el otro, la resonancia que despertó el título en nuestra memoria al traernos el recuerdo de un hermoso y valioso libro de Boissier, injustamente olvidado por los editores en estos últimos lustros: "Cicerón y sus amigos".

En cierto modo, el libro de Lanuza sigue los lineamientos formales del otro y, en definitiva, como Boissier, consigue crear o recrear el ambiente, la atmósfera en que se desarrollaron las vidas y acontecimientos del momento histórico —y literario— argentino que el autor obviamente quiere evocar. Lo que quizás tendríamos derecho a lamentar es la ausencia en el texto, o la invisibilidad para el lector común, de las líneas a o largo de las cuales se estableció la conocida influencia espiritual de Echeverría sobre la juventud intelectual coetánea, pues es innecesario hablar de la posterior. De todas maneras, el libro de Lanuza, escrito con amor y realizado sobre una amplia base informativa y con cuidada pulcritud de estilo, merece una vasta difusión entre el público. Su lectura es realmente agradable. (M. G.).

ESTUDIO ECONOMICO DE LA FRUTICULTURA ARGENTINA 1967

Por Carlos Armero Sixto

Con ejemplar esfuerzo informativo, el autor estudia los problemas de la fruticultura argentina en todos sus aspectos y derivaciones, especialmente los que plantean la comercialización de la fruta en el exterior, que podría llegar a ser una extraordinaria fuente de ingresos para los productores. Es un libro excepcionalmente docu-

mentado, objetivo y claro. (M. G.).

CONCEPTO DEL ESTADO PUERPERAL. EL INFANTICIDIO

Por el profesor de Psiquiatría de la Universidad de Córdoba, doctor Carlos A. Morra

El autor reproduce en este opúsculo de 120 páginas, la conferencia que pronunció, en agosto último, en las Jornadas de Ginecología Forense organizadas por la Sociedad de Medicina Legal y toxicología de Buenos Aires. Se trata de un excelente y, nos atreveríamos a decir, casi exhaustivo estudio sobre el importante problema jurídico, clínico y médico-legal de la relación entre el estado puerperal y el infanticidio. El profesor Morra concluye el análisis del tema con la afirmación de que los textos penales actuales, destinados a reprimir ese delito, son, a la par que confusos, demasiado amplios, en cuanto abarcan una eximente no bastante justificada desde un punto de vista rigurosamente científico, y aconseja la eliminación de "la influencia del estado puerperal" como tal eximente. Se trata de un estudio crítico realmente útil y valioso, aún cuando se pueda discrepar con el autor en la interpretación de algunos hechos, y quizá con el rígido formalismo de algunas de sus conclusiones. (M. G.).

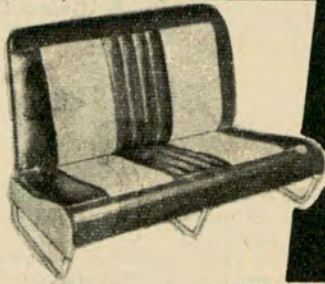
AUXILIO MECANICO

Nuevo número telefónico

82-6081

autoclub sugiere

TAPIZADO DE LUJO "BRUMAR"



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

CRISTALES CURVOS o PLANOS PARA AUTOMOTORES



COLOCACION EN EL ACTO

CERRAJERIA

CASA **JOSE RENTA**

BILLINGHURST 2150

IMPORTADORES

Tel. 82-2118 - Bs. Aires

ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR



La firma **RENAULT SERVICE**, con talleres en Salta 1160/64 y 1325. Capital, Tel. 23-8913/5673, ofrece la atención mecánica integral de toda la línea **RENAULT** con repuestos y accesorios legítimos.

REPARACIONES EN HORAS

HORARIO CONTINUADO DE 7 a 19 HORAS



EL PALACIO DEL AUTO-RADIO

Agente de Service **AUTO-RADIO** MOTOROLA, AUTOVOX, R.C.A.

Venta de receptores: **IMPORTADOS Y NACIONALES** Personal técnico especializado en instalaciones y reparaciones **AUTO-RADIO STEREOFONICOS**

Av. **JUAN B. JUSTO** 7694 / 96 / 98

T. E. 69-7775 - CAPITAL



SEGURIDAD ES FELICIDAD DEFENSAS PARA BALCONES **REY Hnos.**

Ofrece su amplia experiencia en tejidos de alambres artísticos y comunes. Defensas especiales para protección de sus niños. Consultémos.

RIVADAVIA 10912

T. E. 64 - 3168

JUJUY 51 S.R.L.

DEFENSAS Y ACCESORIOS



Fabricación e instalación de **DEFENSAS ESPECIALES, VISERAS y PORTA EQUIPAJES, DE DISEÑOS PROPIOS Y EXCLUSIVOS**, para automóviles y pick-ups nacionales e importados. **EQUIPOS DEPORTIVOS - FUNDAS ANATOMICAS - COLOCACION EN EL ACTO - PLAYA DE ESTACIONAMIENTO.** Descuentos a socios del A. C. A.

Y por supuesto...



CINTURONES DE SEGURIDAD



JUJUY 47/51 (Pza. Once) T. E. 87-8269 y 88-2864 Bs Aires

AUTO-RADIOS

AUTO-STEREOS



AUTOVOX
ARGENTINA S.A.

Adquiera el modelo de su preferencia **CREDITOS HASTA 10 MESES**

Instalación y Venta en:

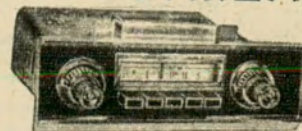
BARZANA y Cía.

Alsina 2074 - Cap. Fed. - T. E. 48-8709

AUTO-RADIO CATEBAR

Fabricación - Venta - Reparación - Instalaciones - Antenas eléctricas y de techo.

BARZANA y Cía.



Agentes Autorizados de **AUTOVOX, MOTOROLA, BENDIX, TEN y PHILCO**

Descuentos a socios del A.C.A.

CREDITOS

BARZANA y Cía. - Alsina 2074 - Capital Federal - T. E. 48-8709

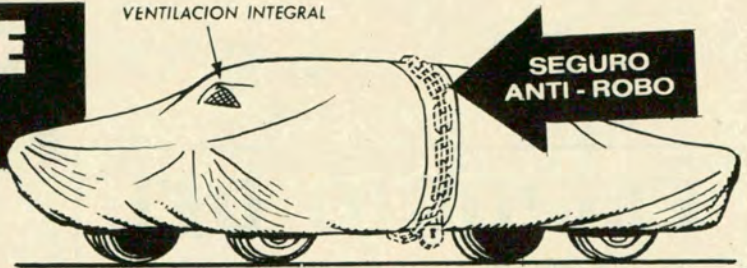
DIRECTAMENTE DE FABRICA...

llega a usted en la mejor calidad y al más bajo precio.

¿Porqué dejar que el sol, la lluvia, el rocío y las heladas dañen a su vehículo, si para evitarlo fué creado el TAPAUTO BRUNO? No espere más, aisle a su automóvil de los agentes climáticos, colocándole un TAPAUTO BRUNO. Su óptima confección en tela 'frisada con policloruro de vinilo importado y con proceso MULTIFLEX, sus soldaduras electrónicas, su ventilación integral, le garantizan más calidad y más duración por menos precio. También puede adquirirlo, a opción, con SEGURO ANTI-ROBO (Mod. Reg. N° 3004). Fabricado para todo tipo de vehículo.

VENTILACION INTEGRAL

SEGURO ANTI-ROBO



TAPAUTO®

AHORA CON HD 405 ALUMINIZADO QUE RECHAZA LOS RAYOS SOLARES

Bruno

N 817

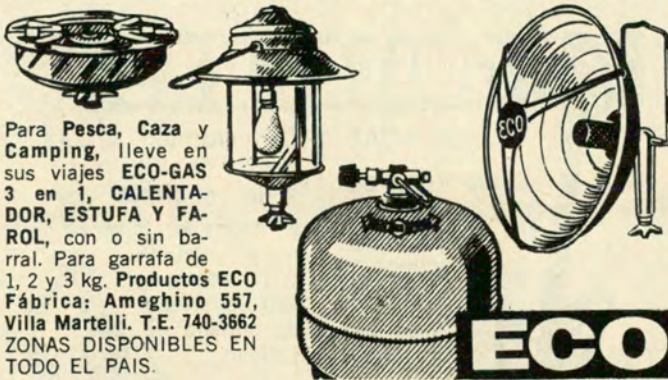
Central LONERA

Bmé. MITRE 2771 • TEL. 87-9666-8481
ESTACIONAMIENTO GRATUITO: CASTELLI 150

DISTRIBUIDORES EN:

Zona OESTE: SHELL HAEDO, Rivadavia 16028-T.E. 658-1335, HAEDO
ROSARIO: LONERIA "EL INDIÓ", San Luis 1559, T. E. 68076
CORDOBA: CASA MARCOS KAPLAN, Rivadavia 265, T. E. 5212.
BAHIA BLANCA: OSCAR LEBED, Charlone 21, T. E. 33750.

TAMBIEN DISPONEMOS DE LONAS PARA CUBRIR PORTAEQUIPAJES



Para Pesca, Caza y Camping, lleve en sus viajes ECO-GAS 3 en 1, CALENTADOR, ESTUFA Y FAROL, con o sin barral. Para garrafa de 1, 2 y 3 kg. Productos ECO Fábrica: Ameghino 557, Villa Martelli. T.E. 740-3662 ZONAS DISPONIBLES EN TODO EL PAIS.

ECO



LAVE SU COCHE COMO, CUANDO Y DONDE QUIERA con la MINI BOMBA PORTATIL

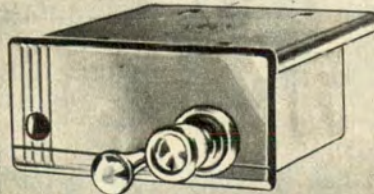
LAVA-PRES MR

Se acopla fácilmente y en pocos minutos al motor de su automóvil, o también a un motor eléctrico o a nafta de 1/2 HP, y al instante le brinda abundante agua y a presión, facilitándole un rápido y efectivo lavado de la carrocería, motor y chasis.

Solicítela al comercio del ramo o a su distribuidor

JUAN ANGEL DIEZ Y CIA. S.A.C. e I.
Av. Pueyrredón 940, T. E. 86-7364/2716, Capital

Cigarrera Automática **3H**[®]
AHORA CON ENCENDEDOR ELECTRICO



Un cigarrillo siempre a mano con sólo apretar un botón y casi puede decirse que sale encendido... porque al lado Ud. tiene ahora, en la misma cigarrera, un infalible encendedor eléctrico. Ideal p/obsequio. Y ADEMÁS, CIGARRERAS PARA ESCRITORIO.

Fabricante: HE-CAR, Bolivia 3036 Capital.

Venta en: E.M.E.B.E., Av. San Martín 4851. RIVECAR, Gaona 4567, Cap. BATTINI, Av. Maipú 2164, Olivos. M. R. BOLLO DOMINGUEZ, Soler 250, Bahía Blanca, y casas del ramo. Mod. Pat. N° 5703.

Ud. mismo puede colocarla debajo del tablero en cualquier marca de auto.



SU GARAGE PORTATIL.

PARA EL INVIERNO. LA FUNDA CUBRE-COCHES MAS RESISTENTE A LA INTEMPERIE - total protección contra el granizo, lluvias, heladas, rocío, etc. IMPERMEABLE 100x100, COSIDA Y SOLDADA, confeccionada en telas especiales afelpadas por dentro - no rayan - no se pegan 2 ventilaciones.

TAMBIEN el mayor surtido en artículos para camping. ENVIOS AL INTERIOR - Ventas por mayor y menor. PEDRO V. CAFFARENA, Av. Juan B. Justo 6801, T.E. 69-6065 - Bs. As.

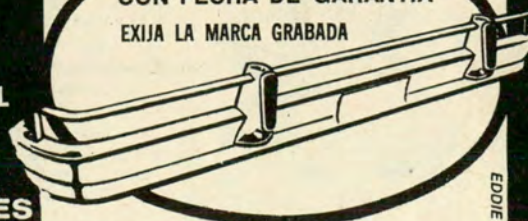
DEFENSAS TAMEKO

PROTEGEN Y REALZAN LAS LINEAS DE SU AUTOMOVIL

Colóquela en las casas del ramo o en nuestra fábrica

INDEPENDENCIA 1558-66
TEL. 37-0583 - BUENOS AIRES

CROMADO CON FECHA DE GARANTIA EXIJA LA MARCA GRABADA



EDDIE

Impala, Mercedes Benz, Torino, Rambler, Valiant, Falcon, Citroen, Chevrolet 400, Taunus, Pick Up, etc. etc.

HACEMOS DEFENSAS ESPECIALES SOBRE TODOS LOS MODELOS IMPORTADOS

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

EMPORIO DEL AUTO STEREO

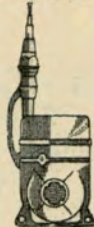
LA MAS COMPLETA SELECCION DE MAGAZINES Y EQUIPOS REPRODUCTORES DE TODAS MARCAS.

- Por sólo \$ 400 canjeamos sus magazines usados por nuevas selecciones.
- Alquiler de equipos regrabadores. Ud. graba sus magazines con su propia selección de discos.
- Compramos magazines en desuso.

VENTA - COLOCACION - SERVICE



Auto Radios Blaupunkt, Motorola, etcétera
Antenas eléctricas automáticas



Instrumental B.R.D., Alligator, etcétera



ACCESORIOS EN GENERAL - PALANCA AL PISO ENCENDIDO A TRANSISTORES - CALEFACTORES

Descuentos a Socios del A.C.A. - Playa de Estacionamiento

CABALLITO



AUTOMOTORES S.R.L.

J. B. ALBERDI 793

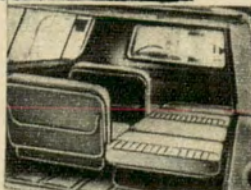
Tel. 99¹- 6798

VITIS
ASIENTOS ESPECIALES

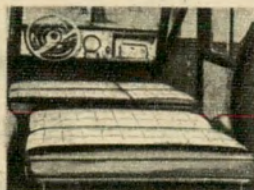
MAURICIO VITIS Y CIA. S.R.L.
Dr. Adolfo Dickman 1375/79
(antes San Blas), Alt. Av. San Martín 2700, T. E. 59-2026
Buenos Aires.

PARA CAZA, CAMPING, VIAJES.

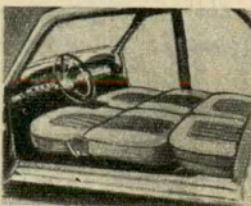
LINEA DE ASIENTOS FUNCIONALES.
Convertibles en CAMA totalmente horizontales.



PICK-UP



ESTANCIERA



FORD FUTURA



CITROEN y 4L

SUPER AUTO - RADIO

Para todo Automotor



Para 6 ó 12 volts, positivo o negativo a masa

Adquiérala y hágala instalar a CREDITOS HASTA EN 10 MESES en:

BARZANA y Cía. S. R. L.

ALSINA 2074 - Cap. Federal - T. E. 48-8709

Fabrica y garantiza

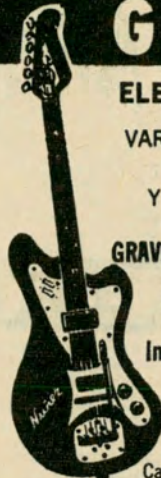
TELESUD S.A.

bajo licencia exclusiva de KOBE KOGYO CORP. (JAPON)

* PRODUCTORES DE LOS TELEVISORES

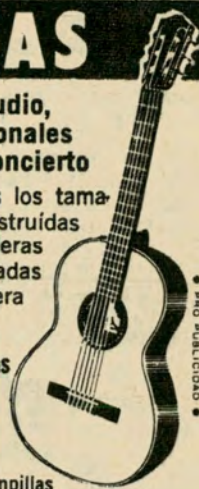


GUITARRAS



ELECTRICAS
VARIEDAD DE MODELOS Y COLORES
AGUDOS Y GRAVES UNICOS!
MAXIMA GARANTIA

De estudio, profesionales y de concierto
En todos los tamaños Construidas con maderas estacionadas de primera calidad.



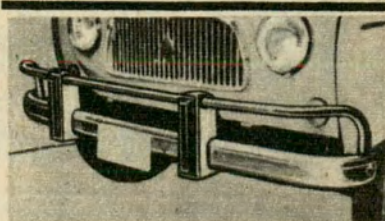
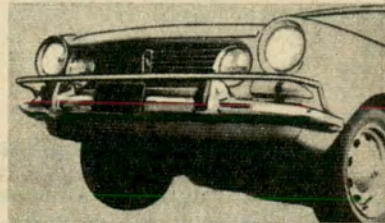
Invitamos a Ud. a conocerlas
PLANES TOTALMENTE EN CUOTAS SIN ANTICIPO

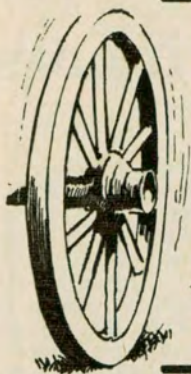
Catálogos remitir \$ 40. en estampillas
97 AÑOS FABRICANDO GUITARRAS. SU MEJOR GARANTIA.
Socios A. C. A. Descuentos especiales

ANTIGUA CASA NUÑEZ

SARMIENTO 1573 - Tel.: 46-7164

DANNY CARS S. C., fabricantes de DEFENSAS Y PARAGOLPES, han creado especialmente para el TORINO en sus 3 versiones, con y sin UÑAS. RAMBLER TORNADO en sus 3 versiones, RENAULT 4L, RENAULT GORDINI, RENAULT 850, sus exclusivas DEFENSAS INTEGRALES. Colocación en el acto en J. A. CABRERA 5729 (alt. Córdoba 5700), Buenos Aires. Solicite turno al 772-5800. Pídalas a su concesionario. Al interior envíos contra giro y/o cheque bancario. Se colocan ZOCALOS ESTRIBEROS para 4L





GRAN PARRILLA adherida a DINERS CLUB

La Rueda

ESPECIALIDAD DE LA CASA
CHIVITO AL ASADOR Y COSTILLARES

COCINA INTERNACIONAL
atendida por sus propios dueños

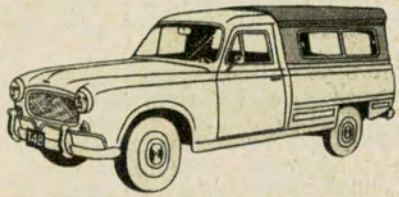
**SALON PARA BANQUETES
Y DESPEDIDAS**

MUSICA FUNCIONAL ESTACIONAMIENTO

Avda. CABILDO 4899 701-0410
(a 100 metros de la Avda. GENERAL PAZ) 701-0548

068 N

para su nueva pick-up PEUGEOT



la mejor carrocería al mejor precio

- Totalmente forrada en NIKKO
 - Ventanas dobles, corredizas, con vidrios templados
 - Plafonier central de luz y... UNICA ; carrocería musical!
- Stock permanente - Colocación inmediata

FACILIDADES DE PAGO A CONVENIR

Pídala a:

CARROCERIAS **milán**

FABRICA Y VENTA: BRANDSEN 3739
(alt. Av. Mitre 3600) - Sarandí - Tel. 207-8103
AV. MITRE 2650 - Avellaneda - Tel. 22-5916

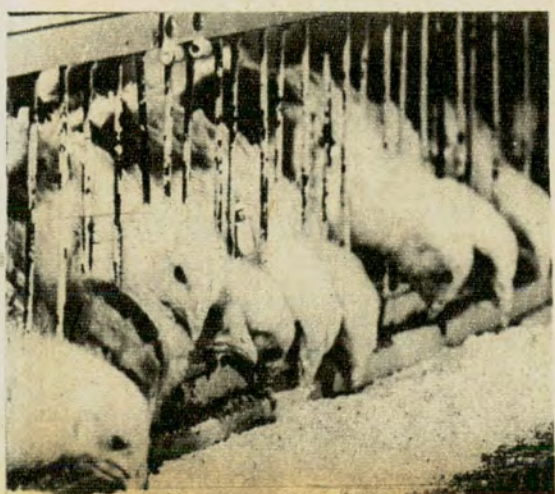
en Gral. Pacheco
RUTA 9 Km. 34 1/2

en Tucumán
MONTEAGUDO 621

en Santa Rosa
25 de MAYO 646

en Córdoba
JUAN B. JUSTO 1620

ALIMENTO PARA ANIMALES ELABORADO CON PETROLEO



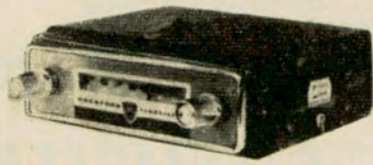
UNA nueva generación de pollos británicos es utilizada actualmente por dos organizaciones independientes de investigación para establecer qué efectos tiene sobre las aves la ingestión de un concentrado de proteínas confeccionado por la British Petroleum, a partir del petróleo.

En su refinería de Lavera, Francia, la British Petroleum iniciará este año la construcción de una planta productora de proteínas de petróleo. Esta planta, que costará 2.000.000 de libras esterlinas, producirá en 1970 dicho concentrado proteínico a un régimen anual de 16.000 toneladas.

Durante los ensayos, el alimento normal de soya suministrado a los pollos fue sustituido en sus dos terceras partes por proteínas de petróleo. Posteriores exámenes de los animales revelaron que su ingestión no había tenido efectos colaterales; por otra parte, el sabor del alimento no había variado.

Después de descubrir en 1959 que cierto tratamiento microbiológico del gas oil permitía lograr concentrados de proteínas, la British Petroleum inició un programa de investigaciones para la producción de dicho concentrado en cantidades comerciales.

AUTO-RADIO A TRANSISTORES ROCKFORD



Circuito totalmente transistorizado. Selectividad y ganancias excepcionales. Frente adaptable a cualquier auto, pick-up, camión, etc. CON GARANTIA ESCRITA

PRECIO EN NUESTRA FABRICA \$ 4.950.- Neto.

