AUTO CLUB

AÑO VII · Nº 41 - BUENOS AIRES JUNIO - JUL. DE 1968

TIRADA DE ESTA EDICION
394.500
EJEMPLARES

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



EN ESTE NUMERO

El Trovero de las Chaqueñas
VIRGINIA CARREÑO

Un Pueblo que Vive entre las Nubes
JULIAN CACERES FREYRE

Golf y Turismo
ENRIQUE ROJAS VELA

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

$ 200.-

ESTA ES UNA OFERTA ESPECIAL DEL DISCO CLUB CBS PARA TODOS LOS SOCIOS DEL A.C.A.

NO LE REGALAMOS NADA!

PERO UD OBTIENE 8 DISCOS AL COSTO!

DISCO CLUB CBS

ELIJA SUS 6 DISCOS L.P. DEL FABULOSO CATALOGO PRESENTADO EN ESTAS 2 PAGINAS

IMPORTANTE: Los que aquí se publican no son más que algunos de los temas que integran cada uno de éstos discos long play



4298 - CHOPIN - Polonesas. Alejandro Brailowsky, pianista.



8684 - BOBBY SOLO CANTA TEMAS DE AYER, HOY Y SIEMPRE: Siboney - Lunes, lunes - En una mañana sin sol - Esta vez.



8644 - FAVORITOS DE ANDY WILLIAMS: Corazón querido - Dejé mi corazón en San Francisco - Sé mi amor - Mona lisa.



10112 -* 210112-AL CAIOLA ROMANTICO: Sabor a mí - Historia de un amor - Feliz Brasilia - Te quiero dijiste.



8619 - JAZZ ODYSSEY - Vol. III - The sound of Chicago: Where did you stay last night - Tears - House of David blues - Someday sweetheart -Droppin's shucks.



8387-*9030 - PASION Y CELOS - André Kostelanetz y su orquesta: Cielito Lindo - Danza ritual del fuego - Córdoba - Malagueña.



8742 - PUEDO FALLAR - Trío Los Panchos: Se me va la vida - Dios te bendiga - Clavel del aire - Niñerías.



8679 - ASI ES... ABEL FIGUEROA: Para que vuelvas - Zamba de mi negrita - El repiqueteado - La vieja - Las dos Riojas.



8613 - JAZZ ODYSSEY - Vol. I - Varios: Crazy blues - Liberty stable blues - Oh, Mr. Mitchell - Ain't misbehavin'.



4294-*5038 - BEETHOVEN - Cuarteto de cuerdas Budapest en una magnífica interpretación del Concierto Nº 8 en Mi Menor Op. 59.



8576 - MY NAME IS BARBRA - Barbra Streisand: Otra vez una nena - El Zoológico - Mi amo y señor - No estoy atada a nadie.



8527 - THE ELLINGTON ERA (1927-1940) - Duke Ellington y su orquesta: Fantasía en negro y canela - Harlem triste - Murmullo de Harlem - Tiempo tormentoso.



8585 - A...ISLANDO LAS PENAS con LA CHARANGA DEL CARIBE: Fiesta en el bosque - Piedra preciosa - Playa triste - La gaita pajarona.



8740 - MELLOW YELLOW - Donovan: Superman luminoso - La estación de la bruja - Tres pescadores del Rey.



8351 - NUESTRO TIEMPO - Astor Piazzolla: Introducción al ángel - Muerte del ángel - Milonga triste.



8721-*9721 - CONNIFF EN ESPAÑOL - Ray Conniff y su coro: Lágrimas invisibles - Es la felicidad - Señorita - Todos aman a alguien.



8545-*9083 - DE COLOMBIA CON RITMO - Cuarteto Imperial: Río Mamore - Roberto Ruiz - Cosecha y bebe - Pena y río.



8604 - BOLEROS POR EL CUARTETO IMPERIAL: Déjame tranquilo - Tú eres mi destino - Amor del alma - Realidad.



8616 - JAZZ ODYSSEY - The sound of New Orleans: At the darktown strutter's ball - Texas moaner blues - Mahogany hall stomp - Come back sweet papa.



8666-*9666 - MERCI CHERIE - Caravelli: Las Marionetas - Dio, como te amo - Michelle - La Bohemia.



8704 - LA MAGIA DEL BOLERO - Varios: Vereda tropical - Sigamos pecando - Desvelo de amor.



8668 - Y TODAVIA TE QUIERO - Javier Solís: Una limosna - Luz de luna - Retirada - A pesar de todo.



8618 - EL SONIDO ORIGINAL DE LA DECADA DEL 20: Rhythm king - New tiger rag - Diga diga do - My Kinda love - St. Louis Blues - Nola.



8672 - EN ALGUN LUGAR MI AMOR - Ray Conniff, su orquesta y coro. Rey de la ruta - Adiós, hasta pronto - Charada - Tan feliz.



8682 - MEXICO LINDO!: Buenos días amor: Cuco Sánchez - Cielito lindo: Trío Los Panchos.

Ud. elige 6 L.P. de este fabuloso catálogo, y **2 semi L.P.** de los indicados junto al cupón, **por los que tendría que abonar** **$ 9.545**

El Disco Club CBS se lo ofrece al costo por sólo **$ 4.345**

Es decir que UD. AHORRA **$ 5.200**

Además, dicho importe lo abonará en 3 cuotas* mensuales sin recargo por intereses de ninguna naturaleza.

*La primera al recibir los discos de $ 1.555.- (más un pequeño cargo por gastos de envío) y las dos restantes de $ 1.395.- c/una.

CON ESTA PRIMERA Y SENSACIONAL OFERTA, QUEDA UD. AUTOMATICAMENTE ASOCIADO AL DISCO CLUB CBS



8694 - LOS PEREGRINOS: La alabanza - Tiempo de Salta - Coplas del olvido - Cuyana.



8633 - I HAVE DREAMED - Chad and Jeremy - Lo haría - Allí, si no fuera por fortuna - La chica que cantaba los blues - Lluvia temprana - Yo he soñado.



8555 - GUITARRAS LLOREN GUITARRAS - Cuco Sánchez: Guitarras lloren guitarras - La muerte por amor - Vivir sin vivir.



8637 - TU MUSICA FAVORITA - Henry Duval, su piano y su conjunto: Muchachita - Los que esperan amor - Sombras nada más - Me has enamorado -



8617 - CONCIERTO JUNTO AL MAR - Erroll Garner: Recordaré Abril - Enséñame esta noche - Mambo carmel - Las hojas muertas - Está bien.



4028 - RAPSODIA EN AZUL - Gershwin. Concierto en Fa —Oscar Levant, piano—. Un Americano en París -



8575 - LA MISA EN MEXICO - Coral Mexicano del Instituto Nacional de Bellas Artes: Kyrie - Gloria - Credo - Sanctus.



8348 - CUCO SANCHEZ - Boleros de Agustín y María Teresa Lara: Solamente una vez - Noche de Ronda.



4274 - INVITACION A LA DANZA - Eugene Ormandy con la Orquesta de Filadelfia: Danubio Azul - Vals del Emperador.



8521-*9521 - BALADA DE LOS COSACOS - Coro Romanoff: Canto juvenil - Medianoche en Moscú - A lo largo de Peterskoy.

Los números señalados con un asterisco (*) son en versión estéreo y deben ser tocados con púa especial.

Oferta Especial para Capital Federal y Gran Buenos Aires



8379 - RECIEDUMBRE Y TERNURA - Julio Sosa: Soledad - Volvió una noche - Lloró como una mujer.



8395 - TANGO MIO - Osvaldo Fresedo y su orquesta típica: Qué noche - Rosarina linda - Soledad - Sueño azul.



*8525-9079 - CABALGATA - Mr. Trombone: Martinica - Grillos rockeros - Cabalgata.



4239 - CANTA LILY PONS: Rigoletto - La Traviata - Lucia di Lammermoor.



8714 - BOLEROS POR LA SONORA SANTANERA: Tu presencia - Cobarde y mentirosa - Tres noches - Amor de cabaret.





*8698-9043 - FESTIVAL DE ESTRELLAS: La banda de Alejandro - Samba de una nota sola - Adiós nonino.



*8564-9089 - CORAZON A CORAZON - Roberto Yanés: Pecado - Lo mismo que usted - Querer como nadie.



*8402-9036 - TEMAS PARA JOVENES ENAMORADOS - Percy Faith y su Orquesta: El ritmo de la lluvia - Vete lejos de mí.



8650 - ROBERTO CARLOS CANTA PRA VOCE: Lobo malo - El viejo hombre de mar - Escríbeme una carta mi amor.



8671 - FESTIVAL DE LA CANCION ISRAELI 1966 - Varios: Layl Stav - Hashnayin - Megadim - Shai - Dvash.



*3557-9086 - MAS CANCIONES DE AMOR - Eydie Gormé y Trío Los Panchos: Oración caribe - Flores negras.



8553 - ANDO CANTANDOLE AL VIENTO Y NO SOLO POR CANTAR - Jorge Cafrune: Coplera del viento - Añorando.



8699 - DESPERTAR DE VERANO: Black is black - Los "in" - Olvida - Roberto Carlos.



8415 - TRIO LOS PANCHOS - DESVELO DE AMOR: Preciosa - Ahora seremos felices - Traición - Silencio.



*8586-9099 - FIESTA EN EL TROPICO - Con Linda Vera y Carmen Rivero: Cumbia que te vas de ronda - Cumbia mulata.

¿QUE ES EL DISCO CLUB CBS?

Una nueva forma cooperativa de comercializar discos de la mejor calidad a precios sin competencia.

¿QUE VENTAJAS OTORGA?

PRECIO: Ud formará o ampliará su discoteca a menos de la mitad de su valor real.

CREDITO: Automáticamente acordado por su condición de socio.

CALIDAD: El repertorio mundialmente famoso de CBS junto con el inapreciable aporte de otros sellos, todo a su disposición en discos absolutamente nuevos rigurosamente controlados.

COMODIDAD: Ud. recibe los discos elegidos, en su domicilio.

INFORMACION: Mensualmente Ud. recibirá nuestra revista con las últimas y mejores ediciones incorporadas al Disco Club, como así también información de utilidad.

DISCOS GRATIS: 1 L.P. a su elección por cada socio-amigo que presente.

OFERTAS ESPECIALES: Periódicamente ponemos a su disposición verdaderas oportunidades a menos de la mitad de su valor real.

Complete el cupón del dorso y remítalo YA MISMO!



1076 - LOS MAS GRANDES EXITOS DE HECTOR VARELA: Fueron tres años - Y todavía te quiero - Que tarde has venido.



*4272-5004 - OBERTURA 1812 - Tchaicovsky: Obertura solemne 1812 - Borodin: En las estepas del Asia Central - Danzas Polovtzianas.



4236 - SORRENTO - Richard Tucker: Non ti scordar di me - Torna piccina.



8610 - EL PERSONAL ESTILO DE... MIGUEL SARAVIA: Promesa de zamba - Sobre la huella - Muchacha ausente -



*8189-9004 - CONCIERTO EN RITMO - Ray Conniff: Tema del Concierto Nº 1 para piano de Tchaikovsky.



*8568-9568 - VAMOS AL CINE - Música de Películas: Escala la montaña - Los intrépidos en sus máquinas voladoras - La Diosa del Amor - No debo decirlo.



8596 - TODA UNA VIDA - Tito Rodríguez: Toda una vida - Dios en tus ojos - Cuando te fuiste de mí.



8571 - BOBBY SOLO IL RAGAZZO GIUSTO CHE TU VUOI: Nuestro valle - Mejor no hablar - En el fondo de tus ojos - Encontrarás lo que buscas.



8685 - LA SOMBRA DE TU SONRISA - Andy Williams: Un gusto a miel - Insensatez - Michelle - El verano de nuestro amor - Ayer.



8302 - PERCY FAITH EN EL MUNDO DEL CINE: Nunca en domingo - Hijos y amantes - Empieza el beguine - Tammy, dime la verdad - Exodo.

ESTA PARTE QUEDA EN EL INTERIOR DEL CUPON



*8689-9689 - UN SIGNO DE NUESTRO TIEMPO - Les y Larry Elgart: Un signo de nuestro tiempo - Pulga española - Michelle.