Además, a su disposición, una amplia línea en sintonía a botonera y estéreo-fónicos.

Descuentos especiales a socios del A.C.A. Solicite catálogos ilustrados.

Al interior enviamos previo giro y \$ 200 para gastos.

VENTAS Y PLAYA DE INSTALACIONES
EVODINE S.R.L.
ESTADOS UNIDOS 4339/45 - Buenos Aires

INFALTABLE EN SU



CAR STEREO modelo T.P.I., con frente de imitación madera igual que el tablero original, compacto, 4 track. GRAN SURTIDO DE MAGAZINES.

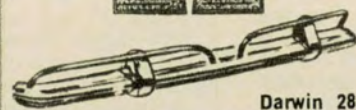


CUBRE ALFOMBRAS "TOLYCA CATALANO", 3 piezas plastificadas, hermosos colores, diseño muy moderno y relieves antideslizantes.



DEFENSAS, cromado inalterable, caño redondo y línea moderna

PRECIOS, ESPECIALES PARA AGENCIAS Y REVENDADORES. DISTRIBUIDORES



REPAC
SACIFIA.

"Garantiza lo que distribuye",
Darwin 28, CAPITAL, T.E. 55-6110 y 54-9493.

TOLDOS DE ALUMINIO

alfa
para cubrir todo tipo de ambiente

Ideal para patios, balcones, terrazas, frentes de negocios,

ENTREGA EN INTERIOR

CONSULTENOS SIN COMPROMISO AL

750-2340

78-7537 58-7362

AMPLIAS FACILIDADES DE PAGO

Talleres Metal. TRES DE FEBRERO • E.MERLO • 286-CASEROS

FUE ENVIADA UNA NOTA DE FELICITACION AL PRESIDENTE DE LA UNION, LYNDON B. JOHNSON

Se destacan en ella las declaraciones
del gobierno norteamericano
tendientes a estimular el turismo
en América latina.

Suscripta por el doctor César C. Carman, presidente de la *Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes*, y por el secretario-tesorero de dicha Entidad continental, señor Juan B. Gill Aguinaga, la comunicación al presidente norteamericano expresa textualmente:

"Señor Presidente:

"Todos los pueblos de la dilatada América latina, y podría decir que también el gran pueblo del país de V.E., han recibido con íntima y genuina satisfacción las declaraciones oficiales de nuestro gobierno en las que, por motivos diversos y de fundamental significación, se propugna y en cierto modo se promueve concretamente la posibilidad práctica de estimular y acrecentar los viajes de turismo de los ciudadanos de los Estados Unidos hacia los países iberoamericanos.

"La Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC), fundada en 1941, que hoy tengo el honor de presidir y en cuyo seno se agrupa un calificado conjunto de instituciones y organizaciones que desinteresadamente bregan por el acercamiento de los pueblos de todo el Continente, sin distinción de latitudes, mediante el incremento del autovillismo y el turismo interamericano, está segura de interpretar el sentimiento de todas las comunidades

humanas que habitan este hemisferio, al sur y al norte del Pí Grande, al hacer llegar a V.E. por mi intermedio, no solamente sus felicitaciones por la mencionada actitud del gobierno de V.E., que revela la amplitud y exactitud de sus miras, sino también su adhesión a esa política promocional del turismo intracontinental, que seguramente puede convertirse, a breve plazo, en un medio eficaz como pocos para consolidar la indispensable solidaridad espiritual de los pueblos de América.

"Porque, en el caso, no se trata de estimar los beneficios patrimoniales que eventualmente habría de producir a las naciones de la América latina, la preferencia en los itinerarios turísticos hacia estos países, directamente o por implicancia aconsejada en la palabra oficial del gobierno de V.E., que en esta comunicación recojo. Hay algo más trascendente que está incubado en ese consejo feliz. Considero, y pensamos así, estoy seguro de ello, todos los hombres dirigentes de esta Federación, que no existe quizás, en nuestros días, un instrumento o un impulso constructivo más valioso y útil para el acercamiento, la comprensión recíproca y la consecuente estimación entre los pueblos que el turismo, que abre a la curiosidad humana bien intencionada los caminos de la tierra, las fronteras de los países y las puertas de los ho-

gares. Y los americanos, todos los americanos, a despecho de las diferencias de idiomas, de riquezas o de poderío, necesitamos acercarnos entre nosotros y conocernos bien, para poder constituir en definitiva, como debemos hacerlo, la mayor fuerza social que pueda mantener y cultivar los principios, las normas, los postulados esenciales y las indeclinables formas de vida creadas por la civilización occidental y fecundadas en este Continente al amparo de la libertad. Este es un imperativo de la historia, que ahora V.E. ha recogido y expresado, en una ocasión particularmente oportuna, de una manera que ha movido la sensibilidad de los hombres y las mujeres de la América latina.

"Al reiterarle, señor Presidente, en mi nombre propio y en el de la Federación Interamericana que presido y que es, en realidad, una institución panamericana por su naturaleza y por su esencia, las felicitaciones cordiales y sinceras que merecen sus comentadas declaraciones, me es muy grato saludarle con mi más alta consideración."

UNA EXCURSION EXTRAORDINARIA AL PERU

*La organiza el A.C.A.
con motivo de la
inauguración de la sede
social del Touring
y Automóvil Club del
país hermano.*

EL 20 de mayo será inaugurada en la ciudad de Lima la nueva sede social propia del Touring y Automóvil Club del Perú. Con tal motivo, el presidente de esa entidad ha invitado formalmente a

ADHERIDAS

Las autoridades de los restantes clubes miembros de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC) a concurrir a los actos inaugurales, que comprenderán diversas reuniones sociales y excursiones a lugares históricos del país hermano, entre ellos, el Cuzco.

Por su parte, el Automóvil Club Argentino, cuyo presidente, doctor César C. Carman, lo es también de la nombrada Federación Interamericana, ha organizado un viaje al Perú que se desarrollará según el programa que más abajo detallamos.

Teniendo en cuenta la brevedad del tiempo disponible para la organización del viaje y la forzosa limitación de los asientos, como así también la posibilidad de que participen de él las esposas y demás familiares de los viajeros, se solicita a todos los interesados que hagan llegar su adhesión formal antes del próximo 10 de abril, poniéndose en contacto directo con la División Turismo del A.C.A. (en el 1er. piso de la Sede Central), para formalizar las tramitaciones e imponerse de los diversos detalles prácticos del viaje.

EL PROGRAMA

El programa del viaje organizado por el Automóvil Club Argentino, que incluye, lógicamente, los actos previstos por el Touring y Automóvil Club del Perú, es el siguiente:

Mayo de 1968

Sábado 18. Buenos Aires: Salida a las 17.40 del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, en el vuelo LA 452 (LAN-Boeing) con destino a Lima. Llegada a las 22.50 horas. Recepción y traslado al Hotel Crillon.

Domingo 19. Lima: Visita de la ciudad, museos y alrededores. Almuerzo incluido.

Lunes 20. Lima: Asistencia a los actos de inauguración de la sede social del Touring y Automóvil Club del Perú.

Martes 21. Lima: Salida en avión para Cuzco. Traslado y alojamiento en hotel de primera categoría.

Miércoles 22. Cuzco: Visita a las ruinas de Machu Pichu, con almuerzo incluido.

Jueves 23. Cuzco: Salida por vía aérea con destino a Lima. Llegada, traslado y alojamiento en el Hotel Crillon.

Viernes 24. Lima: Día libre.

Sábado 25. Lima: Salida a las 6 horas del Aeropuerto Internacional Jorge Chaves, en el vuelo LA 151

(LAN-Boeing) con destino a Buenos Aires. Llegada a las 14.10 horas.

Precio por persona. Contado: US\$ 352 (US\$ 1: \$ 350), o sea \$ 123.200.- **Crédito:** US\$ 115,40, o sea \$ 40.390 en carácter de anticipo, y 12 cuotas mensuales de US\$ 22,08, o sea \$ 7.729 por cuota. A dichas cifras deberán agregarse las que correspondan por impuestos y sellados. La financiación estará a cargo de las empresas transportadoras.

El precio incluye: Pasaje aéreo en clase económica. Alojamiento en habitaciones dobles con baño pri-

vado, incluido laudo e impuestos. Excursiones y visitas previstas en el programa. Traslado de los aeropuertos a los hoteles y viceversa, y los dos almuerzos indicados en el programa. *No están incluidos* en el precio: bebidas, propinas, extras, ni cualquier otro servicio no especificado.

La documentación personal exigible es el *pasaporte válido* y el certificado de vacuna *antivariólica* internacional.

El programa de vistas está sujeto a eventuales modificaciones.●



ESCUELA DE MECANICA

(AUTOMOTORES)

INICIACION DE CURSOS 1968

- MECANICA LIGERA
- CARBURACION
- ENCENDIDO
- INTRODUCCION AL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
- MECANICO DE AUTOMOTORES

ADEMAS SE PONE EN CONOCIMIENTO DE LOS ASOCIADOS LA INAUGURACION DEL TALLER DE AFINACION QUE LA ESCUELA PONE A SU DISPOSICION

INFORMES: AV. VELEZ SANSFIELD 850
T. E. 21 - 6650

AL asiduo concurrente a los espectáculos del Teatro Colón en las diferentes temporadas, tanto como al lector común, les puede interesar conocer los pasos que se siguen para el montaje de cada uno de ellos, en los que trabajan cientos de personas en organizados equipos.

A fin de dar una breve idea de cómo se prepara una representación, podemos tomar una obra cualquiera a la que se quiere dar una nueva escenografía. En este caso es necesario prepararlo todo, desde el decorado hasta los trajes.

Suele a veces elegirse a un escenógrafo conocido para la preparación de los decorados, y otras se llama a concurso con el objeto de elegir los bocetos y *maquettes*, tanto para la escenografía como para el diseño de los trajes, al mismo tiempo que se prepara el material musical.

Una vez aprobados los bocetos, comienza la realización de los decorados en el taller escenográfico, haciéndose *maquettes* corpóreas, las que deben ser aprobadas por los directores de escena, orquesta y baile, quienes hacen las modificaciones correspondientes para el mejor movimiento de los cantantes, coro, cuerpo de baile y comparsas.

Cuando queda la *maquette* definitiva se preparan las telas de acuerdo con las medidas del escenario.

Después de esta primera operación se trazan los dibujos en la proporción real, y el personal de pintores escenógrafos pone manos a la obra, copiando el colorido del boceto y recargando los matices a fin de que el escenario resulte una copia exacta del cuadro deseado.

A título de información, diremos que en *El Barbero de Sevilla*, de Gioacchino Rossini, se requieren unos 1.166 metros cuadrados de tela para los tres actos; en *El Murciélagu*, de Strauss, se han llegado a usar hasta 2.200 metros cuadrados, y en *Élixir D'Amore*, de Donizetti, casi 2.100 metros cuadrados.

Al mismo tiempo, la sección utilería va preparando los muebles, armas, estandartes, tapices, cuadros y todo lo que haga falta para dar el ambiente adecuado a la obra.

La sastrería confecciona los trajes

de los cantantes solistas, de los del coro, del cuerpo de baile, etc. A todos se les provee del ropaje adecuado al carácter y época de la acción a desarrollarse. Muchas veces se llegan a preparar más de 1.000 trajes en una ópera donde entran grandes masas. En *Boris Godunov*, de Mussorgsky, por ejemplo, aparecen en escena hasta casi 800 personas.

Una vez elegidos los cantantes que tendrán a su cargo los papeles pro-

a montarlos en sus respectivos bastidores, dotándolos de puertas, ventanas, árboles, puentes, balcones, etc., y completándolos con la maquinaria auxiliar para facilitar el movimiento escénico.

Cuando toda la escenografía está lista, se procede a darle vida con el juego de luces apropiado, iluminando los decorados con reflectores de 3 a 4 mil watts cada uno, que proyectan luces de distintos colores sobre las telas. Aquí, el ingeniero

COMO SE MONTA UN ESPECTACULO EN EL TEATRO COLON

Por

BEATRIZ TREJO

Para Autoclub

tagónicos, se inician los estudios de las partes respectivas, acompañados al piano. A un mismo tiempo ensaya el coro, bajo la dirección del maestro. El maestro Tulio Boni ocupa actualmente este cargo en el Teatro Colón.

Los primeros ensayos parciales en escena son visados por el director de orquesta, que indica el ritmo musical; por el *regisseur*, que enseña el movimiento escénico, y el apuntador, quien recuerda el texto dramático, es decir, el libreto.

Entretanto, se concluyen los decorados y los maquinistas proceden



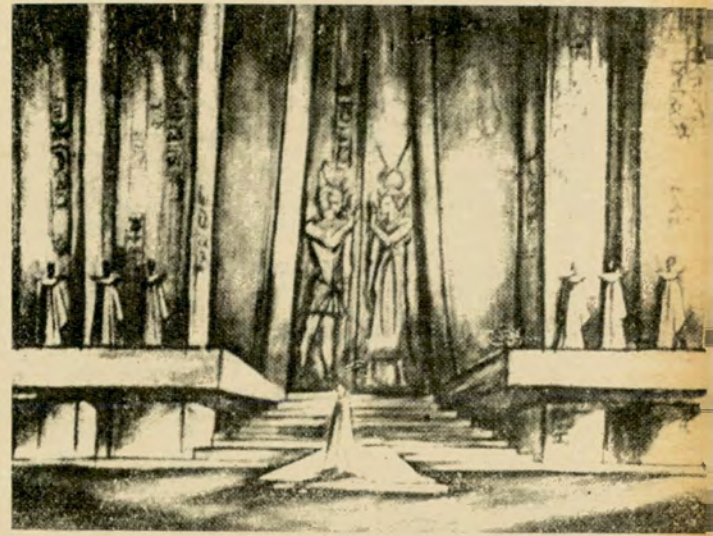
escénico y el escenógrafo indican la graduación de la intensidad y la dirección de las luces. Este es uno de los pasos principales en escenografía para poder obtener los efectos adecuados, poniéndose en ellos en juego los elementos accesorios para lograr la noche, el día de sol, el alba, el crepúsculo, los relámpagos, la niebla, etc. Hasta los movimientos del agua, de las nubes, estrellas, etc., se producen por reflejos luminosos sobre los decora-

dos. Las llamas, el fuego y el humo, se obtienen también con telones transparentes iluminados por reflectores provistos de placas en movimiento que se superponen.

Ya preparado el espectáculo desde el punto de vista escénico y musical, se realiza un ensayo completo del conjunto, que precede al denominado *ensayo general*, en el que se utilizan todos y cada uno de los elementos que han de integrar el espectáculo definitivo, corrigiéndose a

esta altura las deficiencias que pudieran surgir a último momento.

El ensayo general se hace ya en vísperas del espectáculo, agregándose los trajes y las caracterizaciones de cada uno de los intérpretes, coro, cuerpo de baile y bailarines solistas, tal como han de presentarse en el momento de alzarse el telón y afrontar el juicio inapelable del público, que, indiferente a todos los esfuerzos previos, da el fallo definitivo con su aplauso. •



Arriba: el boceto de Robert Oswald para el primer acto de "Aída" de Verdi. Abajo: su realización.

Los zapatos, botas y calzas exigidos por cada tiempo y estilo del repertorio lírico, se amontonan en ese mundo misterioso que es el subsuelo del Teatro Colón.

VIAJE POR ESPAÑA

(Viene de la página 45)

qués de la Navas, del marqués de Almarza, el de Oñate, el de los Aguila, el de Núñez Vela, el presunto de don Rodrigo, el que se describe en la novela de Larreta. Y como último recuerdo, la Puerta de San Vicente, una de las varias por las que se entra y se sale de la ciudad amurallada, con sus dos enormes y redondas torres de piedra y el arco románico que las une coronado, como las torres de las almenas.

Madrid, único y múltiple

Madrid es único. Y hay que vivir en él, aunque sea unos días, antes de morir, para saber lo que es sentirse feliz. Ya lo dijo Hemingway, que hasta el aire allí da una alegría activa al respirar. Imposible resumir en pocas líneas lo que es y lo que encierra Madrid. No hay un Madrid, sino varios Madriles, cada uno con su sello propio, pero ensamblados y armonizados admirablemente entre sí. El Madrid antiguo, con sus distintas etapas: el de los Austrias, el de los Borbones, el romántico, el isabelino, el Madrid de Galdós; el Madrid que llamaríamos moderno (el de la Gran Vía y los barrios aristocráticos de Salamanca y la Castellana). Y por último el Madrid que llamaríamos del ensanche, y que se extiende día a día, abriendo anchísimas avenidas y diagonales, en una sucesión de monobloques de hierro y cemento, verdaderos palomares humanos, tales como los que hemos visto ya en reconstruidas ciudades alemanas y en otros países de Europa. Evocamos sólo los bellos y señoriales jardines del Prado, Recoletos y la Castellana; El Retiro, con las grisáceas estatuas de los Reyes, su magnífica arboleda y su lago muy fin de siglo; la monumental Puerta de Alcalá, de la época de Carlos III, y las madrileñísimas estatuas de la Cibeles y la de Neptuno; el Rastro, ese mundo de cosas vejas, de covachas, de anticuarios y de los más extraños objetos y muebles expuestos en las aceras o colgados de las puertas de los negocios, que tan bien y con tanta gracia describió Gómez de la Serna; la Gran Vía, flanqueada de elegantes negocios y cines; los barrios aristocráticos, con mansiones de principios del siglo, de altas puertas y ventanas y balcones cerrados. Pero detengámonos siquiera un momento en el Madrid antiguo, en la Plaza Mayor, con la estatua ecuestre de Felipe IV en el centro y encuadrada por altos y macizos edificios, todos de la misma altura, y con soportales o recova en la planta baja, y por donde se sube a ella; las calles, estrechas y de construcciones antiquísimas que rodean dicha plaza, con multitud de tabernas y merenderos en la parte baja, calles y pequeñas plazas que constituyen el escenario de muchas de las novelas de Galdós; la Puerta del Sol, centro espiritual de Madrid. ¡Y cuánta gente! En ninguna otra ciudad europea hemos visto tanta gente en las calles, a pesar de lo crudo de la estación. A lo largo de las calles cercanas a la Puerta del Sol, verdaderos rosarios de negocios de todas clases, muchos de ellos sin modernizar, tales como eran hace cien años o más. No dejaremos tampoco de evocar la casa donde vivió y murió Lope de Vega —calle Cervantes Nº 11— de dos pisos, que visitamos, desde el jardín y el

pozo de la planta baja —todo tal como estaba en vida de Lope—, la casa de varios pisos, donde también vivió y murió Cervantes, en la misma calle Nº 2, en primer piso —hoy cosa incomprensible, habitado por extraños, en vez de destinarlo a un pequeño museo o biblioteca cervantina, por ejemplo—, con una chapa donde bajo el busto del autor del Quijote se lee la siguiente inscripción: "Aquí vivió y murió Miguel de Cervantes Saavedra, cuyo ingenio admira el mundo. Falleció MDCXVI", la iglesia de las Trinitarias Descalzas, en la calle Lope de Vega, donde, según la tradición, están enterrados Cervantes y su esposa, y la hija de Lope, monja de este convento; el Convento de las Descalzas Reales, la iglesia de San Ginés, en la calle del Arenal, donde se casó Lope de Vega y donde fue bautizado Quevedo, frente por frente de la casa, también de pisos, donde nació Ruperto Chapí. Y culminando nuestros recuerdos, numerosos y encantadores, de un Madrid al que volvíamos por tercera vez en nuestra vida, el Museo del Prado, al que fuimos ininidad de veces, uno de los más ricos e importantes del mundo, lleno, no sólo de Velázquez y Goyas sino de los más grandes maestros de la pintura italiana. Y por último, nuestra asistencia a una de las reuniones de la Real Academia Española y la sutil y penetrante discusión de los académicos en torno de la acepción verdadera de la palabra simetría, y la visita a la hermosa casa de Menéndez Pidal, en uno de los ensanches de Madrid, el mismo día que cumplía esta gloria viva de España, noventa y cinco años. Y la plaza de toros, mitad con sol, mitad con sombra, repleta de gente, donde presenciábamos la lidia de seis bravos toros, en un ballet de colores, de gritos y de sangre que, aunque nos impresionó vivamente, nos pareció, perdonémos los aficionados a la tauromaquia, cruel y sanguinaria en extremo.

La imperial Toledo

Y cerca de Madrid, la imperial Toledo, descripta y cantada por Garcilaso y Góngora, con sus tres estratos de ciudad goda, ciudad mora y ciudad judía; con su magnífica catedral, ante cuyo perímetro irregular se cortan varias calles, y en una de cuyas naves oscuras vimos un día la estatua orante de Garcilaso y su padre; con sus calles estrechas que suben y bajan en cuesta, flanqueadas de casas de dos o tres pisos, vetustas ya; con su Sinagoga, su casa y Museo del Greco, desde cuyas ventanas nos quedamos un día mirando, a lo lejos, los cigarrales o casas de recreo, con verdes árboles, que inspiraron a Tirso de Molina su célebre obra "Los cigarrales de Toledo".

Y cerca también de Madrid, esa imponente de piedra del austero y fanático Felipe II, que es El Escorial, donde todo es horizontal, geométrico y sobrio, con la cámara poligonal y alta donde están alineados, unos encima de otros, los féretros de los reyes, desde los Reyes Católicos hasta Alfonso XII, y con ese documento psicológico que es la pequeña cámara dormitorio del temido y poderoso Felipe II.

Y Aranjuez, con el enorme y fastuoso Palacio, residencias de los reyes en épocas de caza, la Casita del Labrador, en medio del Jardín del Príncipe, y esa maravilla que son los jardines que rodean el Palacio.

De Alcalá de Henares diremos sólo

que fuimos a ella llevados por nuestra admiración a Cervantes, el más ilustre de sus hijos. Esta es la iglesia, llamada la Capilla del Oidor, semidestruida durante la guerra civil, donde fue bautizado el poeta; ésta, la pila bautismal, reconstruida, e incrustados en ella, los pocos fragmentos de la primitiva, que pudieron salvarse. Esta, su partida de bautismo, conservada como una reliquia en el palacio del Ayuntamiento. Y éste, el solar donde se levantaban, hasta hace años, los restos de la casa natal del escritor, hoy reemplazada por una construcción a la que equivocadamente se la denomina Casa de Cervantes. Antigua y bella ciudad de Alcalá de Henares, con el hermoso edificio de la Universidad que le dio fama y prestigio en la antigüedad, y que hoy, trasladada la Universidad a la capital de España en 1856, sólo conserva como testigos de su pasado esplendor sus viejas iglesias, sus deteriorados palacios con escudos de piedra, el palacio fortificado del cardenal Cisneros, el fundador de la histórica Universidad y promotor de la Biblia Poliglota Complutense, impresa aquí y monumento imperecedero de la cultura humanística de la península.

Segovia: Castilla pura

Segovia, en la vertiente norte del Guadarrama, es Castilla pura. ¡Qué impresión de grandeza y al mismo tiempo de gracia y esbeltez la de su acueducto!, obra de los romanos, con sus 118 arcos en dos filas superpuestas y sus setecientos metros de largo, que cruza la ciudad, todo él de piedras yuxtapuestas, con sus murallas y su puerta torreada de San Andrés, y al descubierto. Segovia, con su catedral gótica, la iglesia románica de San Martín, las de San Millán, San Esteban, San Juan de los Caballeros y la Vera Cruz o de los Templarios. Monasterio del Párral, de los monjes jerónimos, que data de 1447, una joya arquitectónica, abandonado durante noventa años, durante el pasado y presente siglo, y de cuyos tesoros sólo ha quedado intacto el magnífico retablo que se levanta hasta muy alto, tras el altar mayor. Y el Convento de los Carmelitas Descalzos, también un poco en las afueras de la antigua ciudad, y en cuyo interior vimos, con profunda e indescriptible emoción, la tumba de San Juan de la Cruz, y al lado, en el suelo, el lugar donde estuvo primitivamente enterrado. Y el Alcázar, con sus altas torres puntiagudas, desde donde se domina toda la ciudad y el campo que la circunda, y el Museo Cerámico de Zuloaga, y la Casa de los Picos, y la de los Contreras, hoy del marqués de Lozoya, y la casa del marqués de Arco, y tras unos jardinitos modestos, la modesta pensión —calle Desamparados Nº 5— donde vivió durante catorce años Antonio Machado, y su pobrísimos cuarto: una cama de hierro, de colegial, un lavabo, también de hierro, en una esquina, una cómoda, la mesita de pino donde escribía, la percha donde colgaba su sombrero, todo mostrado por las mismas mujeres, madre e hija, que regenteaban la pensión —cuatro o cinco huéspedes sólo— en la época en que vivió aquí el autor de "Campos de Castilla". •

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



MEMORIA DEL EJERCICIO 1967

DEL SEÑOR GERENTE GENERAL AL SEÑOR TESORERO

Tengo a bien elevar a esa Tesorería el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al Ejercicio N° 63, comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 1967, los que han sido confeccionados por la División Contable con la conformidad de esta Gerencia General.

El citado ejercicio ha arrojado un superávit de 707.849.722,42 pesos que, conceptualmente, corresponde discriminar en la siguiente forma: \$ 657.412.513,42 obtenidos como resultado de la explotación, y \$ 50.437.209 provenientes de la valuación fijada a los inmuebles incorporados al activo del Club con motivo de convenios celebrados oportunamente con gobiernos provinciales.

El citado superávit de explotación, que casi ha duplicado al de la estimación presupuestaria, ha sido logrado luego de constituirse las previsiones y reservas necesarias por un monto de \$ 305.800.000 y practicado las amortizaciones técnicas de los bienes de uso por un total de \$ 191.500.000.

En lo que respecta a la actividad económica, cabe expresar que, como consecuencia de la intensificación de los medios serviciales, las erogaciones superaron levemente las estimaciones del presupuesto. Sin embargo, los recursos, a raíz de aquella activación, alcanzaron a \$ 3.472.800.000, lo que produjo un aumento de \$ 680.600.000, en relación a la cifra presupuestada.

En cuanto a la gestión financiera corresponde señalar que, en virtud del índice de solvencia originado por la actividad económica, las inversiones en obras de desarrollo, juntamente con las disposiciones de fondos destinadas a la ampliación de los bienes actualmente en uso y al acrecentamiento de los bienes de cambio como, asimismo, a la atención de compromisos contraídos, alcanzaron a totalizar en el ejercicio 1.390 millones de pesos, superando así en más de 300 millones la cifra prevista oportunamente.

Por su parte, y por efecto del extraordinario proceso económico-financiero, se ha afianzado la solidez patrimonial de la Institución, circunstancia que al contribuir al fortalecimiento de las estructuras serviciales ha permitido ampliar los medios para una acción aún más fecunda en favor de sus asociados automovilistas y del progreso del país.

En mérito a lo expuesto es que esta Gerencia General, al presentar a consideración del señor tesorero la documentación contable del Ejercicio 1967, lo hace con la convicción de que las realizaciones de la etapa cumplida han significado un valioso aporte a la tarea de engrandecimiento de la Entidad para el mejor cumplimiento de sus elevados fines sociales.

Me es grato saludar al señor tesorero con mi más atenta consideración.

Domingo M. Armendáriz
Gerente General

INFORME DE TESORERIA

Esta tesorería, en cumplimiento del art. 51, inc. d) del Estatuto, 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 el 31 de diciembre de 1967, el que arroja un superávit de m\$N 707.849.722,42, que corresponde discriminar de la siguiente manera: m\$N 657.412.513,42 provenientes de la explotación y m\$N 50.437.209, por la valuación asignada a los inmuebles incorporados al patrimonio del Club con motivo de convenios celebrados con gobiernos provinciales.

Al presentar los referidos documentos, esta Tesorería manifiesta su satisfacción ante un resultado económico que ha superado las más optimistas predicciones presupuestarias y

ha contribuido, a través del favorable índice de solvencia, a fortalecer la situación patrimonial de la Institución.

Ello se ha logrado, evidentemente, con la continuidad efectiva de los programas de desarrollo delineados por la Entidad en los últimos años, los que han sido llevados a cabo mediante un sostenido y ordenado esfuerzo, y lo que es importante, en contacto real con el crecimiento de la demanda societaria.

Antes de entrar al análisis de la tarea cumplida, resulta oportuno ponderar a continuación la incidencia manifiesta que ha tenido el superávit de 1967 en la evolución económica de la Entidad y que, por su magnitud y contenido social, ha resultado de relevante significación en favor del automovilismo y del progreso turístico del país.

Años	Déficit	Superávit
De 1943 a 1956	\$ 75.600.000	
1957	" 12.000.000	
1958	" 12.000.000	
1959	" 80.000	
1960		\$ 8.900.000
1961		" 23.000.000
1962		" 54.400.000
1963		" 91.600.000
1964		" 98.700.000
1965		" 197.100.000
1966		" 388.500.000
1967		" 707.800.000

DESARROLLO ECONOMICO

En el cuadro comparativo que se consigna seguidamente puede juzgarse el proceso económico de 1967 al relacionar globalmente las cifras alcanzadas con las que se previeron en octubre de 1966, en oportunidad de la confección del Presupuesto anual de Gastos y Recursos:

(En miles de m\$N.)

Rubros	Presup./67	Balan./67	Diferenc.	%
Sueldos	1.221.400	1.267.500	46.100	3,7
Gastos	998.800	1.050.600	51.800	5,1
Previsiones	146.000	305.800	159.800	109,4
Amortizaciones	85.000	191.500	106.500	125,2
Totales	2.451.200	2.815.400	364.200	14,8
Recursos	2.792.200	3.472.800	680.600	24,4
Superávit de explotación	341.000	657.400	316.400	92,8

Al analizar el cuadro precedente, se observa que el cálculo presupuestario de las Erogaciones resultó ligeramente superado por lo realizado. Este leve incremento ha tenido su origen fundamentalmente en una acción de desarrollo mucho mayor que la prevista, que ha exigido la creación de fuentes de trabajo para más de 300 agentes que la cifra estimada en el presupuesto, y cuya incorporación aumentó correlativamente los montos que se previeron en concepto de mano de obra y gastos serviciales.

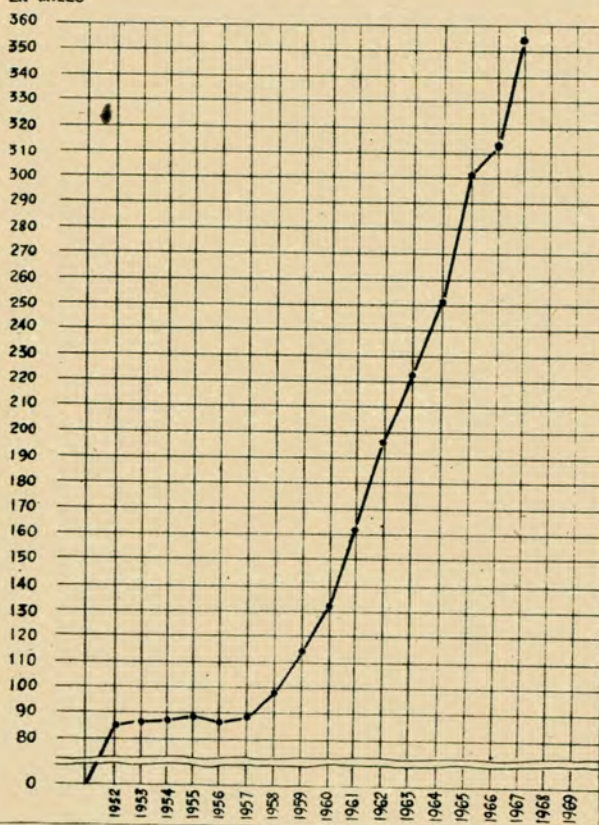
Sin embargo, los recursos obtenidos a raíz de la intensificación de los programas de producción de socios, seguros y servicios de estaciones, proporcionaron ingresos superiores en un 24,4 % a las estimaciones preventivas, con lo que se logró con holgura la absorción del costo de las prestaciones.

En lo referente a las Previsiones, se señala que el incremento que muestran las cifras comparativas es producto de las reservas técnicas que se han debido constituir en relación al extraordinario crecimiento de la explotación.



CANTIDAD DE SOCIOS

EN MILES



En cuanto a las Amortizaciones, cabe manifestar que éstas han sido afectadas excepcionalmente por el ajuste que se ha practicado en los rubros Utensilios y Herramientas y Material Rodante, con motivo del cambio de régimen de vida útil de los referidos bienes de uso.

En síntesis, puede afirmarse que la actividad económica ha coronado en forma por demás satisfactoria los objetivos sustentados por la Entidad en la oportunidad de la confección del presupuesto para el ejercicio que se comenta.

DESARROLLO FINANCIERO

La gestión financiera, como en años anteriores, ha tenido singular importancia en 1967, en virtud del carácter de la Institución. En efecto, la naturaleza de su explotación, orientada fundamentalmente a la prestación de servicios, exige la realización de grandes inversiones en planta y equipo. Esta necesidad, de satisfacerse, constituye, evidentemente, la concreción de toda una política de conducción societaria, puesto que manifiesta el anhelo de mejorar constantemente las estructuras serviciales de la Entidad para los asociados actuales, y el de asegurar, mediante medidas del orden mencionado, la permanente capacidad de esa prestación.

En mérito a tales propósitos, y a la circunstancia de haber mediado una solvencia financiera en alto grado favorable, las inversiones de 1967 en bienes de uso resultaron significativas, y su magnitud puede ponderarse a través de la cifra invertida, que alcanzó a 830 millones de pesos.

De dicho monto, los rubros Inmuebles, Construcciones y Obras en Ejecución totalizaron \$ 550.000.000, de lo que merece destacarse las inversiones de las estaciones de Once, Caballito, Villa Devoto, San Juan y de la Pista de Aprendizaje del parque 3 de Febrero; las ampliaciones y mejoras llevadas a cabo principalmente en las estaciones de San Carlos de Bariloche, San Martín de los Andes, El Bolsón, Mendoza y La Quiaca, además de las realizadas en el Centro Turístico Delta y en otras dependencias. Asimismo, y como de indudable importancia, corresponde señalar la adquisición efectuada del inmueble situado en Demaría y Godoy Cruz de esta Capital.

Otros rubros del Activo Fijo, tales como Instalaciones, Muebles, Maquinarias, Herramientas e Implementos Diversos, registraron un incremento de \$ 182.000.000 a raíz del equipamiento de nuevas estaciones y el reacondicionamiento de bienes de uso de las dependencias en funcionamiento,

mientras que el rubro Material Rodante, fundamentalmente por el refuerzo de la flota de camiones de auxilio, aumentó en \$ 98.000.000.

Asimismo, se destinó la suma de 320 millones de pesos a la financiación de las primas de seguro automotor para asociados referente a la póliza N° 2.

Durante el ejercicio se cumplieron, además, compromisos financieros por un monto de \$ 75.000.000, en cancelación parcial de terrenos adquiridos en años anteriores y de créditos otorgados por YPF para la construcción de nuevas dependencias de servicio.

Finalmente, y conforme con el grado de importancia que guarda el movimiento de fondos, resulta oportuno señalar que en concepto de bienes de cambio el Club totalizó en 1967 compras del orden de los 4.200 millones de pesos. De esta cifra, \$ 3.900.000.000 correspondieron a productos de YPF, los cuales fueron abonados 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 de productos otorgados por YPF y con otras disponibilidades emergentes del proceso de explotación.

SITUACION PATRIMONIAL

La situación patrimonial de la Entidad, al cabo del ejercicio de 1967, puede ponderarse a través del estudio practicado mediante las cifras de los balances de saldos que se consignan en el siguiente cuadro:

(En miles de m\$N)

Rubros	1966	1967	Diferen.	%
Activo Fijo	1.983.900	2.864.300	880.400	44,37
Activo Circulante	400.700	568.900	168.200	41,97
Activo Disponible	372.000	363.800	- 8.200	- 2,21
Activo Exigible	426.600	892.900	446.300	109,30
Subtotal	1.199.300	1.825.600	626.300	52,22
Pasivo Exigible (a corto plazo)	970.900	1.256.500	285.600	29,41
Capital neto de utilización a corto plazo	228.400	569.100	340.700	149,16

El incremento que se observa en el Activo Fijo obedece a la aplicación de fondos ya mencionados y que alcanzan a 830 millones de pesos, suma a la que deben adicionarse 50 millones de pesos por la incorporación de los valores asignados a los inmuebles provenientes de los convenios celebrados con gobiernos provinciales.

Por su parte, el aumento que señala el Activo Circulante se debe al acrecentamiento de estos bienes con motivo de la mayor demanda y por la habilitación de nuevas dependencias, mientras que en el Activo Exigible incide principalmente el crédito acordado a los asociados con motivo de la financiación de las primas del seguro automotor de la póliza n° 2.

En cuanto al rubro Activo Disponible, cabe señalar que su disminución es consecuencia de las importantes inversiones que manifiestan los bienes de uso.

El análisis del Pasivo Exigible —en el que se han considerado las deudas que el Club debe afrontar en 1968—, señala que su aumento es correlativo, por una parte, al que muestra el Activo Circulante y, por la otra, resulta como consecuencia del acrecentamiento de las estructuras serviciales en relación con la demanda de la masa societaria.

Del estudio precedente se concluye que el aumento que determinan los valores absolutos y relativos del capital neto de utilización a corto plazo, que se ha manifestado en 1967 con respecto a 1966, destaca un saldo sumamente favorable y que, evidentemente, fortalece el patrimonio institucional para afrontar con éxito la etapa de desarrollo prevista para el próximo ejercicio.

CONCLUSIONES

Se ha trazado así, en forma sintética, un panorama de la actividad económica y financiera del Club en el ejercicio de 1967, la que, a juicio de esta Tesorería, ha sido de singular trascendencia.

En efecto, las cifras del balance señalan que el superávit de explotación obtenido fue mayor en un 92,8 % al presupuesto, mientras que en el programa financiero se aplicaron fondos por un monto que supera en más de 300 millones de pesos a la suma proyectada oportunamente, procedimiento basado en el índice de solvencia aportado por la actividad económica y a la adaptación de un criterio realista al desarrollo del potencial institucional.

Asimismo, por la incidencia de los factores mencionados, la situación patrimonial del Club fue fortalecida en 1967 mediante el acrecentamiento de las estructuras serviciales, lo que facilitará, evidentemente, la continuidad de la ejecución del Plan Integral de la Red Servicial del A.C.A.

La magnitud de la obra cumplida obliga a esta Tesorería a puntualizar, como consecuencia, el esfuerzo mancomunado llevado a cabo entre los componentes del cuerpo directivo y los sectores laborales de la administración, y a señalar, en modo especial, el apoyo permanente de los señores asociados, que, cada vez en mayor número, estimulan la obra progresista de la Entidad.

Finalmente, y conforme al expresivo volumen de la actividad económico-financiera desarrollada en 1967 y a la circunstancia de que la mayor parte de los saldos disponibles han sido reinvertidos en todo el ámbito del país mediante bienes de servicio, cabe expresar que las realizaciones del ejercicio han resultado también de indudable validez para el progreso económico y social de la República.

Por lo expuesto, esta Tesorería somete a la consideración de la Comisión Directiva el Balance General y Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 1967 y solicita su aprobación.

FEDERICO LAJUD
Tesorero

HONORABLE ASAMBLEA:

Un nuevo ejercicio acaba de finalizar en la vida institucional de la Entidad, y una vez más, el presente mensaje es la manifestación optimista de la evaluación de una obra que marcha a pasos agigantados.

Año tras año hemos expuesto a consideración de la Honorable Asamblea lo que habíamos hecho y lo que quedaba por hacer; siempre procurando tomar la perspectiva correcta para no deformar nuestro ángulo de visión y para dar al asociado la situación real de la Institución; por eso, al presentar el Ejercicio que comenzó el 1º de enero de 1967 y que acaba de finalizar el 31 de diciembre, podemos afirmar con absoluta seguridad que el futuro del Automóvil Club Argentino está asegurado.

Si bien es cierto que lo realizado en el actual período no podría haberse llevado a cabo sin lo anterior, tampoco deja de serlo el hecho de que a medida que la Entidad crece, debe afrontar nuevos problemas y se necesitan diferentes tipos de soluciones para brindar los servicios y beneficios que merecen nuestros asociados.

La respuesta a lo que ofrecemos la dieron los 70.273 automovilistas que ingresaron durante el año 1967 y que son una muestra cabal de la confianza que inspira la Institución a la comunidad. La adquisición de vehículos para el auxilio mecánico, la inauguración y ampliación de obras del "Centro Turístico Delta", la apertura de moteles, la inauguración de la Estación Caballito, el vertiginoso avance de ese coloso que será la "Gran Central Once", la Escuela de Mecánica para socios y familiares, el inmueble adquirido en las calles Demaría y Godoy Cruz de esta Capital, son, entre otras, las realizaciones que se llevaron a cabo durante el año 1967.

En síntesis, la Comisión Directiva orientó la acción del Club, en especial, hacia la prestación de mayores servicios y beneficios, a incrementar su haber patrimonial y a elevar el número de asociados como un respaldo necesario para los futuros programas de expansión. A su vez, intensificó y mejoró sus servicios de previsión y sus programas turísticos y sociales. Todo esto se llevó a cabo de acuerdo con estudios previos y con el propósito básico de dotar a la Entidad de una capacidad operativa y servicial que así-mil sin deterioro alguno a los nuevos adherentes.

Lo anterior es en el ámbito nacional; pero además, el Automóvil Club Argentino es una Institución netamente argentina, y como tal es parte de la tradición de una nación de marcada vocación americana. Ya lo hemos manifestado y lo refirmaremos todas las veces que sea necesario: la premisa fundamental de la Entidad es servir a los socios y al país.

Por eso, señalamos con especial énfasis la realización en el mes de noviembre de la Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.), y la circunstancia feliz de que para la Presidencia de dicha Federación haya sido designado el Titular de la Entidad. Esta distinción es harto significativa, no sólo para el Club sino también para todo el país, ya que trasciende nuestras fronteras para asumir características continentales.

Queremos expresar nuestro agradecimiento a Yacimientos Petrolíferos Fiscales y a la Caja Nacional de Ahorro Postal porque, como en ejercicios anteriores, prestaron su valiosa colaboración y facilitaron todo tipo de tratativas y

Buenos Aires, 17 de abril de 1968

Señores
Comisión Directiva
del Automóvil Club Argentino
Avda. del Libertador 1850
Capital Federal

Ref.: **Certificación del Balance General**

De nuestra consideración:

Hemos efectuado el examen del Balance General del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO al 31 de diciembre de 1967 y de su Cuenta de Gastos y Recursos por el período iniciado el 1º de enero de ese año, ajustando nuestra revisión a las normas de auditoría aprobadas por la Quinta Asamblea de Graduados en Ciencias Económicas.

El análisis realizado ha tenido la amplitud que se detalla en nuestro informe de certificación de la fecha, habiendo controlado cada rubro en particular, ya sea mediante consultas directas a deudores y acreedores, estudio individual de las cuentas, arqueo y examen de valores, intervención en los recuentos y valuación de existencias y otros medios de verificación apropiados para cada caso.

El Superávit de m\$N 707.849.722,49 resulta después de haberse computado la totalidad de los gastos del ejercicio, las amortizaciones técnicas sobre el Activo Fijo, las necesarias provisiones sobre las cuentas a cobrar y otros rubros, como así las provisiones de carácter facultativo detalladas en la Cuenta de Gastos y Recursos.

En cumplimiento de la ley 17.250, Art. 10, informamos que las deudas existentes con las Cajas Nacionales de Previsión, devengadas (no existen deudas exigibles) a la fecha del Balance son las siguientes:

- a) Ex Caja Nacional de Previsión para el personal del Comercio y Actividades Civiles m\$N. 45.904.897.
- b) Ex Caja Nacional de Previsión para Periodistas y Gráficos m\$N. 725.456.