8599 - EL CHACHO - Vida y Muerte de un Caudillo - Jorge Cafrune: La pura verdad - Canción de cuna del Chacho.



8374 - EL PECADOR - Trío Los Panchos: Ceguera de amor - La barca de oro - Luz y sombra - Su falsa pasión.



*8459-9055 - LOS VILLAGE STOMPERS - Nuevamente desde Plaza Washington: Para mí eres divina - Blues de la Casa Embrujada.



*4031-5091 - PAGANINI - Concierto Nº 1 en Re Mayor: Zino Francescatti y la Orquesta de Filadelfia con E. Ormandy.



8697-9697 - EL "SATANICO" MR. TROMBONE EN OPERACION TROPICO: El padrino - Winchester Cathedral - Colombia morena.

Los números señalados con un asterisco (*) son en versión estéreo y deben ser tocados con púa especial.

AL DORSO:

CATALOGO DE SEMI L.P. Y PORQUE EL DISCO CLUB CBS ES UN CLUB SIN COMPLICACIONES

CORTE COMO SE INDICA AL DORSO Y PEGUE ESTE BORDE CON EL DE ARRIBA

PROCEDA ASI:

1 - Corte únicamente por la línea de puntos indicada.
2 - Doble el cupón por la línea roja, de tal forma que la dirección de DISCOS CBS quede hacia afuera.
3 - Pegue al dorso ambos bordes entre sí, como se señala.

ECHELO AL BUZON INMEDIATAMENTE. NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO
Atención: Cuide que la dirección de DISCOS CBS quede a la vista.

CORTE POR ESTA LINEA DE PUNTOS

RESERVADO PARA USO OFICINA

6/68 ACA

SOLICITUD DE INGRESO

Señores Disco Club CBS
Sarmiento 767 - P. B. - Capital

Acepto su oferta de ingreso y he anotado abajo los números de los seis discos LP y los 2 semi LP que deseo me envíen. Al recibirlos pagaré solamente $ 1.555.- (más un pequeño cargo para gastos de envío). El saldo lo abonaré en 2 cuotas iguales, mensuales y consecutivas de $ 1.395.- m/n. c/u.
Cada mes recibiré GRATIS la publicación del Club donde aparecen las selecciones efectuadas por los expertos de CBS. Como socio tengo el privilegio de comprar la "Selección Estelar" del mes, de la división a que pertenezco, o bien cualquier otro disco de cualquier otra División.
Asimismo todas las compras que yo realice se verán beneficiadas con un descuento de 33 o/o, es decir que 3 discos me costarán lo mismo que 2, si abonara el precio de lista. Mi único compromiso, es comprar un mínimo de tres discos en los próximos seis meses entre todos los que me serán ofrecidos, más un mínimo cargo por gastos de envío.

Envíenme estos seis discos LP

Envíenme estos 2 discos semi LP

Indico 3 discos de reemplazo por eventual agotamiento de los ofrecidos

Envíenme mis discos en grabación: Alta fidelidad (Monoaural) ☐ Estéreo ☐ Favor de registrarme en la siguiente división: Clásico ☐ Internacional ☐ Popular ☐

REMITENTE

Nombre y apellido .....
Domicilio ..... T.E. .....
Localidad ..... Prov. ..... F. N. .....
Firma ..... Si es menor de edad, firma del padre o tutor

DOBLE POR AQUI

CORTE POR ESTA LINEA DE PUNTOS

EL FRANQUEO SERA PAGADO POR EL DESTINATARIO

PERMISO Nº 521
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

Sres. DISCO CLUB CBS

Apartado Especial N° 77
BUENOS AIRES

ELIJA 2 DE ESTOS DISCOS SEMI LONG PLAY



33.421 - TANGO DE GALA - O. Fresedo con Roberto Yanés: Barrio pobre - Tengo - Amar hasta morir - Bandoneón amigo.



33.385 - UN POQUITO DE TU AMOR - Roberto Yanés: Rondando tu esquina - El aplauso - Camino del puente - Lágrimas de amor.



33.475 - PERCY FAITH Y SU MUSICA - Percy Faith: Déjame - Ir Tijuana tourista - Reza - Todos van a la luna.



33.336 - WILMA GOICH: El derecho de amar - Escucha la voz - Es una flor - Me dejas sola con un beso.



33.325 - PRESENTANDO A... MARIA HELENA: Costera - Soy de Misiones - Por el caminito - Sol del Litoral.



33.340 - ES LA FELICIDAD - Ray Conniff y su coro: Es la felicidad - Con un poco de ternura - Hi-lili Hi-lo - Por todo lo que sabemos.



33.409 - LA "NUEVA FORMA DE... MIGUEL SARAVIA": Jacinto Chiclana - Cafetín de Buenos Aires - Reflejos de una realidad - Buenos Aires 66.



33.429 - BOBBY SOLO - Canta temas de ayer, hoy y siempre: Polvo de estrellas - Esta noche - Para hacer llorar a un hombre - Muchacho natural.



33.375 - SATCHMO - Louis Armstrong: Ratа Paseandera - El caimán se arrastra - Paso del tigre.



33.359 - IVES MONTAND: La vida color de rosa - El alma de los poetas - Bajo los cielos de París - A París.



13.148 - AL CAIOLA ROMANTICO - Cuatro grandes boleros: Sabor a mí - Te quiero dijiste - Acércate más - Historia de un amor.



33.376 - CANCIONES DE ERNESTO LECUONA - Trío Los Panchos: Como presiento - Siempre en mi corazón - Sin nombre - María la O...

APROVECHE ESTA SENSACIONAL OFERTA Y ASOCIESE AL

DISCO CLUB CBS

DISCO CLUB CBS

EL DISCO CLUB CBS ES UN CLUB "SIN PROBLEMAS"

- Ud. no recibe envíos automáticos, ni se efectúan entregas a presión. SOLO RECIBE LO QUE EXPRESAMENTE SOLICITA.
- No más complicaciones con vales o dividendos por discos gratis. Ud. recibe un **DESCUENTO EFECTIVO** por cada compra de **33%** sobre los precios oficiales de lista.

¿COMO DEBE PROCEDER?

1°) Seleccione 6 discos L.P. y 2 semi L.P. del presente catálogo.

2°) Anótelos en el cupón de esta página y complételo con todos los datos requeridos. Córtelo y péguelo por sus puntas procediendo como se indica en el mismo. Echelo al buzón NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO.

3°) En breve plazo Ud. recibirá los discos solicitados junto con su carnet de socio y documentación correspondiente, cuidadosamente embalados. En ese instante abonará su primera cuota.

4°) Las dos restantes las abonará en meses sucesivos.

5°) Mensualmente Ud. recibirá nuestra revista con las últimas novedades y una Tarjeta de Pedido, donde Ud. anotará el o los discos de su preferencia y la enviará a nuestras oficinas sin necesidad de sobre ni franqueo.

6°) A vuelta de correo Ud. recibirá sus discos y NO DEBERA PAGAR NADA. Dispone de 30 días para enviar su giro.

¡ESTA ES SU UNICA OBLIGACION!

Luego de ingresado Ud. se compromete a adquirir 3 discos al cabo de seis meses (sobre los que Ud. gozará de un DESCUENTO DEL 33%! De esta manera se completa la forma cooperativa de que hablamos al principio, nosotros lo favorecemos; Ud. nos compra permitiéndonos seguir favoreciéndolo).

Esta es su gran oportunidad,
8 DISCOS POR SOLAMENTE $4.345.-(...Y EN CUOTAS!)

Es decir que cada disco le cuesta poco más de $ 500.- y, para siempre sus discos con el 33 % de descuento.

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...

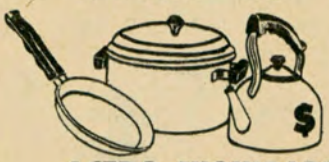


GAMUZA
Modelo SCALA

Juego 101 Piezas
INCLUIDO PESCADO

$ 19.500

BATERIA DE COCINA



12 Piezas

$ 8.900

ACERO INOXIDABLE EXTRA

GAMUZA
Modelo EMBAJADOR



Juego 101 Piezas
INCLUIDO PESCADO

$ 29.500



7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS

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

TOTAL 174 PIEZAS

$ 22.500

JUEGOS DE COPAS



74 Piezas
Tallados a mano

$ 15.500



74 Piezas
Tallados a mano

$ 13.900



PORCELANA VERBANO
COMPLETO 12 PERSONAS

$ 31.000



PORCELANA -TSUJI-
COMPLETO 12 PERSONAS

$ 28.500



7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS

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

TOTAL 174 PIEZAS

$ 13.900

OFERTAS OBSEQUIO



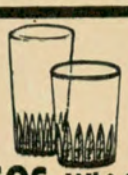
JUEGO de Whisky
TALLADO A MANO
7 Piezas

$ 950



JUEGO DE TE
PORCELANA
9 Piezas

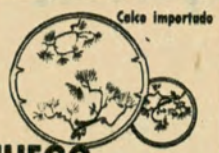
$3200



VASOS Whisky
DOCENA

$ 490

Calco importado



JUEGO MASAS
7 Piezas

$ 890



7 Piezas

Jgo.
REFRESCO
Tallado a mano

$ 1890



INOXIDABLE
IMPORTADO
Juego
Cubiertos
49 Piezas

3900

COMPRE POR JUEGO A PRECIO DE MAYORISTA

CREDITOS
UNICAMENTE A SOCIOS DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES

LOZAPLAT

CORRIENTES 2699

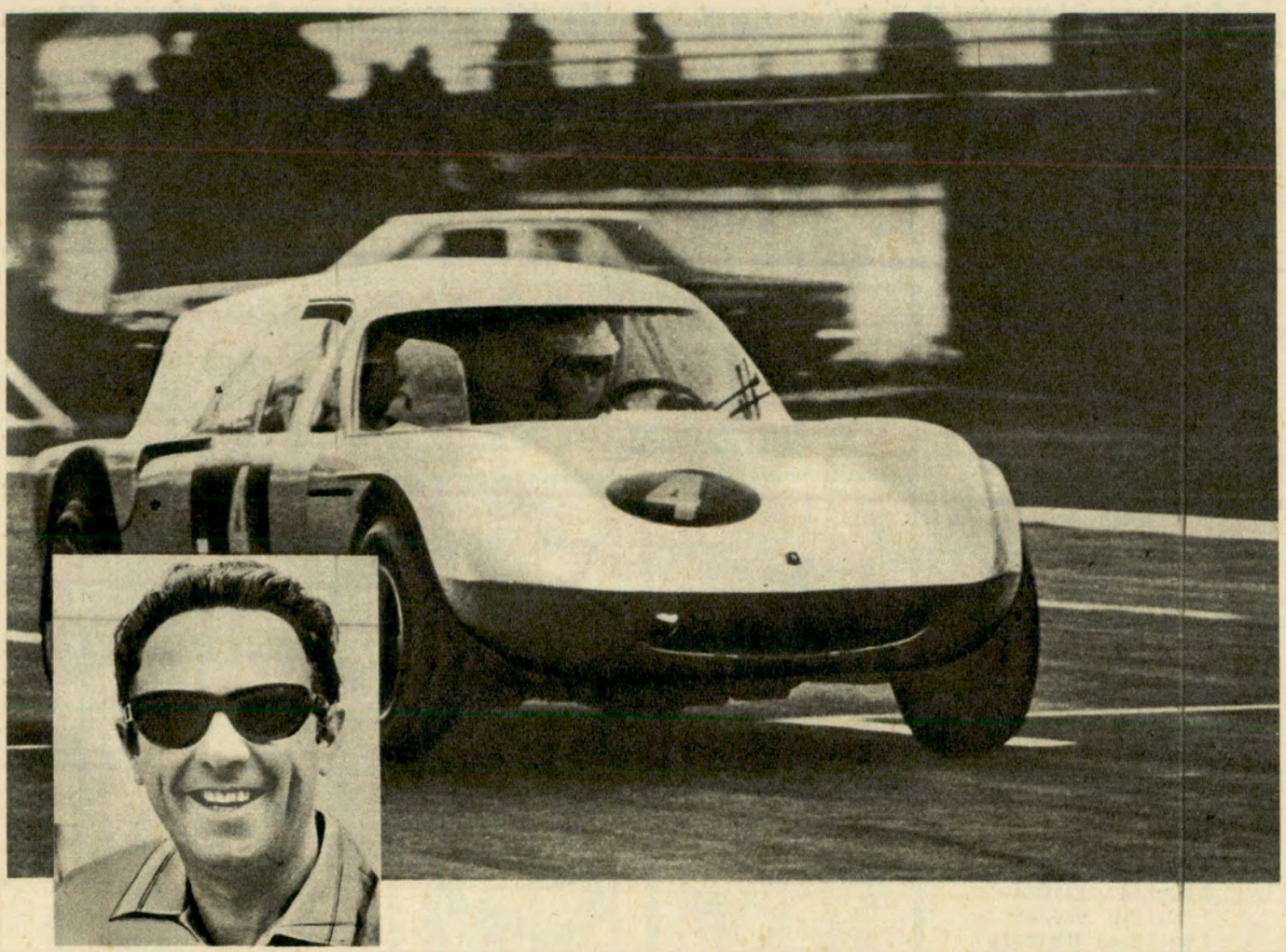
EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR

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

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5% PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

MOHART

A 311



El triunfo se enciende con Champion

Eduardo Copello ganó el Campeonato Argentino de TC 1967, equipando sus famosos automóviles Torino con bujías Champion, en todas las pruebas de la temporada. Usted también debe exigir Champion, la bujía que enciende el triunfo. ¿Por qué conformarse con menos en su coche?