De acuerdo a lo que antecede, nos es grato certificar el Balance General (Anexo 1) y Cuenta de Gastos y Recursos (Anexo 2) del Automóvil Club Argentino, correspondientes al período 1º de enero al 31 de diciembre de 1967.

Saludamos muy atentamente.

SEOANE, CANEPA Y CIA.
Contadores Públicos Nacionales

Buenos Aires, 18 de abril de 1968

Honorable Asamblea:

Esta Comisión Fiscalizadora de Cuentas, en cumplimiento de lo establecido por el artículo 57, inciso d) del Estatuto Social, ha examinado el Inventario, Balance General y Cuenta de Gastos y Recursos del ejercicio N° 63, que abarca el período 1º de enero al 31 de diciembre de 1967, sometidos por el Sr. Tesorero a la consideración de la Comisión Directiva, cuerpo este que aprobó la citada documentación en su reunión del 17 del corriente mes.

Nos es grato expresar que, en nuestra opinión, los documentos mencionados representan correctamente la situación patrimonial del Automóvil Club Argentino y los resultados de la explotación económica en razón del importante excedente registrado.

Con referencia a la Memoria nos complacemos en manifestar que ella refleja adecuadamente la marcha de la Entidad y la tarea realizada por la Comisión Directiva.

En virtud de ello, esta Comisión Fiscalizadora de Cuentas aconseja a la Honorable Asamblea de Delegados la aprobación de los documentos que debe considerar.

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Dr. LUIS F. ORCOYEN EDUARDO A. DEL PIANO
Secretario Presidente

tareas que A.C.A. ha emprendido en conjunto con esas Instituciones; asimismo, llegue nuestro reconocimiento hacia las autoridades que en todos los órdenes pusieron de relieve la mejor buena voluntad y sentido de colaboración para las actividades que desarrolla el Club.

Además, por el sentido y el valor que tiene para la Entidad, para los automovilistas y por extensión para el país todo, destacamos como un hecho altamente positivo la vinculación con el Banco de la Nación Argentina que, sin duda alguna, constituye un hito en la marcha del Automóvil Club Argentino. La comprensión y cordialidad que sus autoridades pusieron de relieve en las conversaciones mantenidas para la concreción de servicios societarios, crearon la atmósfera adecuada para acuerdos que benefician a ambas Instituciones, tales como a emisión de cheques para viajeros, instalación de una sucursal del Banco de la Nación en sede central, etc.

Análogamente, deseamos agradecer el permanente apoyo y la desinteresada colaboración que prestaron distinguidos asociados en las Comisiones Asesoras, en las Comisiones de Filiales, en las Delegaciones, como Delegados y Veedores, donde no escatimaron esfuerzos para llevar adelante la tarea común.

Cabe destacar, también, el trabajo diario del personal con que cuenta la Entidad, en todas las funciones y cargos, quienes, así como los concesionarios de servicios, fueron fieles ejecutores de las iniciativas y disposiciones adoptadas por las autoridades directivas.

Por último, expresamos nuestro profundo reconocimiento a la Honorable Asamblea de Delegados por su lúcida y permanente colaboración para concretar lo que, con legítimo orgullo, presentamos como síntesis objetiva y fiel de lo realizado en el período que acaba de finalizar.

Señores Delegados:

Queda a vuestra consideración la presente Memoria; en ella está comprendida la labor de la Comisión Directiva que, por sus resultados, descontamos que merecerá vuestra total aprobación.

INGRESO DE SOCIOS

Dado que el constante incremento de la nómina societaria es una base fundamental para seguir ampliando las distintas actividades que cumple la Entidad, se presta preferente atención a las tareas de promoción y producción.

Es así como, durante la conscripción que se desarrolló en el mes de enero de 1967, se logró incorporar a 34.060 nuevos socios, superándose en forma amplia los resultados obtenidos en anteriores oportunidades.

No obstante ese éxito, en los meses de junio y julio del mismo año se llevó a cabo una campaña especial de adhesión, similar a la del año 1965, con la colaboración de los propios socios, y en la cual se concretaron 26.500 adhesiones más.

Resumiendo, durante el ejercicio que se comenta y teniendo en cuenta los ingresos efectuados en forma espontánea fuera de las mencionadas campañas, se lograron exactamente 70.273 afiliaciones, que hicieron elevar el caudal societario al 31-12-67 a un total de 354.079 afiliados, como puede apreciarse en los cuadros correspondientes.

Estas significativas cifras evidencian la confianza que tienen en la Entidad los automovilistas, que reconocen en ella la más cabal expresión representativa de sus intereses y la obra de bien común que realiza al servicio del progreso del país.

MOVIMIENTO DE SOCIOS

Categorías	Saldo al A L T A S B A J A S Saldo al					
	31-12-66	Ingre- sos (*)	Pases	Bajas	Pases	31-12-67
Honorarios	178	22	—	36	—	164
Vitalicios	8.475	—	749	42	—	9.182
Plenarios	171.803	46.385	571	14.562	1.901	202.296
Activos "A" Cap.	9.113	56	504	435	178	9.060
Activos "A" Int.	59.177	12.874	621	6.470	872	65.330
Activos "B"	60.106	10.729	527	7.060	730	63.572
Adherentes	4.119	207	1.401	560	692	4.475
TOTALES:	312.971	70.273	4.373	29.165	4.373	354.079

(*) incluidos bajas sin efecto.

COMPARATIVO DE INGRESOS AÑOS 1965-1966-1967

Categorías	año 1965	año 1966	año 1967
Honorarios	105	48	22
Vitalicios	5	5	—
Plenarios	42.137	26.491	46.385
Activos "A" Cap.	40	41	56
Activos "A" Int.	14.790	7.005	12.874
Activos "B"	14.597	5.717	10.729
Adherentes	225	139	207
TOTALES:	71.899	39.446	70.273

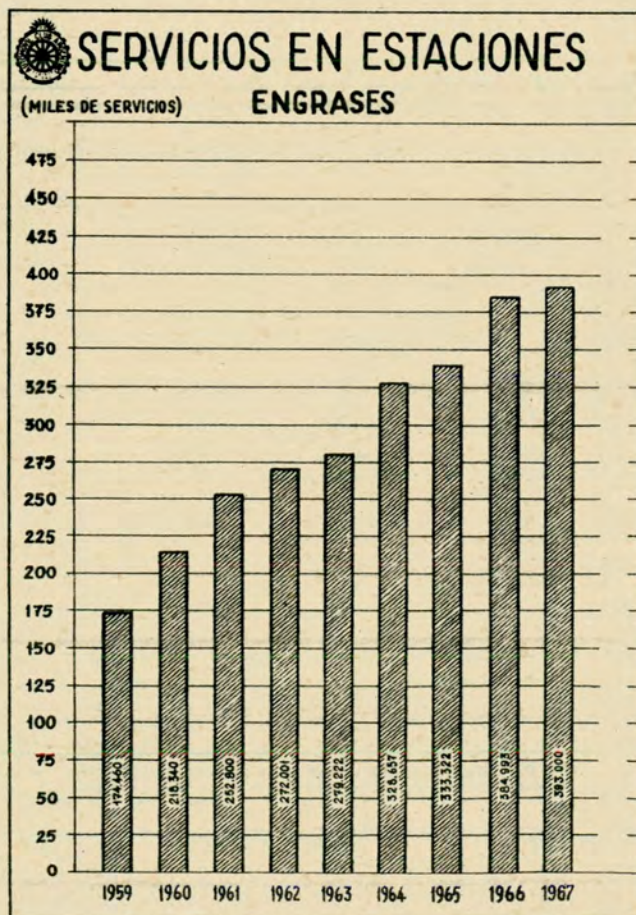
COMPARATIVO DE EGRESOS AÑOS 1965-1966-1967

Conceptos	año 1965	año 1966	año 1967
Renuncias	4.528	5.497	6.172
Fallecimientos	1.793	1.920	1.977
Morosos	14.586	20.420	20.980
Otros conceptos	30	124	—
TOTALES:	20.937	27.961	29.129

TOTAL DE SOCIOS

COMPARATIVO AÑOS 1965-1966-1967

Socios al 31 de diciembre	año 1965	año 1966	año 1967
Honorarios	254	178	164
Vitalicios	7.907	8.475	9.182
Plenarios	161.475	171.803	202.296
Activos "A" Cap.	9.177	9.113	9.060
Activos "A" Int.	57.805	59.177	65.330
Activos "B"	60.594	60.106	63.572
Adherentes	4.274	4.119	4.475
TOTALES:	301.486	312.971	354.079



RESULTADO ECONOMICO

Con los resultados reflejados en el rubro correspondiente al Balance General e Informe de Tesorería, puede apreciarse la actual solidez económica de la Entidad.

Ello es consecuencia directa de una administración eficaz y de una planificación cuidadosa y racional en el manejo de los fondos, como puede apreciarse en el incremento patrimonial y en las inversiones que se han realizado durante el período comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 1967.

Con cifras positivas de tal magnitud, y con las previsiones tomadas, no habrá impedimentos en la continuidad de los planes de expansión ya previstos, ni tampoco en la realización de nuevas obras par el año venidero.

RELACIONES CON ORGANISMOS OFICIALES

Con gran satisfacción consignamos que, al igual que en ejercicios anteriores, el A.C.A. e Y.P.F. realizaron tareas conjuntas en distintos aspectos, como ser viales y deportivos, dentro de una completa armonía.

Esta vinculación, que tiene su origen desde el momento en que el Automóvil Club Argentino comenzó su plan de ejecución de una red de estaciones de servicio y camineras con Yacimientos Petrolíferos Fiscales, se ha ido fortaleciendo con el transcurrir del tiempo para alcanzar una identificación absoluta en la actualidad. En el año 1967 se mantuvo ese estrecho contacto con Y.P.F.

Análogamente, la Entidad fortaleció sus relaciones con la Caja Nacional de Ahorro Postal, organismo por cuyo intermedio el A.C.A. ofrece servicios de previsión a sus asociados. Cabe destacar que en todo momento privó una amplia colaboración y un mutuo entendimiento, lo que posibilitó que dichos servicios, que tanta aceptación encuentran en la masa societaria, se brindasen en condiciones óptimas.

Por otra parte, es particularmente grato señalar que en las diversas actividades que desarrolla el Automóvil Club Argentino en todo el ámbito del país por mandato de su Estatuto, ha encontrado de parte de las autoridades nacionales, provinciales, municipales y de los diversos organismos vinculados al turismo, a la vialidad y al tránsito, una excelente disposición y un permanente interés ante los problemas expuestos.

Es por ello que expresamos nuestro agradecimiento a aquellas reparticiones con las cuales se ha mantenido contacto en el curso del presente ejercicio, remarcando con especial énfasis la deferente atención que se ha prestado a todas las inquietudes de la Entidad.

ACTIVIDADES DE LAS COMISIONES ASESORAS

El vigoroso crecimiento registrado por la Entidad en los últimos años trajo apareado la necesidad de efectuar diversos estudios sobre muy diferentes problemas.

En este sentido, cabe destacar el valioso aporte, durante el presente ejercicio, de los integrantes de las distintas Comisiones Asesoras que empeñaron tiempo, trabajo e inteligencia y demostraron un espíritu de colaboración ilimitado en el estudio de los asuntos encomendados por esta Comisión Directiva.

Por ese apreciable esfuerzo y por su valioso concurso moral, la Comisión Directiva expresa su profundo reconocimiento a los miembros de las Comisiones Asesoras.

REPRESENTACIONES EN EL INTERIOR DEL PAIS

Durante el transcurso de este ejercicio los representantes del interior programaron actos culturales y competencias en el ámbito local, como asimismo, prestaron su concurso en forma entusiasta y eficaz para el mayor éxito de los organizados por las autoridades centrales, especialmente en el aspecto deportivo. Han intervenido también, en forma activa, en los casos de tramitaciones y gestiones ante las autoridades municipales y provinciales.

De acuerdo con las resoluciones oportunamente adoptadas, el 30 de abril de 1967 finalizaron los mandatos de los miembros de todas las Filiales y Delegaciones colegiadas del A.C.A., por cuyo motivo se procedió a la integración de esas Comisiones locales. También fueron aprobados y puestos en vigencia los nuevos reglamentos de las Filiales y Delegaciones del interior, que establecen explícitamente las funciones de las mismas.

El movimiento del presente ejercicio es el que sigue:

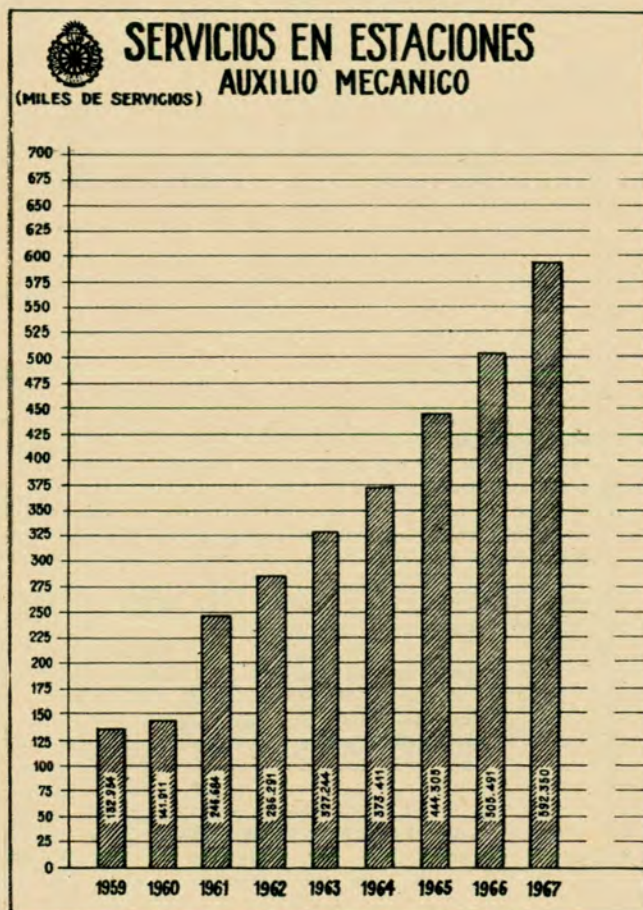
FILIALES:

Avellaneda (Bs. As.); Azul (Bs. As.); Bolívar (Bs. As.); Carhué (Bs. As.); Carlos Casares (Bs. As.); Catamarca; Comodoro Rivadavia (Chubut); Concordia (E. R.); Córdoba; Chivilcoy (Bs. As.); Eldorado (Mnes.); Gualeguay (E. R.); Gualeguaychú (E. R.); Juárez (Bs. As.); Jujuy; Junín (Bs. As.); La Plata (Bs. As.); Lincoln (Bs. As.); Luján (Bs. As.); Mar del Plata (Bs. As.); Mendoza; Mercedes (S. Luis); Necochea (Bs. As.); Neuquén; Nueve de Julio (Bs. As.); Oberá (Mnes.); Olavarría (Bs. As.); Paraná (E. R.); Pehuajó (Bs. As.); Pergamino (Bs. As.); Posadas (Mnes.); Rafaela (S. Fe); Resistencia (Chaco); Río Cuarto (Cba.); Salta; San Carlos de Bariloche (R. Negro); San Juan; San Rafael (Mza.); Santa Fe; Santa Rosa (La Pampa); Santiago del Estero; Tandil (Bs. As.); Tres Arroyos (Bs. As.); Trelew (Chubut); Tucumán; Venado Tuerto (S. Fe); Villa María (Cba.); Adolfo González Chávez (Bs. As.); Arrecifes (Bs. As.); Ayacucho (Bs. As.); Campana (Bs. As.); Cañada de Gómez (S. Fe); Concepción del Uruguay (E. R.); Coronel Pringles (Bs. As.); Curuzú Cuatiá (Ctes.); Chacabuco (Bs. As.); Dolores (Bs. As.); Esquel (Chubut); Gral. Pico (La Pampa); Goya (Ctes.); Paso de los Libres (Ctes.); Presidencia Roque Sáenz Peña (Chaco); Puerto Madryn (Chubut); Rojas (Bs. As.); Villa Carlos Paz (Cba.).

Las últimas 18 enunciadas, que anteriormente eran Delegaciones, han pasado a ser Filiales por haber cumplido el requisito de un mínimo de 200 asociados, establecido en el reglamento recientemente aprobado.

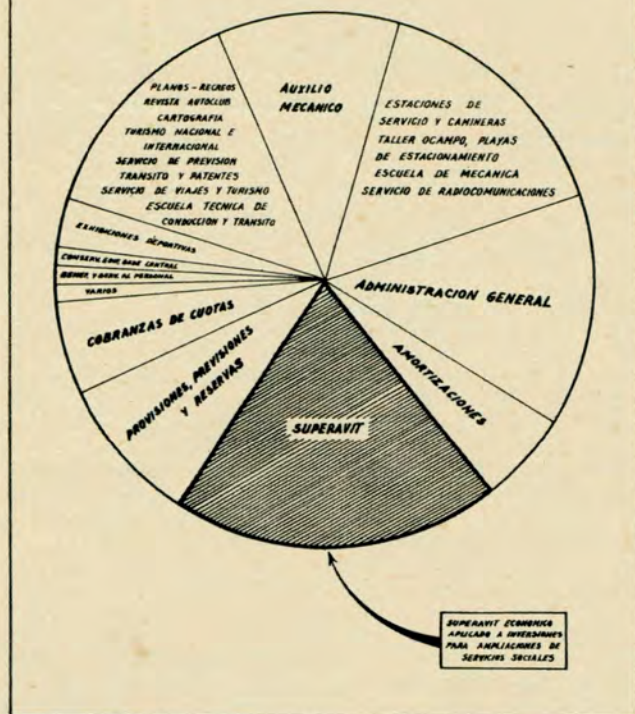
DELEGACIONES:

Alberti (Bs. As.); Coronel Dorrego (Bs. As.); Esperanza (S. Fe); Formosa; Gral. Madariaga (Bs. As.); Mar de Ajó (Bs. As.); Mercedes (Ctes.); Puerto Santa Cruz (Santa Cruz); San Andrés de Giles (Bs. As.); San Antonio de Areco (Bs. As.); Villa Dolores (Cba.).



EJERCICIO 1967

DISTRIBUCION DE LOS RECURSOS



MOVIMIENTO DE DELEGADOS:

Designaciones: 54
 Bajas por renuncia: 43
 Bajas por finalización de mandato: 7
 Bajas por fallecimiento: 4
 Confirmados por nuevo período: 68
 La Comisión Directiva hace llegar su más profundo agradecimiento a cada una de las comisiones de Filiales, Delegaciones, Delegados y Veedores salientes y a las actuales, porque han puesto en evidencia un alto sentido de solidaridad y comprensión hacia la política servicial del Automóvil Club Argentino.

CONGRESOS, REUNIONES, ASAMBLEAS

El estudio de los problemas vinculados con las actividades turísticas, automovilísticas y viales dio lugar a numerosos e importantes congresos, reuniones y conferencias nacionales y extranjeras, en las que el A.C.A. participó activamente presentando trabajos y proyectos que merecieron elogiosos comentarios y unánime aceptación.

Las valiosas conclusiones a que se arribó en la materia permitió a la Entidad actualizar sus informaciones y tomar contacto con organismos especializados del país y del exterior.

Las reuniones ante las cuales se designaron representantes oficiales fueron las siguientes:

VII Conferencia Regional de Promoción Turística de la Zona Mar y Sierras: auspiciada por la Dirección de Promoción de Turismo de la Provincia de Buenos Aires, se llevó a cabo en San Bernardo (Bs. As.) el 15 de enero.

Congreso Internacional sobre el Valor Espiritual del Turismo: se realizó en Roma (Italia) del 18 al 21 de abril.

Primera Convención Empresaria del Transporte Automotor de Cargas de la República Argentina: realizada en Alta Gracia (Córdoba) del 8 al 12 de mayo.

Primera Reunión Internacional de Turismo en Punta Arenas: se llevó a cabo en Punta Arenas (Chile), del 12 al 16 de octubre.

Primer Congreso Vial Municipal: se efectuó en la ciudad de Santa Rosa (La Pampa) del 12 al 15 de octubre.

Primeras Jornadas Integrales de Turismo: se llevaron a cabo en Buenos Aires el 23 y 24 de octubre.

VIII Conferencia Turística Mar y Sierra: tuvo lugar en Olavarría (Bs. As.) el 17 y 18 de noviembre.

X Congreso Panamericano de Carreteras: llevóse a cabo en la ciudad de Montevideo (Uruguay) del 4 al 13 de diciembre.

Además de las reuniones citadas precedentemente, se realizaron otras en el extranjero que se mencionaron seguidamente, en las cuales si bien la Entidad no participó en forma directa, obtuvo valiosas informaciones sobre problemas vinculados con la vialidad, el tránsito y el turismo: Asamblea General de la Alianza Internacional de Turismo (28 de mayo al 2 de junio, en Dinamarca); Congreso Mundial de Medicina del Tránsito (7 al 13 de mayo, en Viena, Austria); 10º Congreso de la COTAL (Miami, EE.UU., 17 al 23 de junio); III Seminario Centroamericano de Turismo (Guatemala, 14/15 de julio); III Simposio Internacional de Turismo (Belo Horizonte, Brasil, 30/8 al 3/9); VIº Seminario Interamericano de Turismo (Río de Janeiro, Brasil, 4/6 setiembre); Congreso Internacional de Termalismo y Climatismo (Austria, setiembre); XX Asamblea General de la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (Tokyo, 2/11 octubre); II Congreso Internacional de la Técnica en el Tránsito (Ischia, Italia, 15/19 octubre); 9ª Asamblea de Delegados de la O.T.A. (Montecarlo, Mónaco, 14/18 noviembre); XIII Congreso Mundial de la Ruta (Tokyo, 5/11 noviembre); Asamblea Anual de Miembros de S.A.T.O. (Lima, Perú, 14/16 diciembre).

XXII Asamblea de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC)

Del 24 al 28 de noviembre tuvo lugar en la sede central de la Entidad la XXII Asamblea General de la FITAC, que contó con la asistencia de delegaciones de 16 países americanos y observadores designados por la Organización de los Estados Americanos (OEA), la Organización Mundial del Turismo y del Automóvil (OTA), la Federación Internacional del Automóvil (FIA), y la Federación Internacional de Caminos (IRF).

Durante el transcurso de las deliberaciones se aprobaron diversas resoluciones vinculadas con el turismo, la vialidad y el tránsito, que previamente fueron estudiadas por las siguientes Comisiones de Trabajo: Turismo y Deporte Automotor; Vialidad, Tránsito y Seguridad; Servicios y Asistencia Técnica; Asuntos Jurídicos, Relaciones Internacionales y Varios.

El Automóvil Club Argentino presentó numerosos e importantes trabajos relacionados con: Concurso Interamericano de Afiches; atención a socios miembros en viaje de turismo; uniformidad del señalamiento vial; convenios de los clubes con instituciones bancarias para la emisión a sus asociados de cheques de viajero, etc.

Con relación a la elección de autoridades de este Organismo, por aclamación y unanimidad fue electo como Presidente de la FITAC, por un período de dos años, el Dr. César C. Carman, Presidente del Automóvil Club Argentino, y para ocupar el cargo de Revisor de Cuentas de la Federación, por el término de dos años, fue reelecto el señor Federico Lajud, Tesorero de la Entidad.

Previa a la XXII Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC) se realizó el 23 de noviembre la II Conferencia de Funcionarios de la FITAC, que se llevó a cabo en la sede del A.C.A. y a la cual concurren los representantes de trece instituciones miembros.

La citada conferencia dio lugar a un interesante intercambio de informaciones y recomendaciones en relación a los servicios societarios de los automóvil clubes de América con miras al mejor aprovechamiento y funcionamiento de los mismos.

Los trabajos presentados por el A.C.A. merecieron unánime aprobación y se relacionaron con: Deporte Automotor; instalación de recreos y campamentos; deportes turísticos; documentación internacional de viaje; estaciones de servicio; escuela de capacitación para el personal de los talleres mecánicos; Escuela de Mecánica; servicios de previsión; convenios con comercios para que se otorguen des-

cuentos a los socios; campañas promocionales de adhesión de socios.

Las recomendaciones finales de la Conferencia fueron sometidas a la aprobación de la XXII Asamblea General de la FITAC, quien consideró como altamente satisfactoria la labor desarrollada por los ejecutivos de los clubes participantes.

AFILIACIONES

Diversos organismos oficiales y privados de turismo, viabilidad y tránsito, nacionales y extranjeros, están vinculados con el A.C.A. mediante afiliaciones que mantiene la Entidad y que le permiten un valioso intercambio de informaciones y participación en las reuniones que se realizan.

Se citan a continuación los nombres de las entidades a las cuales está afiliado el A.C.A.:

Asociación Argentina de Carreteras.

Asociación Argentina de Agencias de Viajes, Turismo y Afines.

Asociación Cultural Natura.

Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

Alianza Internacional de Turismo (AIT).

Cámara Argentina de Turismo.

Comisión Deportiva Automovilista.

Confederación de Organizaciones Turísticas de América Latina (COTAL).

Cooperativa de la Sociedad Rural Argentina.

Lederación Argentina de Caza Mayor.

Federación Argentina de Entidades Deportivas de Pesca.

Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC).

Federación Internacional del Automóvil (FIA).

Federación Turística de la Atlántida Argentina.

Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA).

Instituto Argentino del Petróleo.

Instituto Argentino de Racionalización de Materiales (IRAAM).

Registro Nacional de Productores Agropecuarios.

Organización Sudamericana de Viajes (SATO).

Como en años anteriores, fue requerida la participación del Club en diversas Comisiones creadas por organismos privados y oficiales vinculados con turismo, viabilidad y tránsito, designando la Entidad diversos representantes para actuar en las reuniones programadas que se citan seguidamente:

Comisión Especial para el Estudio de la Ley Nacional de Tránsito: Delegados Titulares: Dr. José Canasi (Presidente del Tribunal de Honor), y funcionarios de la Entidad.

Liga Argentina Contra los Ruidos: Representante A.C.A.: Sr. Ovidio H. Salgueiro (Miembro de Comisión Directiva).

Comité Nacional de Cartas Especiales: Representante: Funcionario especializado del A.C.A.

Comisión Organizadora del VI Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito: La representación del Club está a cargo de un funcionario.

Comisión Especial de la Autovía Buenos Aires-La Plata: Vocal: Dr. César C. Carman (Presidente del A.C.A.).

Comisión Asesora Honoraria del Registro de la Propiedad del Automotor (Mendoza): Representante del A.C.A.: Sr. Simón Grau (Presidente Filial Mendoza).

Comisión Asesora Permanente del Registro de la Propiedad del Automotor: El Automóvil Club Argentino designó a un funcionario como representante.

Cámara Argentina de Turismo: Representantes: Sr. Enrique González Vidal (Miembro de Comisión Directiva) y un funcionario de la Entidad.

Asociación Argentina de Agencias de Viajes, Turismo y Afines: Funcionarios vinculados a la materia fueron designados como Delegado y Sub-delegado.

Ente Coordinador Permanente del Tránsito (Pcia. de Buenos Aires): Delegados del A.C.A.: Dr. Juan Carlos Morchón (Presidente de la Filial La Plata, al que se cede en calidad de suplente un funcionario del Club).

REVISTA AUTOCLUB

Durante el último ejercicio, esta publicación periódica bimestral, órgano del Automóvil Club Argentino, continuó afirmando su alto nivel periodístico e informativo y con-

firmando su eficacia y utilidad como medio de comunicación permanente y regular entre la Entidad y sus asociados, quienes con reiteración han hecho llegar sus voces de aliento y su satisfacción ante la misión que cumple la Revista, distribuida a domicilio, como siempre, sin cargo alguno a todos los socios, sin excepción; éstos, obviamente, aprecian y desean este servicio especial que presta el Club, no obstante su inevitable costo final debido precisamente a su gratuidad y pese a las ingentes sumas que ingresan por concepto de publicidad de los avisadores terceros. Por lo demás, es fácilmente comprensible la dificultad de emparejar los gastos que demanda la publicación —cuya tirada promedio durante el ejercicio transcurrido fue de 358.350 ejemplares (339.000 para el N° 33, correspondiente a febrero-marzo 1967, y 368.900 para los Nos. 37 y 38, correspondientes a los bimestres octubre-noviembre 1967 y diciembre 1967-enero 1968)—, con los ingresos, si se tiene presente que durante el periodo indicado (enero 1967 a enero 1968) la nómina societaria de la Institución se acrecentó en aproximadamente 100.000 afiliados, que automáticamente empezaron a recibir la Revista, en tanto que, por razones que son fáciles de percibir, las tarifas de la publicidad sólo pueden ser modificadas y ajustadas dentro de ciertos plazos de vigencia y permanencia indispensables. Si bien en cada oportunidad en que la tarifa es reajustada se prevén los nuevos costos originados en la incorporación de nuevos asociados, era realmente difícil de contar con tal magnitud de adherentes, lo que, por otro lado, certifica la adhesión de la gran masa de automovilistas propietarios de sus vehículos a la política y actividad servicial y social del Automóvil Club Argentino. De todos modos, cabe destacar que el costo final de la Revista oscila alrededor de m/n. \$ 21.- por mes para cada socio cotizante, cifra insignificante frente a la importancia intrínseca y la función que cumple la publicación.

Las seis ediciones de Autoclub aparecidas en 1967 sumaron, en definitiva, 2.150.100 ejemplares. Los diversos artículos y notas dedicados a múltiples temas de turismo y automovilismo fueron debidos a plumas de 115 colaboradores distintos, entre los cuales se cuentan muchas de las firmas más prestigiosas de la literatura y el periodismo nacional. Las informaciones relacionadas con las actividades del Automóvil Club Argentino insumieron 183 páginas, y 33 páginas la publicidad propia del Club. Se publicaron 64 artículos o notas sobre temas argentinos, de los cuales 11 sobre el país en general, 21 fueron dedicados a la provincia de Buenos Aires, 2 a Catamarca, 2 a Córdoba, 2 a Corrientes, 1 al Chaco, 2 a Entre Ríos, 4 a La Rioja, 1 a La Pampa, 3 a Mendoza, 2 a Misiones, 6 a Neuquén y Río Negro, 2 a Salta y otras tantas a Santa Cruz, y 1 a Santa Fe y Tierra del Fuego. Sólo motivos circunstanciales y de oportunidad determinaron esas diferencias numéricas. En cuanto a los artículos o notas dedicados a temas extranjeros, se refirieron a los siguientes países: Alemania, Bolivia, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, El Salvador, Ecuador, España, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Haití, Holanda, Honduras, Inglaterra, Israel, Italia, Méjico, Mónaco, Nicaragua, Noruega, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, Trinidad-Tobago, Turquía y Venezuela; tres artículos fueron dedicados, además, a las Américas en general. Debe anotarse que el N° 37 de Autoclub (bimestre octubre-noviembre) fue especialmente dedicado a nuestro continente, con motivo de la reunión en nuestra capital, en la sede del Automóvil Club Argentino, de la XXII Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.). En fin, se han dedicado 122 notas o artículos a temas de automovilismo, que abarcan desde cuestiones de tránsito hasta problemas relacionados con el deporte automotor, y otros conexos.

En definitiva, puede afirmarse, sin incurrir en exageración alguna, que la Revista Autoclub cumple con tesón y eficacia la misión informativa, societaria e institucional que fue prevista y le fue asignada al crear este órgano del Automóvil Club Argentino.

COLABORACION DE PERIODISMO

La amplia y generosa disposición del periodismo permitió que llegara ante la opinión pública la labor de la Institución, contribuyendo a la consolidación de la imagen construida ante el consenso nacional y extranjero.

Consignarlo es una forma de expresar el reconocimiento del Automóvil Club Argentino a tan valiosa contribución.

ACTIVIDAD DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA

La Comisión Asesora de Carreras tuvo a su cargo durante el año 1967 la programación y organización de la Temporada Internacional de Automovilismo para coches de Fórmula 3, y los dos certámenes en ruta que se disputan anualmente.

La Temporada Internacional de Automovilismo se vio prestigiada con la participación de equipos y corredores extranjeros y argentinos. Las carreras se llevaron a cabo en el Autódromo del Parque Almirante Brown de la Ciudad de Buenos Aires, en el Circuito Escuela de Aviación Militar en la ciudad de Córdoba, y en el Circuito "Golf" de la Ciudad de Mar del Plata.

El XI Gran Premio Internacional de Turismo Nafta "Súper" Y.P.F., superó hasta la fecha todos los anteriores registros de participantes, fijando un record de 426 concurrentes, disputándose sobre un recorrido total de 3.307,6 kilómetros, divididos en 5 etapas. Una vez más dicha competencia fue incripta en el Calendario Deportivo Internacional y contó con la participación de equipos nacionales y extranjeros.

El Gran Premio Argentino de Carreteras, que en su XLV edición fue disputado bajo la denominación de "Supermóvil" Y.P.F., contó con un notable y calificado número de participantes (155) y abarcó 3.044,4 kilómetros, divididos en 4 etapas. El nuevo trazado contribuyó a que el desarrollo de la competencia se llevara a cabo en un marco de verdadera expectativa a lo largo de todo su recorrido.

SUPERVISION SERVICIAL

Para mejorar aún más los servicios que se prestan en la actualidad, las autoridades, luego de minuciosos estudios, han estimado la necesidad de contar con medios de transportes ágiles, rápidos y seguros. Con ello se logrará mayor efectividad y funcionalidad en la supervisión servicial, y a la vez habrá una sensible reducción de tiempo y de costos. Para lograr estos propósitos, a fines del presente ejercicio se iniciaron gestiones para la adquisición de un avión.

SERVICIOS Y BENEFICIOS SOCIALES

Estaciones de servicio y camineras

En el transcurso del año 1967 se habilitaron servicios en nuevas ubicaciones, cumpliéndose así con el plan de ir extendiendo la red servicial a todos los sitios previstos donde las necesidades de los socios lo van justificando.

En el mes de marzo se habilitó el expendio de nafta, lubricantes y trabajos de emergencia para el automóvil, en las estaciones camineras con motel anexo en La Rinconada, Aguada Florencio, Chorriaca y Barrancas, todas en la Provincia del Neuquén y ubicadas sobre la Ruta Nacional N° 40.

En noviembre, se libró al servicio la estación Caballito, en esta Capital Federal, atendiéndose la venta de nafta, lubricantes, lavados, esgrases, mecánica y gomería de emergencia.

La Entidad se hizo cargo del puesto de abastecimiento de combustibles y lubricantes en el Aeropuerto de Ezeiza e inició el expendio de nafta y lubricantes en la nueva estación que se construye en la ciudad de San Juan, haciendo lo propio en Villa Mercedes, donde se levantará una dependencia sobre el nuevo trazado de la ruta N° 7.

A comienzos del mes de diciembre se empezó el expendio de nafta en la estación Villa Devoto, efectuándose también servicios de lavado y engrase. Para el objeto expresado, se equiparon con los elementos necesarios las estaciones nombradas, habiéndose también provisto de nuevas maquinarias a otras estaciones en reemplazo de las desgastadas por el uso.

Cabe destacar que para ofrecer un servicio más eficiente y económico, se llevaron a cabo estudios sobre diversos aspectos vinculados a la explotación de las estaciones de servicio y camineras. A continuación se expone un cuadro comparativo de los distintos servicios destinados

a la atención del asociado, en comparación con el ejercicio anterior.

	1966	1967
Venta de nafta común	70.800.000 1	69.200.000 1
Venta de nafta especial	85.400.000 ..	100.025.000 ..
Venta de gas-oil	7.300.000 ..	8.700.000 ..
Venta total de combustible	163.500.000 1	177.925.000 1
Servicios de lavado	726.843	730.000
Servicios de engrase	384.993	393.000

Auxilio mecánico

Durante el presente período, respondiendo a la creciente exigencia de este servicio, se volcaron todos los esfuerzos a fin de acrecentar el número de unidades, procurando además mantenerlas en permanentes condiciones de normal funcionamiento.

Se incorporaron 58 nuevas unidades, que sumadas a las 316 que había, hace llegar a 374 el número de equipos que están al servicio de los socios en las ciudades y caminos del país.

Ello ha posibilitado realizar 592.350 servicios, es decir, 86.859 más que el año anterior.

Estaciones Y.P.F. adheridas al A.C.A.

Al 31 de diciembre de 1967, el Automóvil Club Argentino contaba con un total de 143 estaciones adheridas, habiéndose incorporado durante ese año, 9 estaciones. Se eliminaron 8, previéndose que en el curso del año 1968 se agregarán alrededor de 20 estaciones.

Las estaciones de Y.P.F. adheridas al A.C.A. han atendido a 165.200 socios, o sea 46.200 más que en el período anterior, lo que evidencia la aceptación que tienen las mismas por parte de aquéllos.

Servicios de previsión

En el presente ejercicio la cartera de Seguros de Automotores se vio incrementada en un 27 %.

Si bien la Póliza N° 1 disminuyó su volumen hasta alcanzar los 36.500 asegurados, el motivo fundamental fue la transferencia a la Póliza N° 2, que por su parte ha superado notablemente el ritmo de crecimiento registrado en el año anterior.

El bajo costo, las facilidades de pago y la amplitud de la cobertura en relación con la primera, han sido factores preponderantes para la excelente aceptación que ha tenido entre los socios el seguro contra todo riesgo (Póliza N° 2).

En efecto; en el segundo año de prestación de este servicio, la cartera se incrementó en un 178 %, contado al cierre del ejercicio que nos ocupa con 39.000 asegurados.

Por lo expuesto, el total de vehículos amparados por intermedio del Club asciende a 75.500, lo que demuestra la aceptación por parte de la masa societaria.

En otro orden de cosas, cabe destacar que en virtud del convenio existente entre la Institución y la Caja Nacional de Ahorro Postal, se han tramitado 22.000 siniestros correspondientes a riesgos amparados por las pólizas.

En cambio, en el seguro colectivo de vida Póliza 14.295, no se registraron modificaciones sustanciales en la cartera, finalizando el año 1967 con 12.600 asegurados.

Obras realizadas y en ejecución

Para dar una idea del volumen de trabajo —en lo que a obras se refiere— en esta etapa expansiva del Automóvil Club Argentino, se detallan las cifras de las obras ejecutadas, en ejecución y proyectadas por la Subgerencia Técnica en 1967.

Obras terminadas	6
Obras en ejecución	12
Moteles equipados	6
Proyectos terminados sobre remodelación y ampliación de estaciones de servicio, recreos y obras diversas	38

Con respecto al mantenimiento, se expone seguidamente el cuadro comparativo de la cantidad de trabajos efectuados, con relación al ejercicio anterior.

	1966	1967
Herrería	524	568
Carpintería	499	453
Mantenimiento, albañilería, electricidad y pintura	760	1.527
Carrozado de vehículos para auxilio mecánico	51	172

Moteles, hoteles y restaurantes

Como resultado de convenios firmados oportunamente, se habilitaron en el año 1967 los siguientes hoteles y moteles, que han tenido, desde la iniciación de sus servicios, una gran aceptación por parte de los asociados, quienes han acogido con beneplácito esta iniciativa del A.C.A.:

En la Provincia del Neuquén se habilitaron los moteles de las localidades de Aguada Florencio, Chorriaca, La Rinconada y Aluminé. Asimismo, se ultimaron las tareas concernientes a la habilitación del hotel en la localidad de Chos-Malal y del motel de Andacollo, de inminente habilitación.

En la Provincia del Río Negro se habilitó el motel de la localidad de Cipolletti, y en la Provincia de La Pampa el motel de la localidad de Santa Rosa, efectuando, además, las tareas de prehabilitación del motel de la localidad de Caleu-Caleu, (habilitado en la primera quincena de enero de 1968).

Asimismo, con fecha 14 de abril de 1967 se suscribió un convenio con el Gobierno de la Provincia de La Rioja, por el cual en fecha próxima el A.C.A. se hará cargo de la explotación de los moteles ya construidos, de propiedad de la citada Provincia, en las localidades de Famatina, Chepes y Santa Teresita de Mazán.

Igualmente en 1967 fueron suscriptos convenios ampliatorios de los firmados con el Gobierno de la Provincia de San Juan en los años 1961 y 1963, por los cuales la Provincia se compromete a construir moteles diseñados por el A.C.A., en las localidades de Calingasta y Valle Fértil, respectivamente, que serán, una vez construidos, equipados por la Entidad y habilitados para los señores asociados.

En junio de 1967 y por tratativas iniciadas ante el Gobierno de la Provincia de Santa Cruz, se concretó un convenio por el cual la Provincia se compromete a la construcción de moteles con estación de servicio anexa, en las localidades de Comandante Luis Piedrabuena y Tres Cerros, obras éstas que se encuentran ya en proceso de licitación y que serán, una vez construidas, equipadas por el A.C.A. y habilitadas con premura, dado que su ubicación cubre una real necesidad del intenso tránsito turístico de la ruta 3 que llega a Ushuaia.

Con el mismo objeto y como consecuencia de tratativas que culminaron en agosto de 1967, se firmó un convenio con el Gobierno de la Provincia de Formosa, por el cual la citada Provincia se compromete a la construcción, en primera etapa, de moteles con estación de servicio anexos en las localidades de Las Lomitas, Puerto Vélaz e Ingeniero Juárez, y a la donación de terrenos para la construcción por parte del A.C.A. de un campamento en la localidad de Banco Payaguá. El Automóvil Club Argentino, asimismo, se ha comprometido a efectuar el equipamiento respectivo y a la explotación de los referidos moteles y estaciones de servicio, que se encuentran en proceso de licitación.

También se activaron las gestiones tendientes al cumplimiento de los convenios firmados con la Provincia de Mendoza para la explotación de un motel en la localidad de Bardas Blancas, y con la Provincia de La Pampa, para la concreción de los moteles de las localidades de Gobernador Duval y Santa Isabel, que se encuentran en construcción adelantada.

Por otra parte, con la Provincia del Río Negro se agilitó la concreción de convenios firmados oportunamente para la construcción de moteles con estaciones de servicio anexas, acordándose la construcción, para 1968, de un motel con estación de servicio anexa en la localidad de Los Menucos, como primer paso para la continuación de las demás obras.

Asimismo, se iniciaron gestiones con el Gobierno de la

Provincia de Misiones que, de concretarse en 1968, ofrecerían la posibilidad de que el A.C.A. explotase las hosterías de propiedad de esa Provincia, sitas en las localidades: San Javier, San Ignacio, Eldorado, Apóstoles y Montecarlo, las cuales, desde el momento de su habilitación, pasarían a integrar el patrimonio del Club.

Se continuaron, además, gestiones con el Gobierno de la Provincia del Chubut, tendientes a la ampliación del convenio firmado oportunamente, por el cual la Provincia construye una estación de servicio en La Laurita, y otra en el paraje denominado Los Altares, para la incorporación de moteles anexos, y la entrega de otros moteles ya en construcción.

Pesca, recreos, campamentos y balnearios

La concurrencia de asociados e invitados a los recreos y campamentos demuestra el alto grado de interés que estas dependencias despiertan en la masa societaria, motivo por el cual la Institución vuelca su apoyo económico en constantes mejoras, con el objeto de brindar una comodidad mayor a los usuarios.

Para una mejor ilustración, se detallan a continuación cifras que demuestran, comparativamente, la evolución en el uso de las referidas instalaciones.