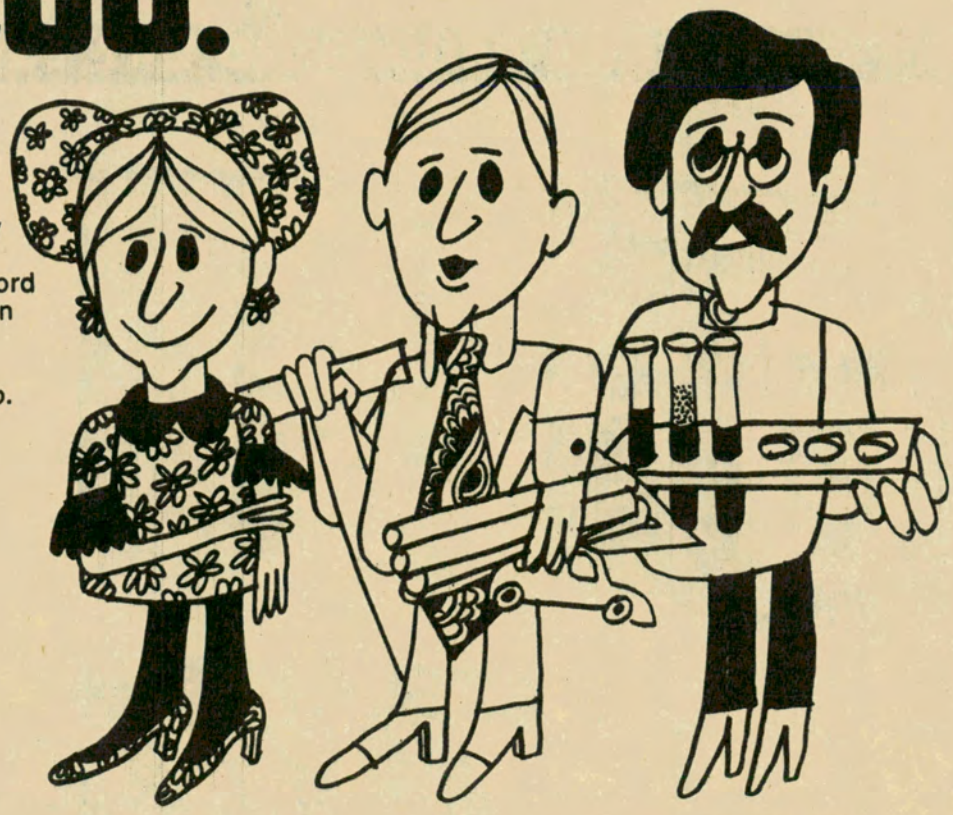
CHAMPION

Mundialmente preferidas en aire, mar y tierra.

EN FORD NO TODOS ENTIENDEN MUCHO DE AUTOS.

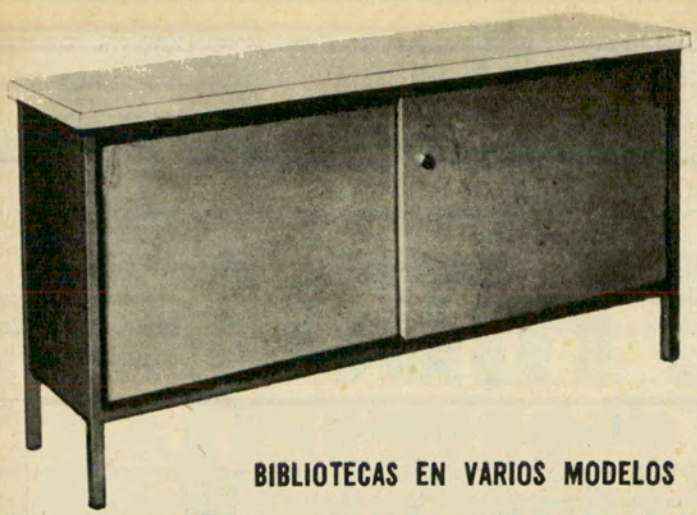
PERO CADA UNO ENTIENDE MUCHO DE ALGO.

Una industria moderna hace necesaria una organización compleja, con gente de muy diversas especialidades; el experto que trabaja en Ford puede ser un ingeniero, o un fresador, o una secretaria. Pero siempre será alguien que entienda mucho de algo. Aunque no sea de autos.



Ford

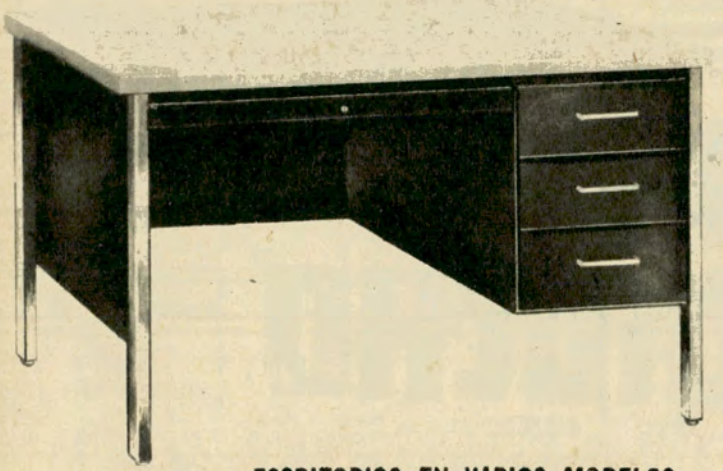
Miembro de ADEFA



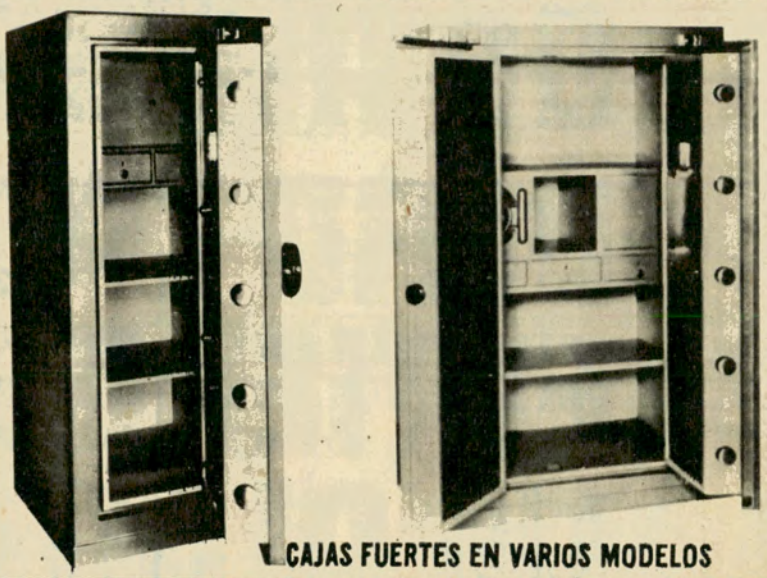
BIBLIOTECAS EN VARIOS MODELOS



ESCRITORIOS EN VARIOS
MODELOS Y PARA EJECUTIVOS

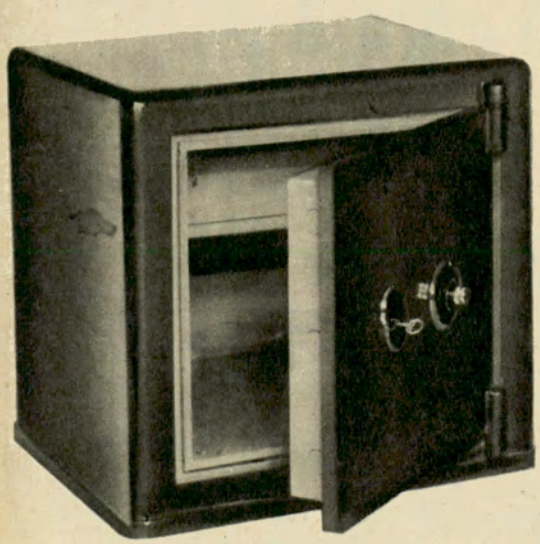


ESCRITORIOS EN VARIOS MODELOS



CAJAS FUERTES EN VARIOS MODELOS

COMPRANDO CALIDAD NO HAY EQUIVOCACION





CAJAS FUERTES MUEBLES DE ACERO PUERTAS PARA TESOROS

Fabricantes

60 años de prestigio
en el amueblamiento
de empresas.



TESOROS Y CAJAS DE EMPOTRAR

D'Alvia Hijos

ESTA FIRMA NO TIENE SUCURSALES

CANGALLO 462 T.E. 33-9649 BUENOS AIRES





marca su nivel!

Su famosa calidad
y su sabor internacional hacen de LM
el cigarrillo de Los Mejores momentos.

YUSTE 21

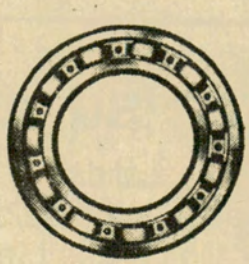
OLIMPO

N 544



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: **COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS**

PERU 699 esq. CHILE - BUENOS AIRES - TEL.: 34 - 6455/6/7

TIRADA
394.500
EJEMPLARES

AUTO CLUB

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

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 41
Junio - Julio 1968
BUENOS AIRES

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

sumario

Editorial	12	La Dirección
Nos escriben...	14	
Así vi a Formosa	18	Ana Emilia Lahitte
Un pueblo que vive entre las nubes	22	Julián Cáceres Freyre
Calamuchita, precursora del turismo cordobés	24	Laura Andion de Vázquez
Buenos Aires en relieve	26	Violeta Valls
El cuervo	30	Bernardo González Arrili
El Museo Instrumental de Bruselas	32	Dora I. de Kornitzer
El nido del águila	34	Iván David
El primer turista en la Puna de Atacama	37	Pablo Busse Grawitz
Europa en tono menor	44	Sara Carozzo Christensen
Golf y Turismo	47	Enrique Rojas Vela
Bicentenario del extrañamiento de los jesuítas	54	Adolfo E. Pacheco
Las grandes zonas gastronómicas	57	Angela Silva
El trovero de las chaqueñas	60	Virginia Carreño
Poços de Caldas: un paraíso	63	M. Jorge Ferreiro
Fiesta de toros y caballos en Denver	66	A. Berenguer Carisomo
Calles de Buenos Aires	68	Gustavo García Saraví
St. Louis, la puerta del Oeste	70	
Haga turismo con Autoclub	74	G.A.G.
Recuerdos de Beirut	80	Carlos J. Furbatto
Recursos baratos para interesar al turista	86	A. Von Der Heyde Garrigós
Los dueños de la calle	88	Luis de la Plaza
El mar de Ansenuza en Córdoba	90	Manuel Rivas
Notículas	93	
Noticias de la F.I.T.A.C.	94	
Letra viva	99	Ulyses
Comentarios sobre libros recibidos	100	M.G.
Noticias y actividades del A.C.A.	101	
De aquí, de allá y de más allá	126	Juan Averiguador
Autoclub: camping, caza, pesca	128	
Las caras de Río	136	Esmeralda Radaelli
Autoclub informa	137	
El ruido del tránsito	140	G. L. Fuchs
Autoclub sugiere	142	
Una exposición trascendental	146	
El túnel subfluvial Paraná-Santa Fe	148	J. S. Chachques de Martin

Fotografías de Aníbal Aparicio y Jaime Giralt Font
Ilustraciones de Domingo Villafañe

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 261; Secretaría de Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-8556. 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 AUTOMOVIL

NUESTRA PORTADA



La fotografía que la ilustra es el testimonio de dos hechos altamente significativos. Tomada en el extremo más austral de nuestra patria, pone en evidencia la preocupación de las Fuerzas Armadas de la República —eficientemente comandadas, en este caso, por el coronel Jorge E. Leal— para crear en esa región helada las condiciones más propicias para la investigación científica y, en la medida de lo posible, para que futuros contingentes turísticos puedan admirar su belleza grandiosa. La otra circunstancia que nos complace destacar es la presencia allí del Automóvil Club Argentino, a través de sus clásicas y familiares señales de ruta, preparadas en rojo para que resalten del fondo de permanente blancura de las nieves eternas.