Recreos	SOCIOS			INVITADOS		
	1965	1966	1967	1965	1966	1967
Punta Chica	10.601	11.400	14.421	29.511	30.850	43.458
Luján	9.293	10.355	11.486	31.216	33.822	38.723
Punta Lara	7.418	6.811	9.692	21.349	17.854	28.910
Timbúes	5.685	6.802	8.131	17.709	22.774	28.443
Ing. Maschwitz	—	5.812	8.497	—	18.474	27.181
Centro T. Delta	—	—	6.489	—	—	21.454
Chascomús	2.452	3.345	4.325	7.689	10.151	12.983
Campamentos						
Villa Carlos Paz	3.795	3.105	4.986	11.689	8.852	15.201
San C. del Tuyú	1.285	1.525	1.886	3.549	4.699	6.045
Mar de Ajó	1.071	1.287	1.557	3.036	3.742	4.365

Asimismo, se han atendido numerosas consultas telefónicas, personales y por escrito, relacionadas con los servicios que se prestan en estas dependencias, en la oficina de Pesca, Recreos y Campamentos (1º P., Salón de Turismo).

Destácanse, también, los trabajos previstos para habilitar a la brevedad los futuros recreos de Punta Indios y Chivilcoy. Asimismo, se continuaron las tareas para la habilitación de un campamento anexo a la estación San Martín de Los Andes, y otro en el paraje denominado Huechulafquen, que será el primero de una serie a instalarse en los Parques Nacionales de Nahuel Huapi, Lanín, Los Alerces, Los Glaciares, Iguazú y El Rey, conforme al convenio oportunamente firmado con la Dirección de Parques Nacionales.

Por otra parte, el A.C.A. ha recibido un ofrecimiento de parte de la Provincia del Río Negro para hacerse cargo de la explotación de nueve campamentos que ésta se halla construyendo en diversas localidades de la Provincia, conforme a un plan de integración turística a que está abocada.

En cuanto a la actividad de la Pesca Deportiva, los equipos representativos de la Entidad participaron con suerte diversa en los distintos campeonatos nacionales de pesca, que bajo los auspicios de F.E.M.E.P.Y.L. se llevaron a cabo en diversos puntos del país. Es de destacar, que el 25 de mayo de 1967, en aguas de la Laguna de Chascomús, el A.C.A. hizo disputar otra jornada del Torneo Triangular de Pesca —Copa Challenger— "Confraternidad de Pesca Deportiva" con la participación de los equipos representativos del Club de Pescadores Buenos Aires y Club de Pesca Río de la Plata. Se clasificó primero el Club de Pescadores Buenos Aires, que de esta forma se adjudica por segunda vez consecutiva el trofeo en disputa, cuya reglamentación establece que para su obtención definitiva deben lograrse tres triunfos consecutivos, o cinco alternados.

Dada la gran aceptación por parte de los asociados y sus familiares de los balnearios existentes en las playas Alfár y Las Brusquitas, el A.C.A. concretó en 1967 la habilitación de otros balnearios en la playa Maripescas —cercana a Punta Mogotes— y en la localidad de San Clemente del Tuyú, frente al campamento existente.

Centro turístico del Delta

Durante el ejercicio correspondiente a 1967 se habilitaron importantes obras en el centro turístico que la Entidad posee en el Delta del Paraná, en el partido de Tigre.

Para llevar a cabo una acción acorde con el prestigio del Automóvil Club Argentino y con la que merece la región por su belleza natural, se elaboró un plan de gran envergadura, a desarrollar en sucesivas etapas. En cumplimiento del mismo, ya funciona un amplio y moderno restaurante con capacidad para 700 comensales; se efectuó la parquización de un amplio sector, dotándolo de juegos infantiles, y se instaló una planta potabilizadora de agua. Además, para facilitar el acceso a esta dependencia, se habilitó una playa para estacionamiento de automóviles en la margen opuesta del Río Luján, o sea, enfrente del Centro Turístico.

Cabe destacar que la finalidad perseguida de brindar a los asociados y a sus familiares un lugar apropiado para el descanso y el disfrute —dentro del mayor número de buenas comodidades—, se ha ido concretando en forma halagadora en el curso de 1967.

Viajes y turismo

Todas las consultas y asesoramiento, tanto para el interior del país cuanto para viajes al exterior, fueron satisfechas por la oficina de Viajes y Turismo que funciona en la sede central, y también por las ubicadas en las principales Filiales.

Los servicios de la Entidad en la materia fueron utilizados por 1.433 asociados; se efectuaron 103 visas; se realizaron 13 operaciones de venta y alquiler de automóviles para Europa, y el servicio de pasajes para Colonia y Montevideo fue utilizado por 424 socios.

Por otra parte, prosiguió la acción del Club tendiente a promover el turismo nacional, que se tradujo en la realización durante 1967 de 13 excursiones en ómnibus hacia las zonas de Cuyo, Bariloche y Noroeste, de las que tomaron parte 399 turistas. También se realizó una caravana automovilística a Tandil, que contó con la participación de 40 viajeros y 14 coches.

Trámites y emisión de documentos para viajes al exterior

Los distintos aspectos de las tareas realizadas durante los años 1966-1967 se hallan expresados en forma discriminada, con el propósito de acentuar en forma elocuente las cifras de las operaciones.

	año 1966	año 1967
Libretas de Pasos por Aduana y/o Carnet de Passages en Douanes (L.P.A. y/ C.P.D.)	17.154	19.270
Certificado Internacional para Automóviles	17.154	19.258
Permiso Internacional para Conducir	33.347	35.625
Permiso Interamericano de Conducir	7.298	6.695
Carta Garantía ante Clubes Extranjeros	2	1
Chapa distintivo "R.A."	13.703	15.356
Carnet de Presentación	113	95
Permiso Internac. de conducir extranj. (visado)	422	486
Certificado Internacional para auto extranjero (visado)	64	36
Total de Operaciones:	89.257	96.822

Trámites aduaneros

Durante el período comprendido entre el día 1º de enero de 1967 al 31 de diciembre del mismo año, se han efectuado los despachos de aduana de vehículos automotores cuyas cifras se detallan comparativamente.

En las mismas se determinan las distintas clases de operaciones, las que arrojan en el presente año un total general de 27.636, el que comparado con el correspondiente al año 1966 acusa una diferencia de 2.251 despachos de automotores.

	año 1966	año 1967
Exportaciones Temporarias	12.501	13.536
Retornos de exportaciones	12.369	13.231
Importaciones Temporarias	288	461
Retornos de importaciones	227	408
TOTALES:	25.385	27.636

DESPACHOS DE ADUANA DE AUTOMOTORES

	Exportaciones Temporarias	Retorno de Exportaciones	Importaciones Temporarias	Retorno de Importaciones	Totales
Enero	3.404	1.613	27	19	5.063
Febrero	1.960	3.037	31	25	5.053
Marzo	903	3.364	56	39	4.362
Abril	512	470	15	26	1.023
Mayo	400	432	27	18	877
Junio	385	307	19	22	733
Julio	580	582	56	47	1.265
Agosto	648	593	41	41	1.323
Setiem.	403	422	47	35	907
Octubre	647	817	57	52	1.573
Noviem.	741	840	45	44	1.670
Diciem.	2.953	754	40	40	3.787
	13.536	13.231	461	408	27.636

Información general

Los distintos aspectos de la labor realizada durante el transcurso de los ejercicios de los años 1966 - 1967, se hallan sintetizados a continuación en forma discriminada. Las cantidades respectivas proporcionan una adecuada noción comparativa.

	año 1966	año 1967
Atención de consultas telefónicas en materia de información caminera, orientación vial y actividades turísticas, tránsito (patentes, patentamientos, transferencias, disposiciones y trámites municipales, etc.), servicios sociales y otras	87.400	116.000
Comunicaciones establecidas a larga distancia en proceso de recopilación de datos sobre meteorología, vialidad y turismo, servicios de balsas, etc.	1.421	1.842
Boletines diarios sobre información vial y turística	305	315
Correspondencia tramitada en lo referente a pedidos de itinerarios y material cartográfico, sobre consultas formuladas por asociados, delegaciones, filiales y dependencias del interior, fichas de inspección, remitos, telegramas, caza deportiva, reparticiones, entidades varias, etc.	4.035	4.443
Material cartográfico valorizado y sin cargo (hojas de ruta) e ilustrativo sobre turismo, remitido a socios, delegaciones, filiales, dependencias del interior, reparticiones públicas, entidades, etc.	412.400	479.880
Público atendido en el mostrador, sobre consultas de carácter vial, itinerarios, actividades turísticas, tránsito, patentes de automotores, renovación y cobro de patentes, servicios sociales, trámites municipales, etc.	97.300	131.900
Publicaciones cartográficas, descripciones, folletos y otros elementos ilustrativos facilitados en el mostrador	112.900	144.455
Publicaciones valorizadas (mapas, guías, cartas turísticas, etc.) vendidas	52.600	53.964
Insignias de radiador, vendidas	688	435

Señalamiento de caminos

La actividad desarrollada en materia de señalamiento, en cumplimiento de los Convenios suscritos con organismos viales para la señalización caminera, fue de particular intensidad en la Provincia de Buenos Aires, habiéndose emplazado y conservado en el transcurso del año la cantidad de 9.523 señales.

En la red vial de la Provincia del Chubut se continuó con las obras de señalamiento emprendidas en el año anterior, colocándose 1.494 nuevos indicadores.

En materia de señalización urbana se llega a un acuerdo con la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros para la colocación y conservación de

las pantallas de "Parada" de vehicular de transporte público de pasajeros, habiéndose emplazado durante su vigencia 594 pantallas.

Asimismo, en colaboración con Yacimientos Petrolíferos Fiscales, se inició en el Gran Buenos Aires la colocación de indicadores que previenen acerca de la existencia de escuelas.

Como en años anteriores, se procedió al envío y colocación de señales de diversos tipos a las municipalidades del interior del país, institutos militares y entidades privadas.

A continuación se consigna el detalle de las tareas realizadas y su comparación con las efectuadas en el curso del año anterior.

Colocación y Conservación de señales

	año 1966	año 1967
a) Camineras		
1 — Convenio DVPBA	6.246	9.523
2 — Convenio DVD Chubut	1.432	1.494
3 — Convenio DVP Entre Ríos	2.907	—
b) Urbanas		
1 — Convenio FATAP	—	594
2 — Convenio YPF	14	97
3 — Señales varias:		
a. Escuelas y hospitales (colocadas o enviadas)	644	561
b. Entre discos	16	22
c. Flechas murales	1.239	1.433
d. Diversas leyendas	1.347	1.881
TOTALES:	13.845	15.605

Además, colaborando con las autoridades comunales respectivas y en gran parte a pedido de las mismas, se realizaron numerosas inspecciones a distintas áreas de los correspondientes municipios, tanto de esta Capital Federal como del Gran Buenos Aires, para estudiar el desarrollo del tránsito y observar los diversos problemas que se presentan a la circulación. Aquéllos, en cada caso, han dado origen a la elaboración de distintos proyectos para contribuir a la solución de las dificultades apuntadas, elevándolos a consideración de las autoridades pertinentes, con el propósito de que adopten las medidas más apropiadas y de posible aplicación económica.

Entre las municipalidades a las cuales se les prestó el asesoramiento debido, brindándoles en cada caso las soluciones estimadas adecuadas para resolver el ordenamiento del tránsito automotor, figuran: Dolores, Mercedes, Merlo, La Matanza, Berazategui, Avellaneda, Ciudad de Buenos Aires, etc.

También se prestó asesoramiento a las autoridades militares, tales como Escuela de Suboficiales Sargento Cabral y Escuela de Ingenieros, referente a problemas de circulación interna de los respectivos institutos.

Educación vial

Se ha colaborado con las autoridades escolares, policiales, municipales y entidades de bien público distribuyéndoles afiches, desplegables, cuadernillos para colorear, brazaletes, reglamentos de tránsito, etc., para la realización de sus campañas de enseñanza y seguridad vial.

El personal especializado del A.C.A. realizó disertaciones en forma directa en varias localidades del interior del país a pedido de las partes interesadas, las que fueron acompañadas con la proyección de películas ilustrativas y diapositivas confeccionadas a tal efecto.

Relevamiento de caminos

La necesidad de mantener actualizada la información relacionada con el estado vial y de construcción de la red de caminos del país, fue motivo de que se efectuaran relevamientos en las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Mendoza, San Juan, La Rioja y Córdoba.

Por otra parte, el convenio suscripto con la Dirección de Vialidad de la Provincia del Neuquén para la ejecución de un mapa de su red vial, precisó el recorrido de las carreteras de ese estado.

Las cifras comparativas de kilometrajes de caminos relevados y actualizados en los últimos años son las siguientes:

Año	Rutas Relevadas		Rutas Actualizadas		Totales
	Nacionales	Provinciales	Nacionales	Provinciales	
1965	4.988,0	4.806,0	9.781,0	5.118,0	24.693,0
1966	4.704,2	12.405,5	2.635,7	929,8	20.675,2
1967	5.323,5	13.540,5	9.653,5	5.187,8	33.705,3

Mapas, cartas y guías de turismo, etc.

En cumplimiento del plan de publicaciones programado para el año 1967, fueron realizadas diversas ediciones cartográficas y turísticas, de acuerdo con el siguiente detalle:

Publicaciones Impresas	
Hojas de ruta varias (14 motivos)	620.000 ejempl.
Hoja de zona n° 6	90.000 "
Hoja de zona n° 7	55.000 "
Hoja de zona n° 8	50.000 "
Plano de la República Argentina (reimpres.)	50.000 "
Plano de Mar del Plata	50.000 "
Plano Ciudad de Bs. As., zona Centro	20.000 "
Plano Caminos de acceso (2ª edición)	80.000 "
Folletos de Educación vial (4 motivos)	120.000 "
TOTAL:	1.135.000 ejempl.
Publicaciones en Impresión	
Hojas de ruta varias (24 motivos)	1.090.000 ejempl.
Hoja de zona n° 3	50.000 "
Hoja de zona n° 5	50.000 "
Guía Turística de la Argentina (3ª edición)	40.000 "
Guía de Turismo y Centros Urbanos Pcia. Bs. As.	50.000 "
Guía de Hoteles de la Pcia. y Ciudad de Bs. As.	30.000 "
Guía de Hoteles zona N.O., Centro y Cuyo ..	20.000 "
Guía de Hoteles zona Patagonia	20.000 "
Guía de Hoteles zona Nordeste	8.000 "
TOTAL:	1.358.000 ejempl.

Las publicaciones enumeradas tuvieron ejecución en base a trabajos anteriores y al material existente en los ficheros respectivos. Las necesarias actualizaciones fueron solventadas mediante giras de relevamiento, y a través de la correspondencia con distintas fuentes dignas de crédito y de reconocida competencia acerca de los temas consultados.

Tránsito. Patentes. Asesoramiento sobre faltas municipales

Todas las solicitudes de los señores asociados vinculadas a las diversas tramitaciones municipales y ante otros organismos relacionados con el automotor fueron totalmente satisfechas. También se dispuso especial atención a los pedidos formulados desde el interior del país a través de las distintas dependencias y/o representantes que la Entidad posee.

Las cifras comparativas del presente ejercicio con respecto al anterior muestran un incremento en todos los rubros, como puede apreciarse en el siguiente cuadro comparativo.

	año 1966	año 1967
Registro de conducir y sus renovaciones	41.079	49.823
Transferencias de vehículos	13.785	16.348
Patentamientos distintos vehículos	11.044	15.232
Certificaciones de domicilios	9.985	12.083
Autorizaciones distintos trámites	14.112	17.921
Declaraciones Juradas (Ley 14.385 y otras)	14.119	16.739
Certificac. de firmas (Cap. Fed. y Pcia. Bs. As.)	11.973	14.055
Cobros patentes Cap. Fed. y Pcia. Bs. As.	18.120	22.837
Trámites de asesoramientos Pcia. Bs. As.	11.073	16.497
Distintos trámites del Tribunal de Faltas	8.221	10.065
Distintos trámites rubros de tránsito	12.907	13.122
Distintos trámites rubros patentes	11.614	12.749

Escuela Técnica de Conducción y Tránsito

La Escuela Técnica de Conducción y Tránsito inició sus cursos en el mes de enero, con una afluencia durante el año de 2.983 alumnos, superando al año 1966, en el que se registraron de 2.633 alumnos. Las tareas se desarrollaron en 64 divisiones, contra 42 divisiones en 1966.

El plan de enseñanza teórico-práctica fue motivo de preferente atención, adaptándolo a la realidad moderna, remodelándolo y eliminando todo lo superfluo. Se comprimieron las bolillas haciéndolas más didácticas, y, por ende, comprensivas para el alumnado; con ello se logró reducir el tiempo de estudio en un mes aproximadamente, sin merma de su utilidad y buena enseñanza. A las materias teóricas de Educación Vial y Accidentes del Automóvil se le agregó otra complementaria: "Mantenimiento del Automóvil".

Las clases teóricas, como en años anteriores, se impartieron en el horario comprendido entre las 8.30 y 20.30.

En lo que respecta a la parte práctica, la misma se desarrolló en la moderna pista de aprendizaje del Parque 3 de Febrero, aumentando su duración en 10 minutos, o sea que de 20 minutos fue llevada a media hora. Además, fue remozado el material de coches, aumentando los mismos en 11 unidades. De esta manera, al finalizar el presente ejercicio se cuenta con 47 unidades en buenas condiciones.

El promedio de alumnos en prácticas de pista —que se desarrollan de 7.30 a 21.30— fue de 250 por día. En el cuadro siguiente se ilustra sobre algunos aspectos del alumnado:

años de edad	varones	mujeres	total
18	94	162	256
19	51	115	166
20	18	14	32
21	13	60	73
22	27	61	88
23	10	52	62
24	10	55	65
25 a 29	105	275	380
30 a 34	120	352	472
35 a 39	132	282	414
40 a 44	96	280	376
45 a 49	80	140	220
50 a 54	55	120	175
55 a 59	72	65	137
60 a 64	35	24	59
70 en adel.	2	6	8
TOTALES:	920	2.063	2.983

El total de alumnos ingresados en la Escuela desde 1962 al 31 de diciembre de 1967 suma 15.400, y a éstos se tendrían que agregar aproximadamente 3.000 alumnos que teniendo registros toman unas pocas clases prácticas.

El Gabinete Psicotécnico cumplió con su finalidad específica, siendo sometidos a revisión: Alumnos de la Escuela: 2.983; Auxilio Mecánico: 458; Socios: 61; Reparticiones Oficiales: 3.055; Empresas particulares: 91.

Al finalizar este ejercicio, el edificio de la Escuela, amplio y de moderno estilo arquitectónico, está prácticamente terminado, faltando sólo algunos detalles para ser inaugurado. Cabe destacar que la instalación completa de la Escuela (Edificio, pista, arcadas para garajes y talleres) conforma, en su conjunto, lo más importante en su especialidad en América latina. Su realización estuvo a cargo de la Subgerencia Técnica de la Entidad.

Escuela de Mecánica

La creación de la escuela de mecánica, que fue inaugurada el 10 de abril de 1967, ha venido a llenar un vacío sensible y a concretar una cara aspiración.

Dentro de sus finalidades está el brindar a los asociados y a los familiares de los mismos, mediante cursos especialmente preparados y dictados por especialistas, una serie de conocimientos que les permitan tener una formación técnica respecto del vehículo automotor. Además, para que la Entidad preste un servicio cada vez mayor a su creciente masa societaria, se presentó, con carácter ineludible, la necesidad de capacitar al personal afectado a tareas de auxilio mecánico. Las ventajas al respecto son de todo tipo.

Otra de las funciones que ya cumple este Instituto es la de someter a riguroso examen a los operarios que desean ingresar en la Institución, a los efectos de seleccionarlos por especialidades.

La labor de la Escuela en el presente ejercicio, a pesar de no haber comenzado su curso lectivo en el mes de marzo, fue muy intensa, tal como puede apreciarse en el número de cursos realizados y en la cantidad de personal examinado, que se detalla a continuación:

Cursos realizados

- a) de mecánica ligera: 15
Concurrieron en total a este curso 193 alumnos, de los cuales 177 son socios y familiares, y 16 no socios.
- b) de carburación: 2
Concurrieron 38 alumnos: 14 socios y familiares; 4 no socios y 20 empleados de la Entidad.
- c) de encendido: 2
Concurrieron 34 alumnos: 14 socios y familiares y 20 empleados de la Entidad.

Personal examinado por la Escuela

- Aspirantes a auxilio mecánico: 174 — aprobados 107
- Aspirantes a mecánico de talleres internos: 3 — aprobados 2
- Aspirantes a mecánico conductores motoristas: 2 — aprobado 1
- Aspirantes a Supervisores: 12 — aprobados 2
- Aspirantes a Concesionarios: 11 — aprobados 9
- Personal de Concesiones: 31 — aprobados 18

Asesoría jurídica

Durante el presente ejercicio ha debido atender en número cada vez más creciente las consultas jurídicas que en materia que hacen al objeto social formulan los socios. Baste considerar las cifras del cuadro adjunto para apreciar la magnitud de este servicio, así como también el que presta mediante gestiones extrajudiciales para obtener indemnización de los causantes de accidentes automovilísticos o de sus compañías aseguradoras.

Intervino también en todas las cuestiones jurídicas originadas en relación con más de un centenar de inmuebles de propiedad del Club.

Dependiendo de esta Asesoría los apoderados para representar ante los poderes públicos, se ha debido intervenir en las presentaciones y procesos promovidos ante las distintas Reparticiones de los Gobiernos de la Nación, de las Provincias y Municipales.

Asimismo se ejerce la representación y asistencia letrada en todos los juicios en que la Entidad es parte actora o demandada, debiendo colaborar con los Estudios Jurídicos que atienden dichos juicios en el interior del país.