(Foto gentilmente cedida por el Departamento Antártida de la Secretaría de Guerra.)

SI hubiéramos subtitulado esta nota con las palabras "servicios y deporte", habrían quedado definidas con bastante exactitud la posición y las funciones que cumple el Automóvil Club Argentino; pero sucede que, a través de aquel enunciado escueto es un tanto difícil percibir la complejidad de las actividades de esta institución. Pese a ello, no nos dedicaríamos a comentar aquí este tema si no fuera necesario —y creemos que esto es útil— aclarar algunos conceptos y opiniones que en estos últimos tiempos, debido a circunstancias contingentes vinculadas al deporte automotor, han sido lanzados a la circulación por quienes probablemente no han sometido sus informaciones a un riguroso proceso de filtración crítica. Los consecuentes defectos de apreciación no se refieren a la política servicial ni a la amplia acción desarrollada por el club en materia de servicios a los automovilistas, sino a su posición frente a los problemas que plantean la práctica y el desarrollo del automovilismo deportivo, que, como bien se sabe, tiene su mas cabal y objetiva manifestación en la realización de competencias, de carreras, sea que participen en éstas automóviles mejorados en su estructura o rendimiento, los de fórmulas especiales consagradas internacionalmente, o simplemente los vehículos de fabricación en serie, es decir, los que emplean también los usuarios comunes.

Esta disociación conceptual, en la mente de algunos observadores, acerca de la actividad del club en aquellos dos campos tan distintos en apariencia, suele conducirlos, inadvertivamente, a conclusiones que con frecuencia están en desacuerdo con la realidad esencial de las cosas y los hechos, y es precisamente ese juicio erróneo lo que hoy nos induce a hacer este comentario, no para sostener una posición que no necesita defensa, sino para poner a disposición de nuestros lectores cierto caudal de antecedentes que contribuirán al esclarecimiento de su opinión, si hiciere falta.

* * *

Fundamentalmente, por su estructura estatutaria e institucional y por su naturaleza, el Automóvil Club Argentino es fuente y prestador de servicios a los usuarios de automóviles. Estos servicios abarcan todos los aspectos, planos y tiempos del funcionamiento de un automóvil, empezando por el patentamiento del vehículo hasta llegar a la atención del último tornillo, pasando por todas las etapas intermedias, seguros, auxilio mecánico, suministro de lubricantes y combustibles, lavado y engrase, y, en otro sector, elementos de información cartográfica, etc., etc. Dentro del mismo criterio servicial, aunque responden a una dinámica distinta, funcionan también la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, y la Escuela de Mecánica, creaciones modernas del Club. Para cumplir permanentemente ese complejo de actividades, el Automóvil Club Argentino ha ido construyendo estaciones de servicio en la Capital Federal y en todo el territorio nacional, o ha obtenido la colaboración especial para el mismo fin, de estaciones privadas concesionarias de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, de modo que en la actualidad, la red de centros serviciales cubre prácticamente toda la República —y están aumentando constantemente, gracias a un ritmo constructivo, recuperado merced a la gestión de las actuales autoridades, en estos últimos 6 u 8 años—, desde La Quiaca hasta Tierra del Fuego, desde el Iguazú hasta el Lago Argentino.

Aparte de todo eso, pero como complemento de la actividad servicial específica en beneficio de los automovilistas, el club ha impulsado en la reciente déca-

CLUB ARGENTINO ANTE EL PAIS

da una acción intensa, orgánica y coherente, para fomentar el turismo dentro del país. Para ello —y en parte también para la construcción de estaciones de servicio—, inclusive celebró acuerdos, que funcionan y se cumplen admirablemente, con los gobiernos de muchas provincias argentinas, y así se ha conseguido construir, como anexos de las estaciones referidas, y a veces independientemente, pero siempre con la dotación de los indispensables equipos serviciales para los automovilistas, una verdadera red de moteles, con especial atención a determinadas rutas elegidas y estratégicas, digamos así, para la promoción del turismo. Los turistas motorizados que cruzan los territorios de las provincias de Río Negro, Neuquén, La Pampa, San Juan, La Rioja, Misiones, para no citar sino algunas, pueden dar testimonio sobre el acierto, la amplitud y la eficiencia de esa política de promoción del turismo y de servicios a los turistas automovilistas, que el Club está cultivando con tesón sistemático y que está contribuyendo a cambiar, en la buena dirección, la fisonomía social y económica de las ya vastas regiones beneficiadas.

* * *

En materia de automovilismo deportivo, los problemas inherentes, necesariamente debieron ser enfocados desde otro punto de vista, dada su naturaleza. En este campo, el A.C.A. ocupa dos posiciones diversas, aunque plenamente coincidentes en los objetivos finales, que atañen a la promoción metódica de esa actividad, de tan múltiple importancia y significación para el país. En primer lugar, el Automóvil Club Argentino es una entidad automovilística nacional, vinculada y participante, como tal, en las manifestaciones del automovilismo deportivo, bastando señalar que su tradicional "Gran Premio" es probablemente la primera prueba de ese género que se haya organizado y corrido en el mundo entero; por otro lado, dado su alto carácter representativo en el seno de las organizacions internacionales, la F.I.A., o Federación Internacional del Automóvil, y la F.I.T.A.C. o Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, el Automóvil Club Argentino ha sido encargado de los "poderes deportivos" dentro del territorio de la República, con la indispensable y obvia proyección de tales poderes en el ámbito internacional, con todas las consecuencias rectoras que todo esto implica.

Ahora bien, para desempeñar esos poderes deportivos, es decir, para poner en práctica esa potestad en el orden interno, a partir de 1931 el A.C.A. delegó su ejercicio en un organismo que, en definitiva, se consolidó bajo la forma de una "Comisión Deportiva Automovilista de la República Argentina", que se dio su propio estatuto y dictó un reglamento que regía las competencias automovilísticas. Esa Comisión Deportiva Automovilista (C. D. A.), en virtud de dichos actos y del acto mismo de su creación, disponía de una plena autonomía funcional para el ejercicio de los poderes deportivos en el país, pese a la relativamente elevada proporción de los representantes del A.C.A. en su seno; estructuró una nómina propia de entidades afiliadas a ella, afiliación indispensable para tener el derecho de organizar carreras; designó sin intervención del Club directores y comisarios deportivos para controlar las pruebas; determinó, en iguales condiciones, el llamado "calendario deportivo", autorizando o no la realización de competencias; habilitó, o no, a los corredores; aplicó sanciones punitivas de mayor o menor importancia a corredores o entidades; adoptó e impuso, a su solo criterio, medidas técnicas de seguridad, para los coches, los volantes y los circuitos, etc., etc. En definitiva, si bien era un organismo fundado por el A.C.A. e integrado por una alta representación nominal de esta institución, funcionó siempre —lo repetimos— con absoluta autonomía e, inclusive, adoptó resoluciones, con cierta frecuencia, que no coincidían con los puntos de vista y criterios rectores de la entidad matriz.

Con éxitos destacados, a menudo, y con dificultades más o menos serias alguna vez, ese mecanismo se desempeñó sin trastornos u obstáculos graves y contribuyó a dar una estructura orgánica, aunque no perfecta quizás, al automovilismo argentino, durante varias décadas. Pero de pronto, hacia fines de 1967, ante problemas de fondo que casi repentinamente se pusieron en evidencia, a consecuencia de algunas carreras que produjeron gravísimos accidentes entre el público asistente y los conductores, se pudo advertir con claridad meridiana que el proceso de desarrollo del automovilismo deportivo, unido a la impresionante evolución en la técnica de fabricación y preparación de los vehículos para las carreras, había rebasado la eficiencia directiva y la capacidad de contralor de la C.D.A. En ese momento, el A.C.A., consciente de su responsabilidad rectora e institucional ante el país, se asió a la única alternativa que estaba a su disposición: reasumió el ejercicio de los poderes deportivos en el automovilismo, lo que implicaba la caducidad de la C.D.A. existente, y consecuentemente constituyó dentro de su esfera un organismo equivalente, la "Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino", destinada a funcionar hasta tanto pueda darse, en acuerdo con todas las entidades y fuerzas interesdaas en el progreso del automovilismo deportivo, una nueva y conveniente estructura y organización a esa actividad y al ente que debe regirla, dirigirla y controlarla en la práctica.

* * *

Este proceso de reestructuración, actualmente en pleno desarrollo, plantea la necesidad de resolver sobre la marcha, aún antes de completarlo, varios problemas de diversa gravedad, pero de muy pareja importancia práctica. Ante todo, ¿cuál es el patrón de seguridad y eficiencia que debe ser impuesto y exigido para habilitar conductores, vehículos y circuitos o pistas, no hablemos de autódromos? Este es el problema capital: engloba a los hombres, las máquinas y el terreno, es decir, a los máximos factores que atañen a la seguridad e intervienen en la realización de las carreras. El Club se ha dedicado activa y aceleradamente a estudiar y resolver esta cuestión casi angustiosa, y lo está haciendo en forma orgánica, sistemática y metódica. Ha hecho conocer a la opinión pública, en sucesivos comunicados de prensa, el curso coherente de la tarea que está cumpliendo. Y basta pensar en el alto sentido de la responsabilidad que caracteriza la actuación del Club y de sus autoridades, para tener la certeza de que no se va a incurrir en una improvisación, en una ligereza, en una decisión precipitada, pese a la comprensible impaciencia de algunos sectores, lamentablemente no bastante informados o que, inadvertidamente quizá, pasaron por alto el irrenunciable deber de proceder con calma, reflexión y eficiencia, que, ante el país, impone la referida responsabilidad al Automóvil Club Argentino.

* * *

Y no debe olvidarse que el *único y exclusivo interés* que orienta los actos de esta institución en este asunto es promover el automovilismo deportivo dentro de la máxima seguridad posible y que, como sucede también en todas sus actividades en el campo servicial *absolutamente ningún afán de lucro* ni preocupación alguna acerca de beneficios patrimoniales intervienen en su múltiple acción al servicio del país.

LA DIRECCION



FELICITACIONES

Señor Director:

Deseo expresarle mis felicitaciones sobre ese conjunto de comentarios, notas, etc., que se llama AUTOCLUB.

Soy maestra y le puedo asegurar que encuentro en esa magnífica revista nutrido material de investigación para mis alumnos. Material que se distingue por la veracidad, sencillez y distinción de sus descripciones, haciendo vivir realmente al maestro y alumnos, las sensaciones de tan maravillosos viajes y a conocer así y por medio de ella las maravillas de su patria.