Servicios a los Asociados

	1966	1967
a) consultas evacuadas personal o telefónicamente	11.498	12.720
b) consultas evacuadas por correspondencia, varios, interior y exterior	2.980	3.500
c) Gestiones extrajudiciales ante terceros, sociedades, compañía de seguros, reparticiones públicas, etc.		
verbalmente	2.880	4.360
por nota	1.063	1.432
d) constancias obtenidas en Registros Municipales de la Cap. Fed. y provinciales	156	175
e) propuestas de indemnizaciones obtenidas	92	174
f) subsidios por fallecimiento en accidente automovilístico		
en trámite, iniciados	130	141
pagados	106	118
rechazados	11	12

Servicios a la Entidad

a) dictámenes	510	620
b) respuestas a requerimientos judiciales		
oficios	133	152
embargos	38	58
c) juicios promovidos y tramitados:		
Iniciados por el ACA en Cap. Fed. ...	69	135
en trámite		229
archivados		66
en actividad		163
Iniciados contra el ACA en Cap. Fed. ...	13	25
en trámite		62
archivados		19
en actividad		43
Total de juicios		
en actividad		206
en trámite		291
promovidos por el ACA en el interior	85	55

promovidos contra el ACA en el interior	10	41
d) gestión para el cobro extrajudicial de deudas particulares	300	425
e) minutas de poderes	16	35
f) protestos	38	41
g) trámites de escrituración	24	35
h) inmuebles escriturados	5	—
i) control y sellado de contratos:		
estaciones adheridas	25	10
estaciones concesionarias	60	57
j) confección y sellado de contratos varios	90	76
k) expedientes en trámite ante reparticiones públicas	266	261
l) cobros realizados en reparticiones públicas	16	12
m) pagos realizados en reparticiones públicas	27	23

Asesoría técnica

La tarea desarrollada por la Asesoría Técnica ha respondido a su característica habitual de estudiar y dictaminar sobre temas llevados a su consulta, vinculados a la técnica general de la Ingeniería Civil. Ha sido, como en años precedentes, de seleccionada índole, como lo aclaran los enunciados de los temas tratados que motivaron los pertinentes dictámenes relacionados con: Tasación de bienes inmuebles, cuya adquisición por la Institución podría haber interesado para ampliar sus servicios sociales a los asociados; consultas de socios, telefónicas o personales, de alta técnica, relacionadas con problemas en sus respectivos automotores; contestaciones propuestas a oficios de Magistrados judiciales con motivo de accidentes de tránsito, en la vía pública, con el propósito de determinar las distancias de frenado en cada ocasión; procedencia del legítimo pago de deudas por obras de pavimentación reclamados por los municipios locales, frente a propiedades del A.C.A.; estudio de varias invenciones de aparatos para diferentes finalidades aplicables a automotores (antirrobo, incendios, volcaduras, etc.) propuestos por inventores.

Ha concurrido tres veces por semana a las reuniones en la Dirección Nacional de Vialidad, integrando la Delegación del A.C.A. ante la Comisión Especial que estudia la actualización de la Ley 13.893 (de tránsito).

Continuó su concurrencia al I.R.A.M. (Instituto Argentino de Racionalización de Materiales) representando al A.C.A. en reuniones de Sub-Comisiones que estudian las normas que tienen vinculación con los automotores en general.

Además, aparte de diversos estudios, continuó en la preparación de fichas para consulta de los señores asociados, en la Biblioteca de la Entidad, sobre temas vinculados con el automotor en general, extractadas de las principales publicaciones de la especialidad. El número de fichas llega en la actualidad a 18.500.

Casas adheridas

A mediados de 1967 se efectuó una estadística para determinar, por barrio o localidad, las casas adheridas de Capital Federal y alrededores, a fin de lograr adhesiones de comercios en las zonas en que fueran más necesarios, de acuerdo con la cantidad de socios residentes en las mismas.

La acción que se desarrolló en tal sentido, permitió adherir 242 comercios en capital y 393 en zonas conurbanas, o sea un total de 635 firmas comerciales que comenzaron a efectuar descuentos sobre las compras que realizan en ellas los asociados.

A la vez, con la colaboración de dependencias y representaciones, fueron visitadas la mayoría de las casas que ya estaban adheridas con anterioridad a las gestiones mencionadas, con el fin de efectuar las actualizaciones necesarias sobre los rubros en que operan y las bonificaciones que practican en beneficio de los socios. Al mismo tiempo, se verificó su cumplimiento en resguardo del prestigio de la Entidad.

Es así como al 31-12-67 se contaba ya con 2.650 adhesiones de comercios y hoteles en todo el país, cuya nómina debidamente actualizada se editará próximamente.

Biblioteca

La labor desplegada por la Biblioteca del Automóvil Club Argentino durante el año 1967 se vio incrementada en todos los órdenes. Contribuyó a ello, entre otras cosas, el mayor número de asociados y público en general que concurren para efectuar diversas consultas y/o para retirar

libros en calidad de préstamo, las informaciones suministradas a las dependencias de la entidad, y el aumento experimentado en la recepción de revistas nacionales y extranjeras.

Las cifras de los temas más importantes, que a continuación se detallan, reflejan fehacientemente el incremento mencionado.

Se recibió la visita de 4.927 personas (asociados y público en general), habiéndose facilitado en préstamo la cantidad de 1.938 libros. La recepción de revistas alcanzó a la cifra de 450 ejemplares, extrayéndose por medio del fichado los artículos de interés para el A.C.A., especialmente aquellos relativos al turismo, la vialidad, el tránsito, la técnica automotriz y técnica diversa.

Los libros incorporados en el presente ejercicio —proveedores de compras y donaciones— ascienden a 320.

Con el fin de incrementar el canje de publicaciones que nuestra Biblioteca mantiene con distintos organismos nacionales y extranjeros, se efectuaron nuevos contactos que proporcionaron una valiosa y preciada bibliografía.

Telecomunicaciones

En el presente ejercicio, mediante la red de telecomunicaciones, fueron recibidos y transmitidos en total 6.105 mensajes, de los cuales 3.198 corresponden a tráfico general de la Institución, y los 2.907 restantes constituyen la información recibida diariamente sobre estado del tiempo y de las rutas, suministrada por las 27 estaciones que integran la red.

En el orden técnico, se instalaron y habilitaron radioestaciones en Chepes (La Rioja), en el Centro Turístico del Delta, y en Barrancas (Neuquén), esta última para operar teniendo como cabecera la estación de San Carlos de Bariloche. Fueron montadas estaciones base de la red V. H. F. en La Plata, Mercedes, Punta Lara (Provincia de Buenos Aires), y en Córdoba, así, como también se instalaron transceptores en sesenta automotores.

También se hizo el cambio del sistema de antenas de las estaciones que funcionan sobre la ruta nacional 2; se efectuó la reparación de equipos de radioestaciones del interior del país y se realizó el mantenimiento de la totalidad de los equipos radioeléctricos de la sede central.

Además, se tuvo a cargo el transporte de la información del XI Gran Premio Internacional de Turismo 1967 y del XLV Gran Premio Argentino de Carretera, para lo cual se distribuyó y coordinó la actividad de equipos móviles en el recorrido de ambas competencias; también Telecomunicaciones se encargó del control del audioamplificador de la sede central en todos los actos realizados.

Estructura administrativa

Debido a la gran expansión servicial y en obras experimentada por el Automóvil Club Argentino durante estos últimos años, y al sustancial aumento del número de asociados, se efectuó en el presente ejercicio una adecuación de la estructura de los cuadros administrativos de la Entidad.

El propósito básico perseguido es el de dotar a la administración de la suficiente elasticidad y funcionalidad para asegurar a la masa societaria una atención esmerada y en las mejores condiciones económicas posibles.

Métodos y estudios

En este aspecto se realizaron en 1967 funciones de análisis de sistemas y conducción del Equipo Electrónico IBM 1440 instalado en la Institución, así como también tareas de programación y sistematización de datos.

En lo referente a la actividad de procesamiento de datos, se ha incrementado el volumen de la información tramitada por computadora en un 70 % con respecto al año anterior. Este aumento de volumen incluyó el importante trabajo de emisión y control de cupones, que para 1968 comprendió a más de 200.000 socios plenarios. Asimismo, en enero de 1967 se puso en marcha el proceso de tramitación de la póliza de seguro automotor N° 2.

Se ha intensificado y ampliado su labor de análisis de sistemas e implementación de métodos administrativos. A estos efectos, se ha continuado perfeccionando el estudio y diseño de formularios. Asimismo, se han iniciado las tareas de confección del Manual de Organización y Procedimien-

BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 1967

Ejercicio Nº 63
Desde el 1º de enero de 1967
al 31 de diciembre de 1967

A C T I V O

Capítulo I - INMUEBLES

INMUEBLES		
Terenos		596.376.037,45
Escriturados 200.911.340,05		
A Escriturar 395.464.697,40		
Edificios		
Escriturados 687.929.723,30	982.531.607,38	
A Escriturar 294.601.884,08	134.128.637,—	
Amortizado	59.853.343,86	848.402.970,38
CONSTRUCCIONES	10.328.822,52	
Amortizado	219.967.786,61	
OBRAS EN CONSTRUCCION	58.796.507,82	
INSTALACIONES	17.470.778,45	
Amortizado	5.873.288,21	
INSTALACIONES RADIOELEC-	138.716.970,14	
TRICAS	34.805.825,87	
Amortizado	80.409.138,21	
MUEBLES Y ENSERES	19.878.934,50	
Amortizado	20.319.636,44	
MAQUINARIAS	12.876.757,81	
Amortizado	309.213.694,78	
UTENSILIOS Y HERRAMIENTAS	155.025.132,73	
Amortizado	21.563.530,31	
MATERIAL RODANTE	7.015.648,04	
Amortizado	14.547.902,27	
IMPLEMENTOS DIVERSOS	2.425.620.454,96	
Amortizado	10.956.665,50	
Total del Activo Fijo	537.350.116,97	2.973.927.237,43
(Anexo 1)		

Capítulo II - EFECTIVO

CAJAS (Anexo 3)	189.717.163,36
BANCOS (Anexo 4)	125.992.625,—
	315.709.788,36

Capítulo III - CREDITOS

CUOTAS DE SOCIOS VENCIDAS A COBRAR	130.005.193,—
DEUDORES VARIOS (Anexo 5)	427.417.993,10
DOCUMENTOS A COBRAR (Anexo 6)	14.319.331,—
PRIMAS DE SEGUROS - POLIZAS (Anexo 7)	533.659.885,—
DEPOSITOS EN GARANTIA	3.882.167,—
	1.109.284.569,10

Capítulo IV - CUENTAS VARIAS

CARGOS DIFERIDOS Y GASTOS ANTICIPADOS (Anexo 8)	114.072.683,84
MARÇAS REGISTRADAS	40.876,—
	114.113.559,84

CUENTAS DE ORDEN (Anexo 9)

	4.513.035.154,73
	843.705.864,41
	5.356.741.019,14

Capítulo I - FONDOS SOCIALES

FONDO SOCIAL

Capítulo II - DEUDAS

Y. P. F. CREDITOS PLAN CONS-	169.153.701,—
TRUCCIONES (Anexo 10)	
TRANSPORTES DE BUENOS AI-	169.434.874,—
RES (Anexo 11)	
ACREEDORES VARIOS (Anexo	998.730.019,65
12)	
CAJA NACIONAL DE AHORRO	225.892.835,—
POSTAL	41.785.365,15
HABERES PENDIENTES DE PAGO	
RETRIBUCION EXTR/ORDINA-	51.630.448,—
RIA A PAGAR	
CAJAS NACIONALES DE PRE-	46.631.466,—
VISION SOCIAL	
PROVISION PARA PROMOCIO-	3.194.512,44
NES TURISTICAS	
COBROS Y PAGOS POR CUENTA	51.842.564,—
DE TERCEROS (Anexo 13)	
SOLICITUDES Y RENOVACIONES	
DE SEGUROS DE SOCIOS EN	12.713.329,—
TRAMITE	
CUOTAS DE AHORRO Y AMOR-	950.510,—
TIZACION PARA	
VALES POR SERVICIOS EN CIR-	80.719.316,—
CULACION	
DEPOSITOS RECIBIDOS EN GA-	50.730.504,—
RANTIA	
	1.903.409.444,24

Capítulo III - CUENTAS VARIAS

CUOTAS E INGRESOS DIFERIDOS	
Cuotas de Socios de Ejercicios	12.559.750,—
Futuros	10.501.209,—
Solicitudes de Socios en Trá-	7.294.012,60
mite	
Ingresos Diferidos (Anexo 14)	30.354.971,60
PREVISIONES Y RESERVAS	
Indemnización y Preaviso	219.400.000,—
Subsidio Folicimiento Acci-	
dentos Automovilistas (Ane-	
xo 15)	
Autoseguros	12.309.000,—
Accidentes de Trabajo	45.000.000,—
Eventuales Quebrantos	11.425.000,—
Deudores por Cuotas	144.351.678,61
Liquidaciones Pendientes	130.005.193,—
	36.733.950,—
GASTOS Y RECURSOS	629.579.793,21
Superávit del Ejercicio	599.224.821,61
	707.849.722,42

CUENTAS DE ORDEN

	4.513.035.154,73
	843.705.864,41
	5.356.741.019,14

CUENTA DE GASTOS Y RECURSOS

D E B E

H A B E R

<p>AMORTIZACIONES</p> <p>Del Activo Fijo (Anexo 1) Del Activo Nominal</p> <p>GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION (Anexo 16)</p> <p>GASTOS POR COBRANZAS DE CUOTAS (Anexo 17)</p> <p>CONSERVACION Y REPARACION DEL INMUEBLE CASA CENTRAL (Anexo 18)</p> <p>GASTOS POR SERVICIOS</p> <p>Turismo Nacional e Internacional, Escuela de Conducción, Señalamiento Vial, Servicio de Previsión, etc. (Anexo 19)</p> <p>Revista Autoclub (Anexo 20)</p> <p>Estaciones de Servicio (Anexo 21)</p> <p>Auxilio Mecánico (Anexo 22)</p> <p>SUBSIDIOS PAGADOS POR FALLECIMIENTO ACCIDENTES AUTOMOVILISTAS DEL AÑO 1967</p> <p>BENEFICENCIA (Anexo 23)</p> <p>BENEFICIOS Y SERVICIOS AL PERSONAL (Anexo 24)</p> <p>INTERESES Y COMISIONES BANCARIAS</p> <p>EXHIBICIONES DEPORTIVAS (Anexo 25)</p> <p>PREMIOS POR TORNEOS DEPORTIVOS (Anexo 26)</p> <p>BAJA DE BIENES Y ARTICULOS DIVERSOS</p> <p>CONSTITUCION Y TRANSFERENCIA A PROVISIONES, PREVISIONES Y RESERVAS</p> <p>Provisión para Promociones Turísticas</p> <p>Provisión para Indemnización y Preaviso</p> <p>Subsidio por Fallecimiento por Accidentes Automovilistas</p> <p>Provisión para Accidentes de Trabajo</p> <p>Provisión para Eventuales Quebrantos</p> <p>Provisión para Deudores por Cuotas</p> <p>Provisión para Retribución Extraordinaria</p> <p>Provisión para Liquidaciones Pendientes</p> <p>Reserva Auto-Seguros</p>	<p>188.712.834.41</p> <p>2.765.395.33</p> <p>498.196.976.04</p> <p>197.517.991.42</p> <p>35.633.265.21</p> <p>191.478.229.74</p> <p>327.667.319.24</p> <p>160.683.965.85</p> <p>542.531.355.17</p> <p>383.889.846.22</p> <p>1.414.772.486.48</p> <p>3.045.000.—</p> <p>1.744.005.14</p> <p>33.835.008.21</p> <p>25.378.712.38</p> <p>74.912.793.82</p> <p>32.942.099.—</p> <p>151.572.13</p> <p>2.318.129.909.83</p> <p>2.733.079.—</p> <p>38.486.889.50</p> <p>5.870.000.—</p> <p>2.317.398.—</p> <p>80.320.207.96</p> <p>85.924.710.—</p> <p>51.630.448.—</p> <p>16.933.950.—</p> <p>21.558.341.—</p> <p>305.775.023.46</p> <p>2.815.383.163.03</p> <p>657.412.513.42</p> <p>50.437.209.—</p> <p>707.849.722.42</p> <p>3.523.232.885.45</p>
<p>CUOTAS DE ASOCIADOS</p> <p>Cobradas del Ejercicio Actual:</p> <p>Plenarios</p> <p>Activos "A" Capital</p> <p>Activos "A" Interior</p> <p>Activos "B"</p> <p>Adherentes</p> <p>Cobradas por Ingresos y Reingresos</p> <p>Vencidas del Ejercicio Actual:</p> <p>Plenarios</p> <p>Activos "A" Capital</p> <p>Activos "A" Interior</p> <p>Activos "B"</p> <p>Adherentes</p> <p>RECURSOS POR PRESTACION DE SERVICIOS</p> <p>ESTACIONES DE SERVICIO (Anexo 27)</p> <p>AUXILIO MECANICO (Mano de Obra y Kilometraje)</p> <p>VIARIOS:</p> <p>Insignias sociales</p> <p>Guías y Cartos de Turismo</p> <p>Documentación Internacional</p> <p>Servicio de Previsión</p> <p>Recreas y Campamentos</p> <p>Servicio de Motel</p> <p>Servicio de Viajes y Turismo</p> <p>Escuela Técnica de Conducción y Tránsito</p> <p>Duplicados de Carnets</p> <p>Trámites Municipales</p> <p>CONTRIBUCIONES POR CONVENIOS</p> <p>PARA COLOCACION Y CONSERVACION DE SEÑALES PARA GUIAS Y CARTAS DE TURISMO</p> <p>PUBLICIDAD</p> <p>En Revista Autoclub (Anexo 28)</p> <p>En Guías, Cartas de Turismo y Folletos</p> <p>EXHIBICIONES DEPORTIVAS (Anexo 29)</p> <p>CESION DE LOCALES VARIOS CONCESIONARIOS POR SERVICIOS DE RESTAURANTE, BUFFET Y PELUQUERIA</p> <p>INTERESES SOBRE DEPOSITOS Y TITULOS DEL EMPRESTITO NACIONAL "9 DE JULIO"</p> <p>OTROS INGRESOS (Anexo 30)</p> <p>OTRAS UTILIDADES (Anexo 31)</p> <p>INMUEBLES INCORPORADOS AL ACTIVO POR CONVENIOS CON GOBIERNOS PROVINCIALES (Anexo 32)</p>	<p>1.203.991.298.—</p> <p>48.524.567.—</p> <p>294.527.706.—</p> <p>147.049.214.—</p> <p>7.237.476.—</p> <p>1.701.330.261.—</p> <p>17.215.103.—</p> <p>126.754.573.—</p> <p>1.845.299.937.—</p> <p>568.341.164.21</p> <p>11.343.570.10</p> <p>2.891.440.47</p> <p>9.587.633.53</p> <p>62.912.101.49</p> <p>623.999.139.81</p> <p>11.214.905.—</p> <p>636.867.—</p> <p>8.166.739.86</p> <p>32.894.788.—</p> <p>535.270.—</p> <p>1.490.800.—</p> <p>754.329.685.16</p> <p>1.334.014.419.47</p> <p>46.022.069.—</p> <p>645.650.—</p> <p>69.475.267.—</p> <p>4.202.770.—</p> <p>73.678.037.—</p> <p>70.675.800.—</p> <p>1.196.091.—</p> <p>13.931.659.—</p> <p>39.833.130.75</p> <p>12.683.107.23</p> <p>34.815.776.—</p> <p>50.437.209.—</p> <p>3.523.232.885.45</p>

tos, que comprenden el relevamiento de la estructura y funciones de toda la administración y la racionalización de los procedimientos.

El mantenimiento y reparación de las máquinas de oficina, relojes de control y equipos convencionales se trata- miento de información con que cuenta el A.C.A. para el normal desarrollo de sus tareas administrativas, fue objeto de permanente atención.

Servicio de Prensa

Como es habitual, en el presente ejercicio se cumplió con todas las necesidades de la Entidad, mediante una labor eficaz que puede resumirse en los siguientes términos:

Boletín Interno: Se confeccionaron 86 ediciones del citado boletín, de las cuales correspondieron 53 a la habitual de cada lunes y el resto a tiradas extras. Como en otros años estuvo a cargo de esta oficina su distribución a las diferentes dependencias de la sede central y del interior del país, estaciones adheridas, Filiales y Delegaciones.

Boletín de Información Caminera: Diariamente se envió el boletín sobre el estado de los caminos, cuyo contenido es difundido por 3 diarios, 3 canales, 2 agencias y 23 audiciones y boletines informativos radiales.

Comunicado de Prensa: Se confeccionaron 84 boletines de prensa sobre distintos aspectos de la vida institucional y, además, se prepararon notas especiales para distintos medios de difusión. Como siempre, ha sido preocupación primordial de esta oficina el mantener las más cordiales relaciones con las diferentes empresas y brindar la mayor colaboración en todos los órdenes con el periodismo y los periodistas. Además, se prepararon notas para Autoclub sobre la actividad de la Entidad y el envío de cada número a la prensa nacional.

Asamblea de la F.I.T.A.C.: La celebración de la XXII Asamblea de la F.I.T.A.C. en Buenos Aires significó una nueva experiencia tan irrisante como de buen resultado: la difusión de los distintos medios de información del continente. La amplia acogida que el acontecimiento mereció, acredita el buen éxito de la labor cumplida.

ACTIVIDADES VARIAS

Culturales

Como en ejercicios anteriores, la actividad cultural fue objeto de preferente atención. Desfilieron por el salón de actos de la Entidad diversas personalidades del país y del exterior, desarrollando temas que tuvieron un amplio apoyo de los señores asociados y del público en general.

Jueves turísticos

Este ciclo ya tradicional en el Automóvil Club Argentino se desarrolló con el más franco de los éxitos. Las disertaciones de estos actos de promoción turística encontraron un eco favorable entre los numerosos asistentes, máxime que en su transcurso se realizaron exhibiciones de películas cinematográficas y de diapositivas.

En el acto inaugural del ciclo, el Ing. agrónomo Hugo Correa Luna se refirió al tema de su especialidad "Parques Nacionales, presente y futuro".

Locales de la Entidad

El salón de actos y el anfiteatro de sede central fueron cedidos durante el presente ejercicio en 88 y 78 oportunidades, respectivamente. En los mismos se llevaron a cabo actos organizados por organismos privados y oficiales.

También se facilitaron, en una oportunidad, el hall de la Entidad y dos aulas del hemicycle de sede central.

Carnets honorarios

En el curso de 1967 fueron entregados, de acuerdo con disposiciones estatutarias, a Embajadores argentinos en el exterior, a autoridades nacionales y provinciales, 34 carnets de socios honorarios del Automóvil Club Argentino.

Carnets especiales

En el presente ejercicio se otorgaron 111 credenciales especiales a distintos funcionarios radicados en el país.

Personal

Al 31-12-67 la cantidad de empleados en relación de dependencia con la Entidad era de 2.194 agentes, en todo el país. Debido a la mayor cantidad de asociados y a la incorporación de nuevos servicios y dependencias, como así también a la ampliación de los servicios existentes, se registró un incremento con respecto al ejercicio anterior.

Mesa de Entradas y Expedición

Se detalla a continuación el volumen de piezas despachadas y recibidas en el curso del ejercicio que acaba de finalizar.

Piezas despachadas	año 1967
Simples	506.275
Certificadas	205.420
Expresos	14.075
Encomiendas	4.192
Telegramas	5.100
Revista Autoclub	2.792.934

TOTAL: 3.527.996

Piezas recibidas

Simples	223.000
Certificadas	33.000
Expresos	20.000
Encomiendas	5.900
Telegramas	4.600

TOTALES: 286.500

Compras y Maestranza

Intensa actividad se desarrolló en 1967 a los efectos de asegurar el oportuno suministro de todo lo necesario para el normal desenvolvimiento de los servicios y dependencias de la Entidad, como así también, el de accesorios y repuestos de uso generalizado, para ser vendidos en las mejores condiciones de precio y calidad a los señores asociados. Las cifras que se consignan a continuación traducen lo realizado en el presente ejercicio, en comparación con el anterior.

	año 1966	año 1967
Pedidos efectuados a compras	9.005	7.558
Número de licitaciones efectuadas	690	762
Número de casas invitadas	8.186	8.618
Número de órdenes de compra emitidas ..	2.697	2.518
Compras directas efectuadas	4.689	4.313
Gestiones telefónicas de compra	20.500	27.000
Despachos a Comisión Directiva	386	382
Almacenes		
Despachos al interior	2.050	2.600
Imprenta		
Trabajos terminados	873	830

Buffet

El servicio de Buffet en las dependencias se sigue prestando por medio de sus concesionarios y por administración, y análogamente el servicio de minutas que se cumple en las Estaciones que por su ubicación se justifique. A la vez se han intensificado las tareas de contralor de precios, mediante el registro de proveedores del interior, costos y comparación de precios de venta al asociado, e inspecciones que se efectúan periódicamente hasta en las Estaciones más distantes.

PLAN DE FORESTACION

Durante el transcurso del año 1967 la Comisión Asesora de Forestación y Parques dispuso la realización de plantaciones en las estaciones de San Pedro, San Nicolás, Firmat, Tortugas, Canals, Dolores, General Pirán, Napaleofú, Irene, Juárez, Azul y Gorchs, y en los Recreos San Clemente del Tuyú, Timbúes y Delta.

También se solicitó la donación de plantas a la Dirección de Asuntos Agrarios, las que fueron concentradas en nuestra estación Azul y luego distribuidas de acuerdo con las necesidades de cada dependencia.

Con el fin de encarar los futuros trabajos en las estaciones por licitación, y para contar con elementos que permitan confeccionar los Pliegos de Condiciones, se efectuaron inspecciones en las estaciones: San Pedro, San Nicolás, Timbúes, Tortugas, Canals, Firmat, General López, Arrecifes, Luján, Carmen de Areco, Chivilcoy, Lincoln, Nueve de Julio, Bolívar y Mercedes.

D.H.

GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

D.K.W. Auto Unión SERVICE GARANTIZADO

La casa más completa del Repuesto y Accesorio para su DKW



Legítimos y Nacionales aprobados por I.A.S.F.S.A.
Adquiéralos en

MELONI Hnos. S.R.L.

IMPORTADORES

ENVIOS RAPIDOS AL INTERIOR - TALLER AUTORIZADO I.A.S.F.S.A.

ANEXO Planta integral de reconstrucción de motores D.K.W. Trabajos garantidos.

Av. Las Heras 3449-3451/53 - T. E. 71 - 7376 y 72 - 6747 - Sucursal: D. Alvarez 90 - T. E. 66 - 3237



DKW - AUTO UNION
REPUESTOS Y ACCESORIOS
D.K.TODO
NACIONALES e IMPORTADOS
ENVIOS AL INTERIOR
CRAMER 2563 - T. E. 78 - 8171

SERVICE INTEGRAL 

REPUESTOS LEGITIMOS
ALINEACION DE DIRECCION
ENGRASE
ATENDIDO POR SUS DUEÑOS
HORARIO: 8 a 12 - 14 a 19 hs.

Puesta a punto con aparatos electrónicos Taller autorizado I. A. S. F. S. A.

TALLERES ALONSO
MONROE 826 - Cap. - T. E. 73-1742
Casi esq. Figueroa Alcorta

 **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

Talleres "CABILDO"
S. C. A.



SERVICIO AUTORIZADO I.A.S.F. S. A.

TECNICOS ESPECIALISTAS

SERVICIO MECANICO INTEGRAL EN MODERNOS TALLERES

**CHAPA • PINTURA
REPUESTOS LEGITIMOS**



CANNING 1554 - 56
T. E. 71-9809
CRAMER 1118 - 20
T. E. 78-6051 al 53

IGNACIO GIRÓ



SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.S.A.

AL SERVICIO DEL **DKW** DESDE 1938

MECANICA INTEGRAL
CHAPA • PINTURA
 REPUESTOS LEGITIMOS
 SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

UGARTECHE 3288 - T. E. 71-9751
 (altura Avda. Libertador 2900)

Técnica Mecánica "SILVIO"
77 - 7777

CADILLAC
 OLDSMOBILE
 PONTIAC

NICARAGUA 5856

CAJA
 "HYDRA-MATIC"
 REPUESTOS
 LEGITIMOS

Citroën
 SERVICE GARANTIZADO

Fiat
 SERVICE GARANTIZADO

Borgward
 SERVICE GARANTIZADO

CITROEN 2-CV
 MECANICA-INTEGRAL ESPECIALIZADA



AUTO FRAN
 NEUQUEN 1020/24
 T. E. 90-2548 - Bs. As.

1-189

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

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

FIAT En **REPUESTOS** garantizados

E. VIEL TEMPERLEY

también es **E. VIEL TEMPERLEY** y esta es su mejor **GARANTIA!**

Julián Alvarez 2475 - T. E. 84-9544

Señor Socio

Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

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.)

REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

FIATODO

SARMIENTO 3899 esq. SALGUERO
 T. E. 87-1852 - 1992

ENVIOS AL INTERIOR

ESPECIALIDAD

FIAT

N 846

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

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO

HELLER Hnos.

SERVICIO OFICIAL

PEUGEOT



TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO

REPUESTOS LEGITIMOS

VENTAS Y CONSIGNACIONES
CRAMER 3274-76 • 70-0325

TATEOSSIAN Hnos. S.A.

EL SURTIDO MAS COMPLETO 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

OPEL
y
PEUGEOT
REPUESTOS

La casa más surtida del mundo,
en la tradicional esquina de

VIAMONTE
y PARANA
ORIENTACION
MECANICA S. A.

VIAMONTE 1505
T. E. 42-1596

EVITE ESTO!



EN SU
PEUGEOT
403-404

CON SOPORTES DE ACERO
TALLERES MECANICOS

SAN EDUARDO
SERVICE AUTORIZADO PEUGEOT

J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO

REPUESTOS 
LEGITIMOS

GERMANY
MOTORS
de SCHERBUK & MADSEN
VOLKSWAGEN

- MECANICA
- ELECTRICIDAD
- CHAPA Y PINTURA

CONCESIONARIOS

EL SALVADOR 4186
T. E. 89-6164

Cristales de Seguridad

CRISTALES DE SEGURIDAD
PLANOS Y CURVADOS

OSVALDO
S.C.A.

COLISAS - PERFILES DE GOMA Y
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES

SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

ADMINIST. Y VENTAS
AV. CORRIENTES 6499-54-1036
COLOCACION Y VENTA
AV. EL CANO 2922 • 73-1903

SERVICE
AUTO
Sport
ARGENTINA S.R.L.



Conc. Oficial DIRECCION: ARRIGO AVIANI
Mecanica - Chapa - Pintura - Electricidad
Alineacion y Balanceo

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
Av. DEL LIBERTADOR 6570 - 76-5327 - Bs. As.
Exp. y Ventas: Av. ALVEAR 1936
Tel. 44-5502/4783 - Bs. As.
Descuentos especiales a socios del A.C.A.

Repuestos y Accesorios

Studebaker y Citroën

REPUESTOS LEGITIMOS

CHARCAS AUTOMOVILES S. R. L.

MARCELO T. DE ALVEAR 399 (ex Charcas) T. E. 32-9179

LANZANI y GHIOTTI

LA CASA DEL AMORTIGUADOR

"25 años en la especialidad"



- TREN DELANTERO
- CAJA DE DIRECCION
- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- DIRECCION
- FRENOS
- EMBRAGUE

Adm. T. E. 89-2357
Playa 89-3224

VIRREY LINIERS 227-47-65 - altura RIVADAVIA 3400

DISTRIBUIDORES DE AMORTIGUADORES "S.A.D.A.R."

CASA JULIO

de R. JULIO LEVIS - Importador

CRISTALES DE SEGURIDAD

PARA AUTOMOTORES EN GENERAL - PROTECTORES PARA PARABRISAS - COLOCACION Y VENTA POR MAYOR Y MENOR - ESPECIALIDAD EN CRISTALES CURVADOS.

UNICA DIRECCION:

BONPLAND 1441-43

T. E. 772-5645 - 771-4294

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

Radio para Automóviles

"ELE" AUTO RADIO

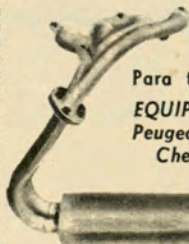
INSTALACIONES
ANTENAS
REPARACIONES
ANTENAS ELECTRICAS
STEREOS

Service Autorizado AUTOVOX
CREDITOS

Av. Juan B. Justo 6215/19

T. E. 67-1588 BUENOS AIRES

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

URUGUAY 170

T. E. 45-9011

Varios

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

FACIL DE ARMAR.
Ideal para depósito, vivienda, garaje, cuadri-llas, taller, fin de semana, etc. 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. Envios al int. Solic. catálogo. Av. CABILDO 4460-Bs. As.-T.E. 70-0803

Hoteles

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

HOTEL

CRILLON



Refrigeración
Grill y salón de
té danzante

Apartamentos
con baño privado
y teléfonos

DOS PERSONAS,
desde \$ 1.800.-

SANTA FE 796 esq. Esmeralda

T. E. 32 - 8180/92

Delante a la Plaza San Martín
BUENOS AIRES

GRAN HOTEL EIBAR

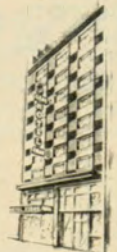
Su casa en la
calle Florida

100 habitaciones a todo confort moderno.
Recién inaugurado.

RESERVAS:

FLORIDA 328

T. E. 45 - 1698



ANGELITO

ELASTICOS
PARA TODO TIPO DE AUTOMOVILES

ELASTICOS LEGITIMOS PARA
"FIAT 600" A PRECIOS
SIN COMPETENCIA

COLOCAMOS AMORTIGUADORES
Y ESPIRALES ESPECIALES CON
GARANTIA

MONROE 4069 - T. E. 52-5262

COLOCACION Y
VENTA DE ELASTICOS
Y ESPIRALES PARA TODAS
LAS MARCAS Y MODELOS
DE AUTOMOTORES

ALBERTO
H. CARMONA y Hno.
CASTILLO 1064
esq. JUAN B. JUSTO 2000
T. E. 77-7528
BUENOS AIRES

**EL
SITIO OBLIGADO
PARA SU
EXIGENCIA**

HR

HOTEL REGIDOR

UNICO EN SU CLASE

Tucumán 451 Tel.: 32-9415/6/7
Buenos Aires

La esmerada atención con personal altamente capacitado y multilingüe y el especial cuidado en todos los detalles, hacen del HOTEL REGIDOR LA ESTADIA QUE UD. MERECE

- AIRE ACONDICIONADO CENTRAL
- AMERICAN BAR GARDEN
- SUITES DE LUJO "CORONADO" Y "REGENT"
- TELEVISION, RADIO INDIVIDUAL
- TELEX (nac. e internac.)

BENEFICIO PARA EL AUTOMOVILISTA GARAGE - SISTEMA PIGEON HOLE (sin cargo)

Adherido al "DINER'S" Y "AMERICAN EXPRESS"

**MAXIMA ATENCION
EN UN AMBIENTE
DE CORDIALIDAD**



**HOTEL
SAN
ANTONIO**

Paraguay 372

Tel.: 32-5382/5 Buenos Aires

UN NUEVO ESTILO QUE OFRECE TODAS LAS COMODIDADES PARA SU ESTADIA EN BUENOS AIRES. Desde su llegada se encuentra en los nuevos salones de recepción donde se anticipa la cordialidad del experto personal de conserjería multilingüe.

- AMPLIO Y ELEGANTE RESTAURANTE, ATENDIDO POR UNA COCINA DE PRIMERA CATEGORIA.
- 50 CONFORTABLES HABITACIONES CON MODERNA DECORACION.
- RADIO, TELEFONO Y AGUA CALIENTE CENTRAL.
- LUJOSA SALITA DE ESTAR.

● Y PARA SU AUTO...
ESTACIONAMIENTO
SIN CARGO.

EN BUENOS AIRES LE ESPERAN:



**Embajador
Hotel**

100 HABITACIONES
TODO CONFORT
EN LO MEJOR DEL
BARRIO NORTE
a pasos de
Av. Santa Fe

Aire acondicionado
Central

TV.

C. PELLEGRINI 1185

(Casi esq. Sta. Fe)

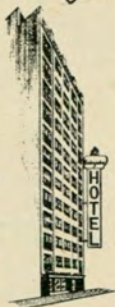
Dir. Teleg. Embahot

Buenos Aires

Teléfono:

● 42-9644

ADHERIDO AL A.C.A.



**IMPALA
HOTEL**

100 HABITACIONES
TODO CONFORT
EN EL TRADICIONAL
BARRIO NORTE, A PASOS
DE LA AVENIDA SANTA FE
AIRE ACONDICIONADO
T. V.

LIBERTAD 1215

Teléfonos:

44 - 5696 — 41 - 9105

42 - 5107, 5190, 5945 y 8127

Adherido al A. C. A.



Y CON LA TRADICIONAL ATENCION DE 1930 Y EL CONFORT DE ACTUALIDAD



SU CASA EN BUENOS AIRES
Km 0 de las rutas argentinas

Grill Restaurante - Refrigeración

250 habitaciones - baños privados - teléfonos - calefacción - peluquería
damas y caballeros - confitería - suntuosos salones de fiestas.

CALLAO Y CANGALLO

40 - 0151 / 59

**GRAN HOTEL
SAN CARLOS**

100 habitaciones
con baño privado -
Calefacción - Te-
léfono - Aire
acondicionado -
Radio - Televisión



SUIPACHA 39

Tel. 40 - 7021 al 26 - 49 - 8610 al 17

BUENOS AIRES

Servicio de Cocheras

**10% DE DESCUENTO
PRESENTANDO ESTE AVISO**

**SHELTOWN
HOTEL**

Ex Sheraton

Completamente renovado,
con aire acondicionado. Im-
portantes empresas realizan
sus convenciones y recepcio-
nes en su amplio salón. El
más confortable entre los
hoteles de 1ª, en una ubi-
cación privilegiada.

Con cocheras para
estacionamiento

M. T. de ALVEAR 742 - 32-5070/9
(Ex Charcos)



**HOTEL
EL MOLINO**
A UNA CUADRA
DEL CONGRESO

EL MAXIMO CONFORT
CALEFACCION Y REFRIGERACION
TELEFONO Y BAÑO PRIVADOS
BAR, RECEPCION, TELEVISION

PRECIOS ESPECIALES PARA FAMILIAS
EN DEPARTAMENTOS DE 2 AMBIENTES

AV. CALLAO 164 BS. AS.

T. E. 46-8961 - 8941

46-9152 - 9112



EN BUENOS AIRES



ADHERIDO AL A.C.A.

Descuento especial a socios

170 habitaciones todas con baño,
teléfono, calefacción, TV, Servicio
de Cafetería.

PARAGUAY 474 - T. E. 32 - 5344 / 48

GARAJE PROPIO

AUXILIO MECANICO

Nuevo número telefónico

82-6081

**GRAN HOTEL
ARGENTINO**

**SU HOGAR EN
BUENOS AIRES**

160 HABITACIONES - BAR
AMERICANO - COMEDOR -
TELEVISION - REFRIGERA-
CION Y CALEFACCION

SALON DE FIESTAS

CARLOS PELLEGRINI 37-T.E. 35-3071-79

Restaurants

**RESTAURANTE
"EL GRAN DON SANCHO"**

Ojea, Vello y Cía.

COCINA INTERNACIONAL

SUIPACHA 453

Tel. 35-2654

AUXILIO MECANICO
NUEVO NUMERO TELEFONICO

82-6081

**INTERESANTE CONFERENCIA EN EL CICLO
DE LA CAMARA ARGENTINA DE TURISMO**

AUSPICADO por la Cámara Argentina de Turismo, para su ciclo "Charlas sobre turismo", cuya finalidad es el máximo desarrollo de las posibilidades turísticas de nuestro país, disertó en el salón dorado del Plaza Hotel el señor Héctor Jorge Testoni sobre el tema "Cómo preparar la integración turística nacional".

Profundo conocedor del problema, el secretario administrativo de la citada Cámara y también secretario ejecutivo de la C.O.T.A.L., abordó la materia con rigor de especialista ubicando el papel del "Estado nacional" y su relación con las "Provincias" y con la "Actividad Privada" para luego referirse a la estructura deseada, que designó con el sugerente título de "La estructura ideal".

En forma sintética resumiremos los principales conceptos vertidos por el señor Testoni, que en su introducción ya planteó la necesidad de dar a ese movimiento espiritual que es el turismo, un enfoque metodológico con criterio científico y sentido comunitario: única manera ésta de que las atracciones turísticas propias del país puedan ser realmente aprovechadas.

Con respecto a la función del Estado, abogó por una política turística que implique "conducción y planificación centralizadas, y ejecución descentralizada", todo ello porque la integración turística nacional exige, para un adecuado ordenamiento, una coexistencia entre la acción estatal y la privada. De

esta manera estarán resguardados los más sanos intereses y se le imprimirá al desarrollo turístico un carácter nacional, proyectando, además, una imagen honesta y clara de nuestro país en el exterior.

Lo que debe restablecerse de inmediato, señaló, es la comunicación que permitirá que jueguen armónicamente los recursos oficiales y privados mediante un dinámico y permanente contacto del sector empresario y de las estructuras provinciales y municipales. Las provincias, como poseedoras de los bienes turísticos, deben ser incorporadas al diagrama nacional, y es aconsejable la participación de sus gobiernos en la programación de las prioridades nacionales en materia de turismo. Se logrará así una efectiva forma de integración.

Análogo acercamiento es necesario entre el Estado y las empresas de turismo, ya que estas últimas asumen fundamental importancia, como en el caso del agente de viajes, que constituye la más valiosa "unidad económica", según el autorizado juicio de profesores suizos. En situación similar se encuentra la hotelería que, como parte imprescindible del turismo, debe ser integrada al esquema general del fenómeno turístico.

En resumen, las empresas que tanto han hecho y hacen para la promoción del turismo, tienen que intervenir activamente en la planificación y programación de nuestros valores en dicha materia.

**BUENOS AIRES NOCTURNO RESTAURANTES
NIGHT CLUBS**

Saboree la mejor carne del mundo en...

LA ESTANCIA



**RESTAURANTE
PARRILLA**

un FOGON en
el corazón de
BUENOS AIRES

REFRIGERACION

LAVALLE 941 Tel. 35-0336



La Calesita
CONFITERIA - RESTAURANT

- CREACIONES UNICAS EN COCKTAILS
- PINOCHO
 - BRASILIA (coco)
 - LA MAMADERA
 - AMANECER

Avda. Gral. PAZ y PANAMERICANA - Vte. LOPEZ - Tel. 740-3748



CARLOS KLEIN S.R.L.

**CERVECERIA Y
RESTAURANTE**

Un pequeño rincón de
Alemania en el
Barrio de San Telmo

Abierto las 24 horas

**PLAYA DE ESTACIONAMIENTO
CHILE 274 34 - 5410**

Correo
Argentin
Central -
Sucursal t

Concesión 4938
Tarifa reducida
Concesión 209

N 930

PRUEBELA SIMPLEMENTE

Según un famoso poeta, nadie reconoce inmediatamente una obra maestra; sin embargo, estamos seguros que cualquiera puede descubrir una buena máquina de escribir eléctrica al primer golpe de vista. Pruébela simplemente. Pruebe una Olivetti standard o compacta, con cinta de tejido o de polietileno, de paso constante o diferenciado. Después, no le resta sino indicar las necesidades de su oficina o sus preferencias personales. Por grande que sea el volumen de trabajo, y cualquiera que sea su negocio o profesión, Olivetti resuelve perfectamente los problemas de su oficina. Efectivamente, Olivetti no sólo le ofrece las mejores máquinas de escribir, sino la posibilidad de elección dentro de una amplia serie de modelos adecuados para cada tipo de trabajo. Confíe en Olivetti para una elección perfecta. En todo el mundo Olivetti significa escritura eléctrica. En todo el mundo Olivetti significa una serie completa de máquinas de escribir eléctricas

OLIVETTI



CUANDO UD. VA
CON UN FIAT
FIAT VA CON UD.

a 5 km

SERVICIO
FIAT



SEGURA CALIDAD
BIEN ATENDIDA