ISABEL A. DE PERALES
Escuela Nº 11,
Gral. Alvarado (Miramar)

Señor Director:

He sido favorecido al recibir el Nº 39, correspondiente a los meses de febrero y marzo de 1968, de la importante revista AUTOCLUB y que esa Dirección ha tenido la gentileza de enviarme a Mar del Plata.

Una vez más, siento un verdadero placer al hacer llegar a esa Dirección mis efusivas felicitaciones por la revista, por su importancia, por su lectura tan amena y por toda la información que lleva a los socios.

Y esas felicitaciones deben hacerse extensivas a toda la Comisión Directiva y en especial a su presidente, el doctor don César C. Carman, por la intensa y fructífera cuan provechosa labor, que sería largo enumerar.

ATILIO FAGGIONI
Socio vitalicio Nº 8245
Carlos Pellegrini 465-3-21
Capital Federal

Señor Director:

Deseo significarle mis plácemes por la interesante presentación de la revista AUTOCLUB, que reporta positivos beneficios a los asociados por su amplia información y por sus útiles avisos.

MARIO ARTURO MURCHIO
Socio vitalicio Nº 5432,
Fco. A. de Figueroa Nº 710,
Capital Federal

LIBROS Y COMENTARIOS

Señor Director:

Muy sensata y encomiable la nota bibliográfica —inicialada M.G.— acerca del libro titulado "De la prehistoria al op-art", obra que ha dejado en mi espíritu tanta extrañeza como desconcierto. El lúcido comentario que AUTOCLUB le dedica merece destacarse por su precisión, serenidad y equilibrio. Sin haberlo buscado, esa revista nos aclara, con la publicación del sabroso análisis que la señora Victoria Ocampo dedica al "snobismo", las reales motivaciones de dicho libro.

En verdad, abundan los críticos que no quieren quedar retrasados y, en consecuencia, hacen lo indecible por estar "à la page". Dicho de otro modo: esos escritores tratan de que no les ocurra cuanto les aconteció allá por 1925, año en que se sintieron relegados tras el brote de nuevas doctrinas estéticas. Ciertos críticos que por entonces se consagraban a la poesía fueron tildados de románticos tardíos y también de "pasatistas" carentes de sentido histórico. De ahí que ahora quieran situarse en lugares de avanzada, para lo cual se ven obligados a fomentar la disgregación de las artes plásticas. No por otra causa suele prestarse una atención casi exclusiva a la pintura de los últimos treinta años. Muy desganadamente, ciertos críticos vuelan sobre el arte clásico sin posarse en lugar alguno. Dalí borra a Leonardo.

"De la prehistoria al op-art" es obra de Córdova Iturburu, escritor digno de aprecio, si bien ya "retirado" como poeta. Los afanes que lo llevan a presidir entes autorales y, por consiguiente, el aspecto mundano de la literatura parecen haberlo alejado de la creatividad pura. A ello se debe que encomie todos los ensayos juveniles y despache en dos líneas a esos admirables artistas que son Spilimbrego y Victorica. Si bien respetable, el señor Córdova Iturburu sigue los dictados de la moda para que no se lo tache, como antaño, de neo romántico y marginal. Aprueba, pues, sin distingos, todos los intentos de las nuevas generaciones. En resumen, celebro la excelente nota de M.G., destinada a poner las cosas en sus verdaderos términos.

Julio B. Sagasta

N. de la R. — *Agradeceremos al lector Sagasta nos envíe los datos correspondientes a su dirección. Así podemos contestarle directamente sobre tan interesante tema.*

SOBRE MONTE HERMOSO

Señor Director:

Hemos leído con agrado un artículo publicado en el Nº 39 de AUTOCLUB con referencias a Lago Epecuén, sito en el partido de Adolfo Alsina, en el que se destaca como extraordinaria la afluencia turística, estimada en más de 50.000.

Dada la difusión de la revista, mucho nos agradaría se insertara en otro número la estadística turística de Monte Hermoso, a cuyo efecto adjuntamos a la presente la estadística de la Dirección de Vialidad provincial, que arroja la cifra de 844.425 de concurrentes a este balneario en la fenecida temporada.

Monte Hermoso cuenta con moderna y capacitada hotelería y comercios en general, dos clubes de pesca con sedes propias; tiene servicios sanitarios oficiales en el orden médico-asistencial; colonia de vacaciones; rambla próxima a ser habilitada; servicios permanentes de transporte colectivo de pasajeros, en media y larga distancia; sus playas son, posiblemente, las más extensas del país, con zona de batimiento de muy suave declive en unos 53 km., con temperaturas medias superiores en 5º a las restantes playas atlánticas; su edificación es moderna, la topografía le da características propias; tiene amplias vías de comunicación pavimentadas (ruta nacional 3 y provincial 78, excepto el último tramo de 5 km., que es camino de superficie mejorada de trazado sinuoso entre profusas arboledas). La pesca de costa y de media altura es abundante, y lo es también en la laguna Sauce Grande, que posee lujosa hostería y donde se construye un muelle de pesca y atracadero de botes. Está próxima a licitarse la construcción de una moderna estación terminal de ómnibus y pavimentación de sus calles, estando en vías de obra la red cloacal; cuenta con servicio telefónico automático conectado a la red estatal y profuso alumbrado público con focos de gas de mercurio en su parte central.

Sociedad de Fomento del
Balneario Monte Hermoso
JERONIMO M. ALONSO
Presidente
JUAN C. LEIVA
Secretario

LA IGNORADA PATAGONIA

No obstante estar formada por cuatro provincias (Neuquén, Río Negro, Chubut y Santa Cruz) y una gobernación, la de Tierra del Fuego, lo que en total abarca más de una cuarta parte del territorio continental argentino, la Patagonia no solamente pasa a ser ignorada por la mayoría de los argentinos en lo que significa su esperanzado y durmiente potencial económico, sino también en todo lo que atañe a la enorme producción literaria que existe sobre la citada comarca austral.

Contrariamente a lo que todos suponen, la Patagonia ha sido y es una de las fuentes más fecundas de inspiración para todos aquellos que tuvieron el valor de recorrerla, andar que les sirvió para que luego

FERNET-BRANCA

tradicional y a la menta

...el trago joven!





ya nunca más pudieran substraerse al irresistible influjo telúrico que encierra cada una de sus sugestiones. Por ella han transitado y sobre ella han escrito desde los indomables Perito Moreno, Muster, Darwin y Florentino Ameghino, que recogieron en sus obras todo cuanto es digno de estudiarse, mencionarse y verse a través de sus distintos valores históricos, hasta poetas del estro sublime de Miguel A. Caminos, cuyo espíritu, como el de todos los poetas patagónicos, se consubstancia con la región para trasuntarla en cada uno de sus cantos.

Puede afirmarse que la región tiene una de las más completas bibliografías del mundo, aunque tal afirmación suene a increíble. La veracidad de tal aserto lo prueba el hecho de que en las bibliotecas Agustín Alvarez de Trelew y Biblioteca Pública de Comodoro Rivadavia —Chubut— existen más de trescientas obras —editadas en la Argentina y algunas en el extranjero— exclusivamente sobre la Patagonia y tocando los más dispares temas. Entre ellas, libros como "El Complejo Tehuelche", del doctor Federico Escalada, sin duda uno de los estudios etnográficos más completos realizados en América; los libros de Gresbelin, con títulos como "Los motivos decorativos de los instrumentos líricos de la Patagonia prehistórica"; obras de Perito Moreno, como "Patagonia" y "Anales del Museo Nahuel Huapi", documentos valiosísimos todos ellos, al igual que "Historia Patagónica", de Armando Braun Menéndez, y los libros de Aquiles D. Igobone, "Planificación general de la Patagonia", "Misiones patagónicas", "La epopeya patagónica", "Paladines auténticos de la Patagonia" y "La Patagonia en la realidad Argentina". Así, de ese tenor más de trescientas obras, entre cuyos autores se citan verdaderos intelectuales, como lo son Manuel Llarás Samitier, reverendo Raúl Entraigas, Juan Hilarión Lenzi, Leonor María Piñeiro (autora de un interesante ensayo de Historia Literaria Patagónica), Luis Feldman Josin, Gregorio Alvarez, Lorenzo Amaya, R. Gorraiz Beloqui y tantos otros cuyas obras honran a la literatura argentina.

Verdad es que la mayoría de las obras, ya porque fueran ediciones del autor o de alguna institución cultural, han tenido tiradas sumamente reducidas, motivo por el cual el resto del país, al desconocerlas, cree firmemente que en el campo de las letras nada se ha hecho ni se hace en la Patagonia, error o desconocimiento que ha llevado a algunos al extremo de afirmar rotundamente que no existe ni aún incipientemente una literatura regional patagónica.

La Patagonia, como ninguna otra comarca argentina de su extensión, tiene una revista (Argentina Austral) que se edita desde hace varias décadas y cuyo contenido es y ha sido siempre el fiel reflejo de quienes conocen verdaderamente a la Patagonia. A tal publicación pueden remitirse todos aquellos que anhelen saber con sinceridad quiénes son y quiénes escriben en la comarca austral.

Nombrar a poetas y escritores argentinos diciendo que han cantado al sur pero en cuyas composiciones jamás tocaron lo que estaba más allá del Río Colorado, no es hablar de la literatura patagónica, como asimismo nadie tiene derecho a negar lo que no conoce.

Tal vez uno de los imperativos mayores del momento actual es hacer reediciones de todas esas obras hoy desconocidas y hacerlas circular en todos los ámbitos del país, a través de los distintos medios de difusión cultural. Será la mejor contribución que aquellos que puedan hacerlo prestarán al país para que de verdad se conozca esta fracción de suelo patrio del cual tantas cosas ciertas e inciertas se dicen y se escriben, especialmente ahora que la Patagonia ha sido puesta de moda, acontecer que nosotros, los patagónicos, consideramos de rutilantes perspectivas, pero que en el terreno de la literatura peligra con no pasar más allá de un snobismo circunstancial, sin ninguna mira que aquilate valores de creación perenne.

Podemos afirmar sin ninguna duda que la influencia telúrica que la Patagonia ejerce en quienes la pueblan es tan maravillosa que aun aquellos que rara vez escriben han podido cantarle a sus monatñas, a sus lagos, a sus puestas de sol, a sus quebradas costas, a sus múltiples bellezas naturales y a todos los motivos que, trasandando las mesetas, siempre se hacen presentes para sobrecoger el ánimo.

Ya, mucho antes que nosotros lo hiciéramos, otros escritores y poetas recorrieron la Patagonia y se dejaron abrazar por todas sus "incomparables propiedades autóctonas; de las encantadas manifestaciones naturales que se veían y se verán siempre a través del tan particularísimo solar americano; cuadros que habrán de presentarse constantemente a los ojos del viajero con todo su esplendor y cautivante tipismo austral".

AURELIO SALESKY ULIBARRI
Casilla de Correo 97
Comodoro Rivadavia
(Provincia del Chubut)

LA PUJA DE LO "PROHIBIDO"

Señor Director:

He gozado de mis vacaciones en el muy hermoso y tranquilo balneario de Miramar, donde se aúnan a sus pintorescas playas y muy apacible clima autoridades municipales, policía local, comercio en general, etc., para dar acogida placentera a la numerosa corriente turística sin inconvenientes ni tropiezos en cuanto a estacionamiento, tránsito y conducción de los automovilistas, todo lo cual crea un clima sedante en el ánimo de los contingentes de turistas que escogen este balneario para su descanso.

El día 2 de marzo inicié el regreso a mi domicilio, en Castelar, a las 8.30, conduciendo mi estanciera modelo 1960. Ahí comenzó mi "vía crucis". La recuperación de energías que acumulé en días tan apacibles la fui perdiendo en forma paulatina a medida que avanzaba en mi camino por la ruta Nº 2. En las proximidades de Coronel Vidal comenzó la Policía Caminera a paralizar el tránsito, so pretexto de verificar chapas de patentes de la interminable caravana de automóviles. Supongo que estas detenciones se efectuaban al efecto de sancionar a los conductores que a excesiva velocidad circularían por la ruta. Pero tal actitud de las autoridades dista de ser una medida eficiente en el 95 % de los casos, pues el tiempo perdido en cada detención trata el automovilista de recuperarlo en el resto del viaje, y así llegamos a que la mayoría de los conductores mesurados se ven obstaculizados con atropellos, prepotencias y disposiciones inoperantes, que a la postre lo único que logran es prolongar la duración del viaje en tres o cuatro horas. Toda esa máquina de "personajes camineros" me provocó una demora de 3 horas en mi regreso, con la consiguiente tensión de tener que viajar varias horas de noche. Lo expuesto tendría su relativa justificación si fuese un caso aislado. Pero nos hallamos con una verdadera puja entre las autoridades de tránsito de cada municipalidad para superar a la vecina en lo que atañe al ordenamiento del tránsito en sus zonas comunales, proliferando en todas ellas el consabido: *Prohibido;* estacionar de tal a tal hora y|o; en esta acera; velocidad máxima 20 km.; contramano, etc. Siempre nos hallamos con: *"Prohibido"*. Lo más irritante es la postura que adoptan los inspectores de tránsito: la desaprensión en la aplicación de boletas de contravención, como así también la más absoluta falta de conocimiento del idioma castellano.

ORLANDO SUAREZ OROZCO
S. Plenario Nº 272.549
I. Arias 2344, Castelar (Bs. As.)

DESDE

$3,500

LA PLATEA

en agosto la nieve está en su apogeo

CON DESAYUNO, CENA, TRASLADO INCLUIDO
DE IDA Y VUELTA A LAS CANCHAS DE SKI,
Y TODO CUANTO OFRECE LA NATURALEZA
EN LA CUMBRE DE LA BELLEZA...
EL 1° DE JULIO,

EL HOTEL LLAO-LLAO

PRESENTA SU FABULOSO ESPECTACULO DE INVIERNO,
EN UN PAISAJE A TODA MUSICA, DONDE LA **NIEVE**
LO INVITA A ACERCARSE AL ACOGEDOR HOGAR
PLENO DE LEÑA ARDIENTE, A TENTAR SUER-
TE EN EL LUJOSO CASINO, EN EL MIS
MO HOTEL, A RECORRER SU AVE-
NIDA DE "BOUTIQUES", A
BAILAR EN EL SALON
MONTAÑES, O BRIN-
DAR EN EL BAR DEL
CIERVO, O...O...,O...

RECUERDE...
EL **LLAO-LLAO**
NO TIENE
1000 HABITACIONES
SOLO TIENE 169...



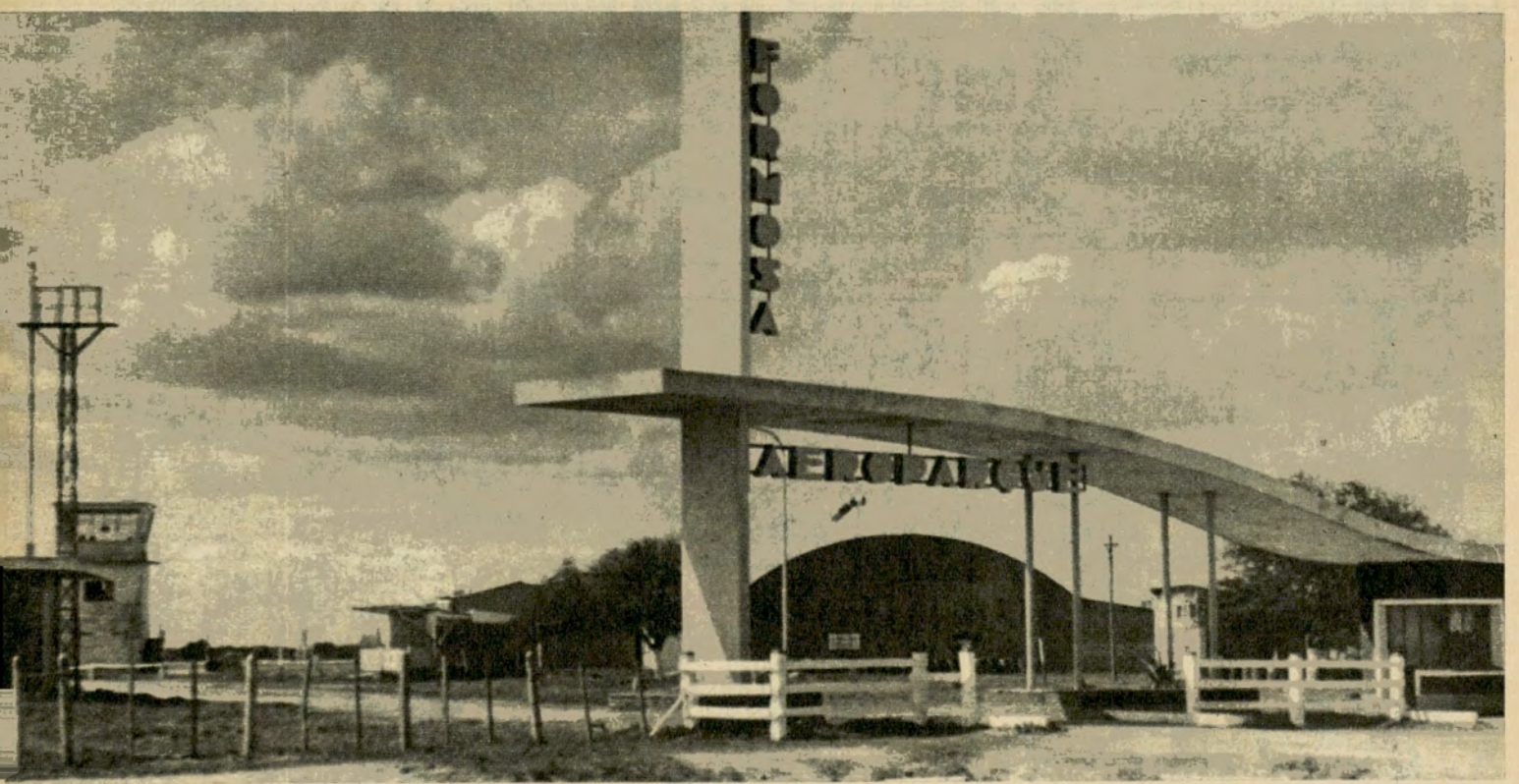
LE SUGERIMOS CONSULTAR A SU AGENTE DE VIAJES O EN

HOTELES D'ONOFRIO

VIAMONTE 1336 - 4° PISO - 46-3185/3190 - TELEX 0121274

MAR DEL PLATA 0148444 - MENDOZA 043843 • GRAN HOTEL PROVINCIAL - MAR DEL PLATA • **HOTEL LLAO-LLAO** - PARQUE NACIONAL NAHUEL HUAPI, RIO NEGRO • **PLAZA HOTEL** - MENDOZA • **GRAN HOTEL INTERNACIONAL** - AEROPUERTO NACIONAL EZEIZA • RESTAURANT **POSTA DEL PLATA** - BUENOS AIRES

TROFEO COTAL



Vemos aquí las líneas modernas de la entrada del aeroparque de la ciudad de Formosa, por la que se canaliza el tránsito aéreo.

ASI VI A

Nuestra provincia niña relumbra en la frontera

Por ANA EMILIA LAHITTE

Para Autoclub

LA primera vez que hice las valijas y me dispuse a salir para Formosa, en agosto de 1965, tuve una desagradable sorpresa. A las dos de la mañana, me despertó una voz muy cortés, informándome telefónicamente: **Aerolíneas Argentinas... pistas anegadas... sólo puede llegarse hasta Corrientes.**

El problema no era solamente cambiar los pasajes, deshacer valijas, dar aviso a los lugares en que me esperaban para cumplir un ciclo de conferencias. Algo más complejo me preocupaba: adivinar cuándo dejarían las pistas de estar anegadas. Las lluvias persistentes dieron su voz de alarma por aquel entonces y las condiciones del aeródromo formoseño parecían empeñadas en hacerme desistir del viaje. Sin embargo, yo estaba decidida a llegar, pues era la única provincia del norte que me faltaba conocer: nuestra provincia niña, con sus flamantes ocho años de vida.

Formosa la dulce

Arribé a ella varios días después, entrado setiembre, no sin haber mirado antes con nostalgia las tierras correntinas que quedaban atrás, en el mapa en relieve —cubierto por el agua— que alcancé a divisar a través de los nubarrones. Las trágicas correntadas estaban ya próximas.

Lo primero que me llamó la atención al descender en Formosa fueron las hojas enormes de los filodendros y las asocié a mi raquítico ejemplar casero, cultivado como planta de interior, casi con biberón. La naturaleza subtropical marca una nueva escala de proporciones y urge repetirse a cada paso lo que decía un compañerito de viaje: **Si doy un paso más me caigo del mapa.**

Al día siguiente decidí caerme del todo, es decir, cruzar al Paraguay, por Alberdi (un hilo de agua nos separa, el mismo que pocos meses después habría de convertirse en marejada incontrolable). Resulta inaudito comprobar cómo a tres minutos de lancha todo cambia. Es salir de la Argentina y sentir que **nos duele América.** Conviene, incluso, analizar hasta dónde la

FORMOSA

Argentina es América en este privilegiado extremo austral.

La capital flamante.

Pero, volvamos a la capital formoseña.

Nos habían dicho que era una población chica, extendida hacia el río. Y encontramos una ciudad pujante, florecida de andamios: por todas partes se veían obras en construcción, calles terminándose de asfaltar, máquinas dispuestas para trabajar horas extras. Ciento cuarenta cuadras nuevas, nos dijeron.

La ancha avenida principal, con sus prolijas ramblas-jardín, se adornaban profusamente con **chivatos**, preciosas flores que semejan orquídeas salvajes, blancas, rosadas. En seguida, orquídeas verdaderas: cuatrocientas variedades, llegadas de todas partes del mundo: vale la pena el viaje, sólo para entrar, aunque sea unos instantes, en el mundo encantado de Don Carlos Carrara y su señora, a un paso del centro.

Pensamos que esta clase de viveros argentinos debieran hacerse conocer, en detalle, al gran público y, muy especialmente mostrarse al extranjero, porque además de la incalculable riqueza que atesoran, atestiguan el espíritu privilegiado de los seres con vocación por ese arte singular que es el cultivo de las flores, generalmente unido —como en este caso— al cuidado de los pájaros.

Don Carlos Carrara, bien conocido en el mundo entero por los especialistas en la materia y por no pocos artistas, posee ejemplares de plantas finísimas. Transitar por su jardín es trasladarse a una atmósfera de encantamiento digna del genio de Disney.

Como si ello fuera poco, nos abrió las puertas de su casona amplia y hospitalaria, poblada por originales muestras de artesanía que también salen de sus manos creadoras. Formosa posee en esta finca singular, cultivada durante varias décadas, **un lugar para recordar** por el que temimos durante la creciente casi tanto como por los seres humanos.

Las lluvias, la sed

A pesar de las lluvias —nos advirtieron— existen zonas que padecen una sed atroz. Hay que enviarles agua en vagones de ferrocarril.

Lo sabíamos, lógicamnte. Lo escuchamos repetir desde los tiempos de nuestros abuelos. Pero nos resistimos a admitirlo todavía como una paradoja más de esta era de máquinas. ¿Qué pasa, monte adentro, adonde no llegan los rieles?... Como siempre, el riego —problema principalísimo a la par del de los caminos— demora soluciones inmediatas.

Pero, ya iremos al interior del interior. Nunca dejamos de hacerlo. Mientras, dimos una vuelta rápida por la capital. Los edificios en obra dicen de un futuro codicioso, como cuadra, en buena ley, a la ansiedad de ser de aquella zona limítrofe que, hasta no hace mucho, veía detenerse en el Chaco el avance de la cultura.

La antigua Catedral, remodelada. El teatro principal, el Banco de la Nación, el Hotel de Turismo, llaman la atención sobre las calles amplias y levantan muros suntuosos. Un poco más alejados, el importante Colegio Nacional **Juan José Silva,** la Escuela Normal de Maestros Nacionales **República del Paraguay** —con un alumnado de varios centenares de muchachos y chicas, alojados en edificios **funcionales** de óptima categoría— cuenta con un grupo de profesores actualizados. Hablamos con ellos, dialogamos. La famosa **incomunicación** contemporánea desaparece, aunque sea por unos instantes.

Destino de frontera

A lo ancho y a lo largo del país, la obra salesiana de Don Bosco cierra los recorridos educacionales con establecimientos en pleno desarrollo. En Formosa constituyen toda una institución.

Pero, en los costados de la ciudad nos aguarda una impresión dolorosa que parece llamada a repetirse en todos los **cinturones** suburbanos del



La iglesia catedral de Nuestra Señora del Carmen, de la capital formoseña, nos muestra la esbelta sobriedad de su arquitectura.



Don Carlos Carrara, cultivador de orquídeas conocido internacionalmente, sorprendido por la cámara fotográfica en su domicilio.

mundo: seres cuyo pauperismo no puede menos que sacudirnos, caminan sin llamar demasiado la atención. Se nos explica que son, en su mayoría, indios paraguayos, los mismos que instalaron sus tenderetes en el mercado de productos típicos, a pocas cuadras de la arteria principal.

Nos trasladamos a esa otra frontera —que ojalá ya no exista. A pesar de los esfuerzos de las autoridades formoseñas por reforzar las estructuras precarias de los puestos, por asear sus inmediaciones, siglos de atraso atávico —de bien llamado subdesarrollo— asoman a aquellas criaturas oscuras, abúlicas, desgreñadas.

No en vano esta sobrecarga constituye para Formosa un serio trastorno, al margen del ingenioso **contrabando hormiga.** Es de esperar que la tesonera vigilancia y, sobre todo, las normas sanitarias asistenciales vayan ganando terreno en pro de lo humano.

A esta altura del recorrido, pensamos que así como es deseable que los chicos de nuestras escuelas conozcan, para solaz, el jardín maravilloso de Don Carlos Carrara, también sería conveniente darles la oportunidad de confrontar este otro costado de la ciudad.

Eso es viajar: exigir del criterio el máximo de imparcialidad. Nuestro suelo es una gran contradicción que hay que interrogar, analizar, ajusticiar o admirar. Pero, eso sí, con pleno conocimiento de causa, tomándose la molestia de recorrerlo. Se terminaron los tiempos de los juzgamientos entre paredes.

Las obras encomiables

Para levantar el ánimo —cosa nada difícil en una tierra que canta— admiramos la represa de la laguna Yuna: como el dique frontal de Río Hondo, en Santiago del Estero, aspira a regar extensiones resquebrajadas por una sed de siglos.

Visitamos también los hospitales, las salas de primeros auxilios, los institutos penitenciarios. En verdad, aquélla es una obra ímproba. Admiramos lo positivo de Formosa: el equipo de técnicos, de médicos, de maestros que enfrentan la selva y sus encrucijadas, el clima tremendo y sus consecuencias, allí donde termina el país, pero no la humanidad.

Y salimos, cantando, por la ruta que une Clorinda con el Chaco. Un grupo de chicas y de muchachos estudiantes nos enseñan las canciones de la región. Docenas de garzas montan guardia y alegran las acequias. Son los **ipacáas,** pequeñas, suaves, rosadas, grisáceas. Las cigüeñas nos saludan con un vuelo azorado. En tanto, el **jeep** procura el pueblo cercano.

Paisajes, costumbres

Nos cuentan detalles pintorescos de algunas ceremonias que aún conservan su esplendor original.

El **toro candil** ocupa un lugar de privilegio y, por cierto, es digno de un cuadro de Goya. No en vano reconoce orígenes en las lides taurinas españolas. Con sus grandes astas llameantes de mascarón terrible, pone a prueba la bravura y destreza de los bailarines, que defienden a su pareja en la embestida mientras cantan y bailan como sólo se hace allá en el norte, tal como lo hicieron varias generaciones anteriores de formoseños y seguirán haciéndolo otras tantas.

También la **pelota encendida** alegra las fiestas de San Juan o las de San Antonio, y en la colonia progresista que lleva su nombre se vuelca el pueblo entero —y los de los alrededores— para celebrar el acontecimiento, así como cuando la yerra o algún cumpleaños patriarcal merece conmemorarse a lo grande: veinticuatro horas consecutivas o más duran los festejos, salpicados de polkas y aguardiente, mientras las guitarras y las arpas hacen temblar el monte, en guaraní.

Fe, tradición, cultura

Formosa, **una bandera enastada al tope de la república,** se aprestaba a celebrar con gran pompa el año Mariano, con la coronación oficial de su patrona, Nuestra Señora del Carmen.

Despertaban también expectativa los lineamientos de un futuro Centro Cívico, monumental. El Museo Regional se enriquecía y perfeccionaba. El conjunto folklórico **Un alto en la huella** —que se ha llevado las palmas en varios festivales— era reclamado desde todo el país.

El Rotary Club desarrollaba una labor intensa, sin descuidar, por cierto, sus memorables comidas de camaradería, en una de las cuales pudimos apreciar la clásica hospitalidad de provincia, el señorío de sus hogares tradicionales.

En fin, Formosa bullía, antes de las inundaciones, como seguramente ha de bullir en estos días, apoyada en la fe que le lleva a superar escollos angustiosos.

Sentido de misión

Dejo para el final algo realmente importante: la denodada vigilancia de nuestra Prefectura Marítima y la del Escuadrón de Gendarmería.

Enumerar acontecimientos y anécdotas referidos a su acción, llevaría capítulos enteros. Custodiar la frontera. ¡Y qué frontera!... Páginas testimoniales se nos ofrecen, inéditas. El país no inventado, el paisano deformado a través de versiones extranjerizantes, ajenas al sentido de lo heroico que bulle en todo nuestro territorio nacional esperan a los escritores argentinos actuales. Realmente actuales.

Antes de partir, bordeamos la Isla de Oro, con su armoniosa costa límite vista en perspectiva. (No suponíamos que muy pronto iba a desaparecer bajo las aguas.) Tierra fecundísima, de colorido cálido, frutal, colmada por cuanto la naturaleza produce para el deleite, resulta algo así como un anexo escenográfico que Formosa sostiene bellamente sobre el río.

Nos despedimos en la imponente escalinata del puerto, cuya extendida perspectiva se nos ocurre digna de un enfoque de Antonioni. Allí uno de los maestros lugareños que presiente nuestro interés por llevarnos, como corolario del viaje, algo que simbolice lo más hondo del futuro de aquellas regiones, nos dice: **Hace falta gente que quiera quedarse, gente con sentido de misión...**

Felizmente, el formoseño rara vez abandona su suelo, rara vez se deja tentar por la extrema fascinación que Buenos Aires ejerce sobre el resto del país. •

En el conjunto de edificios públicos de moderno estilo arquitectural se destaca éste, perteneciente a Vialidad Provincial.



¿sabía Usted que...

SE NECESITAN HASTA 1.000 H.P. PARA FRENAR UN AUTOMOVIL?

Para que el freno desarrolle esa potencia,
y contar con potencia de reserva en
cualquier momento, equipe su vehículo con

FLUIDO Y RESPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

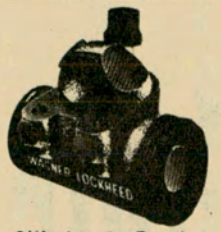
"el nombre más famoso en frenos hidráulicos"

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

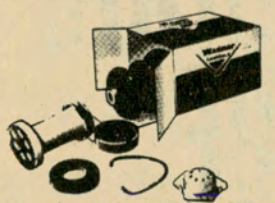
Wagner Lockheed



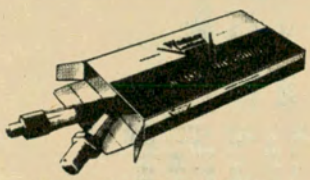
Bomba de freno



Cilindro de Rueda



Juego de reparación de bombas y cilindros



Caño Flexible de Freno



Flúido para Frenos Serv. moderado



Flúido para Frenos Servicio Súper Pesado

CURATTI Y VISO

A - 15

A 310

UN PUEBLO QUE VIVE ENTRE LAS NUBES

La Puna de Laguna Blanca, en Catamarca

Por JULIAN CACERES FREYRE

Para Autoclub

LAGUNA Blanca es el nombre que se da a un extenso campo que constituye un bolsón, dada la circunstancia de que en su extremo sudoeste posee una extensa laguna cuyas aguas parecen blancas, por la zona salitrosa en que se encuentran y por estar continuada hacia el sur por salares de un albo refulgente. Está situada en el extremo noroeste de la provincia de Catamarca, en la zona próxima al límite con la de Salta. Región de puna media o prepuna, constituye el extremo sureste de la puna argentina.

Es un gran valle circundado por altas montañas de cumbres perpetuamente nevadas. Allí están al este los cordones de Chango Real y Hombre Muerto, al oeste las Sierras de Laguna Blanca que la separan de Antofagasta de la Sierra, al norte altas cumbres que la separan de Salta, y al sur estribaciones del Culampajá.

La altiplanicie en donde se encuentra esta región tendrá una extensión de 75 km de largo, de norte a sur, por alrededor de unos 35 km de ancho. La laguna ocupa una superficie de unas 20 hectáreas, que disminuye en tiempo de invierno y primavera. La rodea una zona llana hacia el este y sur; en cambio, al oeste y norte está surcado el campo por corrientes de agua provenientes del deshielo y de vertientes o nacimientos que corren hacia la laguna. En ciertas partes, estos arroyos se dispersan y forman extensos esteros y bañados con vegetación de "totora" y gramíneas, que están abundantemente poblados por zancudas y otras aves laguneras.



Los expedicionarios al lado de un muro rocoso con inscripciones rupestres prehispánicas en la quebrada de El Potrerito.

Una fauna bullanguera

La mitad norte de esta altiplanicie es montañosa y se va estrechando a medida que se avanza hacia el límite con Salta, de donde la separan altas cumbres de más de 6.000 metros.

Las faldas del macizo de Laguna Blanca y de las pequeñas sierras más bajas que lo bordean, son ricas en vegas que se forman en torno a los nacimientos de agua. Estas vegas son suaves ondulaciones cubiertas con un piso de verdes gramíneas, en donde pasta ganado vacuno y yeguarizo, como, asimismo, ovino. En las vegas reina la alegría de una bullanguera fauna de aves acuáticas y pajarillos de diversa índole.

La vegetación está constituida por hierbas y pequeños arbustos que apenas alcanzan para proveer de leña, pero no de madera, por lo cual el cardón es el único vegetal que la da para construcciones.

Laguna Blanca es indicutiblemente zona de transición entre la población criolla del sur, o sea el departamento de Belén, y la de la alta puna (Antofagasta de la Sierra). Su condición geográfica de puna media está refirmada por el elemento humano que la puebla. Son collas con caracteres bien definidos y con costumbres que los asocian totalmente con los pobladores del altiplano.

Su carácter de punto de contacto con la gente criolla del sur, en especial con Villavil, se denota en primer lugar por la influencia de la vestimenta.

No todos los habitantes de Laguna Blanca andan vestidos a la verdadera usanza criolla.

Influencia salteña

Los más viejos, las mujeres y los niños conservan el vestido y el tocado tradicional. En cambio, el muchacho desde los 14 años, y los hombres jóvenes, visten a la manera del criollo y campesino salteño típico.

Esta influencia salteña, tan preponderante en todo el norte argentino, tiene sin lugar a dudas un toque decisivo debido a los factores ecológicos que han determinado la adopción de una vestimenta cómoda y característica. Bombacha y chaqueta amplia con adornos de nido de abeja, como asimismo sombrero aludo que proteja eficazmente de los rayos solares y que, con el conjunto, da un sello característico a quien lo viste. A ello se suman otras prendas clásicas del hombre de campo salteño, el "guardapantalón" de cuero y el recado de caronas alargadas.

En Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca, norte santafecino, Chaco, La Rioja y también en Jujuy, se aprecia esta influencia de Salta en el vestir. Salta es el pueblo que da el patrón-moda folklórico en nuestro Norte. Mientras en las poblaciones criollas vecinas se ha perdido casi totalmente la tradición de un vestir regional. Salta lo conservó, utilizando vie-



Los viajeros marchando por el cauce del río que conduce desde la población de Barrancas hacia Nacimientos, en busca de Laguna Blanca.

jos moldes de la tierra y adoptando, en los últimos años, formas que ha incorporado ya definitivamente a su patrimonio cultural, tal como el adorno denominado nido de abeja de las bombachas y chaquetas, que se fabrica utilizando a veces varios colores y la bota corrugada, llamada de acordeón.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que Salta, provincia de añeja tradición ganadera y de óptimas condiciones geográficas, ha podido conservar el vestido tradicional indemne, precisamente gracias a ese constante ejercicio de equitación tras las haciendas vacunas. Las regiones pastoriles son, por excelencia, las más conservadoras de las industrias tradicionales, por el constante uso del cuero en sus arreos y útiles de trabajo.

El bosque hirsuto obligó al salteño a vestirse todo en cuero, jinete y cabalgadura, para poder adentrarse en la selva. De allí el sombrero retobado, el "coleto", el "guardapantalón" o "caricantina", la bota y la protección de cuero para el animal a modo de armadura.

Una moda regional

La hegemonía que Salta ejerce sobre las poblaciones de las provincias del norte argentino en lo tocante a patrón-moda, se debe también a que gran parte de la población masculina de estas provincias ha trabajado durante muchos años en las faenas de la zafra en los grandes ingenios salteños, y a su regreso al terruño han llevado esas prendas de vestir y de montar imponiéndolas por su elegancia varonil y comodidad.

Es así como Salta ha sido y sigue siendo el único baluarte que se opone a la influencia de Buenos Aires y de todo lo que va desvirtuando el traje regional de los argentinos.

Los habitantes de Laguna Blanca no son una excepción y es así como la población masculina viste en un 80 % a la usanza salteña. El niño, hasta poco antes de la adolescencia, viste a lo colla, con pantaloncitos, sacos de "barracán" y pequeños sombreros "ovejunos". Las mujeres, en cambio, lo hacen totalmente a la manera colla, con vistosas polleras y blusas y usando el sombrero ovejuno adornado con multicolores cintas. Acostumbran llevar a sus criaturas a la espalda, sujetas por un pañolón que se prende por delante. Desde niñas llevan así a sus pequeños hermanos.

El calzado común y general en hombres y mujeres, es la ojota a la manera tradicional. Pero en estos últimos años usan una especie de sandalias de suela y a veces con suela de goma de cubierta de auto.

Así visten y así viven estos argentinos, hermanos nuestros, en altas montañas de cabellera blanca y nimbados por las nubes. •

Doña Bartola Guitian, antigua habitante de más de cien años que nunca ha salido de Laguna Blanca.



CALAMUCHITA: PRECURSORA DEL TURISMO CORDOBES

Ofreció antes y después de la conquista sus hermosos escenarios para esa actividad

Por LAURA ANDION DE VAZQUEZ

Para Autoclub

DESDE tiempo inmemorial el país de la Comechingonia ha sido cuna de bellezas y lugar de cita para los indígenas de muy distinta procedencia. Pero *Ctalamochita* —hoy Calamuchita, llamada así por los bosques de algarrobo y molle *mulli-muchi*— era un paraje imantado para las innumerables tribus de la época. Los bosques ofrecían a puñados sus racimos y vainas doradas, mientras los *camoatíes* brindaban el dulcísimo néctar que entusiasmaba a los visitantes, quienes cedieron a los encantos de la naturaleza.

El doctor Pablo Cabrera afirma que: *...estas circunstancias hacían de la privilegiada región como un otro edén o una nueva Espérida, bajo cuyas frondas o a la vera de cuyos ríos venían a holgarse transitoriamente o por tiempo indeterminado "hordas" o caravanas de indígenas de nacionalidades diversas, unas procedentes de las comarcas de Cuyo, de La Pampa, del estuario, otras del Chaco, de las fronteras de Jujuy y aun del propio Atacama.*

Muy lejos había llegado, pues, la fama de Calamuchita.



Una sombreada avenida del barrio parque de Santa Rosa de Calamuchita, la ciudad más importante del valle cordobés, que concentra una serie de atractivos que atraen anualmente a gran número de turistas.

● ● ●



El zigzagueante curso del arroyo Amboy, en las cercanías de la población homónima, solar natal de Dalmacio Vélez Sársfield.



Las ruinas de San Ignacio, actualmente abandonadas y convertidas en taperas, muestran, no obstante los deterioros sufridos por dos siglos de abandono, la grandiosa obra realizada por los jesuitas en nuestro país.

Confirman esta aseveración los estudios realizados por filólogos y arqueólogos, que explican, además, el porqué de tantas voces indias no pertenecientes a las lenguas sanavironas y comechingonas. Resulta curioso imaginar en aquel entonces a ciertos aborígenes con vistosos plumajes, ponchos coloridos y raros tatuajes pasear por esos montes descubriendo frescos manantiales o admirando policromos atardeceres.

Ayer y hoy

Si antes la naturaleza pródiga y salvaje atraía al turismo aborigen, el progreso del hombre ha hecho posible hoy una obra verdaderamente paradisíaca. El Dique Los Molinos sobrepasa la imaginación más fértil, y un camino de cornisa lo bordea columpiándose en sus frescas aguas azules. Es realmente un paisaje de ensueño, donde los turistas caen presos de su encanto, y es por ello frecuente escuchar el comentario de que "ir una vez, es irremediablemente volver".

En el siglo XVI, don Jerónimo Luis de Cabrera envió una expedición desde Cuzco-Perú para que recorriera estos lugares y sirviera de punta de lanza a los futuros colonizadores. Los expedicionarios atravesaron la Sierra de Achala, penetrando en el Valle de Calamuchita, allá por el año 1545, y tan impresionados quedaron ante la zona, que decidieron hacer un alto en el camino fundando su *Real-Pucará o Fuerte*.

Debido a una serie de informaciones, se le denominó *Pucará Malaventura* y casi treinta años más tarde, don Jerónimo seguía la misma ruta que había recorrido la infausta expedición de don Diego de Rojas.

Actualmente, una cinta de asfalto marca el rumbo entre hermosos pueblecitos, surcados de cantarines arroyos y verdes pinares. El Dique Los Molinos y el Embalse de Río III son frutos evidentes de la creación y de la técnica moderna. Los amantes de la pesca ven satisfechas sus exigencias por la gran variedad de peces, especialmente en los lagos, gustando de magníficos ejemplares de pejerreyes, dentudos, rayas, mojarritas, etcétera.

Los Reartes, La Cumbrecita —bien llamada la *Suiza Cordobesa*—, Athos Pampa, Villa General Belgrano, Santa Rosa —con uno de los ríos más hermosos de la provincia— San Ignacio, Rumipal, La Cruz, Amboy —cuna de nuestro dando, al mismo tiempo que la moderna industria sin chigran codificador el doctor Dalmacio Vélez Sársfield—, Los Cóndores, el Durazno, Yacanto y El Salto, son sólo algunas de las villas que el turista del siglo XX puede gozar recormeneas no es tan moderna, puesto que ya los aborígenes de antaño preferían, demostrando muy buen gusto, elegir este valle para solaz y descanso.

El celeste franciscano

Calamuchita fue hollada por los pies de San Francisco Solano, durante su misión excelsa y evangelizadora. La mística figura recorría los valles y montañas sin otras armas que su devocionario, la palabra subyugante y su mágico violín. Los aborígenes lo escucharon con respeto y admiración, y donde no llegaba la palabra catequizante y civilizadora, llegaba la música... En las faldas de Soconcho, existe una finca y una capillita construida —según reza la tradición— por iniciativa del santo. Se dice también que él vaticinó la perennidad de las aguas del *arroyo del milagro*, y es fama que éste nunca se ha secado.

Recorrer estos parajes hoy, nos deparan múltiples sensaciones, desde sentirnos en armonía con la Creación... hasta percibir en el aire diáfano y perfumado como el leve roce de una sandalia, o el místico vibrar de un solitario violín. ●

Buenos Aires en relieve

Por
VIOLETA VALLS
Para Autoclub
Fotos de Aníbal Aparicio



¿EXISTE algún parque en Buenos Aires que forme —como el Botánico— una tan armoniosa simbiosis de arte y naturaleza?

Después de haber recorrido la mayoría de espacios verdes por donde la ciudad se desintoxica de los vapores de su vorágine, sabemos que no. Que es exclusivamente en este silencioso y bienhechor mundo vegetal donde la escultura adquiere el relieve preciosista de un camafeo.

De las muchas estatuas de carácter pagano o mitológico existentes en él (*Venus de Colca, Plinio, Mercurio, La Flora, Flora Argentina* y otras), queremos señalar por su belleza a *La Primavera*, de Lucio Correa Morales. Para ver este mármol hay que aproximarse al lago de los nenúfares.

¿Quién fue Correa Morales?

En nuestra primera nota publicamos una fotografía de *La Cautiva*, obra en la que el escultor buceó en el alma indígena hasta extraer singulares matices de expresión.

La formación artística de Correa Morales se inició cuando vino a Buenos Aires (había nacido en una estancia en Navarro), a trabajar como empleado en una casa comercial. Aquí conoció a Rufino Varela, un caballero de vasta cultura y coleccionista de objetos de arte, quien le gestionó una beca ante Sarmiento para que fuese

Ofrenda a la Cordialidad Internacional.



Monumento al ingeniero Luis A. Huergo.

a estudiar a Florencia. Había aprenddido rudimentos de dibujo con su primo, el pedagogo y escritor Eduardo Holmberg. En Florencia permaneció cuatro años bajo la guía de Urbano Lucchesi. Cuando regresó a su país en 1882 tenía 30 años.

El cambio fue brusco para él, ya que se había acostumbrado a la cultura y refinamiento europeos. Pero su tenacidad y fibra cordial le valieron ser el primer escultor argentino que alcanzara la suerte de ver emplazada una obra suya (estatua de Falucho) en la ciudad de Buenos Aires. Este *criollo buenazo* —según Holmberg—, jamás aceptó un solo centavo de sus alumnos, entre los que descollaron con el tiempo Rogelio Yrurtia, Pedro Zonza Briano, Pablo Curatella Manes y Nicolás Bardas.

Nuestros pasos por el Botánico se detienen para admirar *El despertar de la Naturaleza*, del que fue autor el escultor italiano Juan de Pari. La estatua sobresale por su blancura, en el fondo de un sendero profusamente arbolado.

El tema del tiempo está presente en el *Indicador Meteorológico*, del húngaro José Marcovich, y en el grupo sedente titulado *Los primeros fríos*, realizado por Blay y Fábregas, plástico español que también realizó la estatua de Mariano Moreno situada en Plaza Lorea.

Siempre concurrido, pero increíblemente descuidado, el Jardín Zoológico atesora excelentes reproducciones de inspiración mitológica, que son: Dios Baco, Cabra Amaltea con Júpiter Pequeño, Venus de Milo, Bacanal y una graciosa *Niña con Flores*, de Antonio Cánova.

Tres obras de Rogelio Yrurtia

Pasión y tenacidad, ardor y pureza, Yrurtia es un capítulo aparte en la historia del arte escultórico nacional.

Iniciado por Correa Morales, también, como éste, obtuvo una beca para perfeccionarse en Florencia.

Su obra trasunta vigor y —al igual que su maestro Rodin— el sacrificio y el dolor le sirvieron de constante fuente de inspiración.

Devorador de sus propias criaturas: así lo califica José León Pagano, aludiendo al incansable *perfeccionismo* del escultor, que le llevó a modelar infinitas veces el caballo del Monumento a Dorrego. A pesar de la heterogeneidad de los símbolos de este grupo escultórico (Nike—victoria alada grata a los helenos—; la Fatalidad, representada por una figura viril; la Historia, al otro lado, y el propio Dorrego en su corcel), hay en el monumento un sello unificador: es la dominante potencia del estilo. Yrurtia ganó por concurso la ejecución de este monumento, que fue inaugurado el 24 de julio de 1926, tres lustros después de habérsele adjudicado la obra.

Nos trasladamos a Paseo Colón e Independencia para fotografiar el *Canto al*



Madre Marinera, en Pedro de Mendoza y Olavarría.



Dios Baco, en el Jardín Zoológico.



La Primavera, de Lucio Correa Morales.

Trabajo, compuesto de 14 figuras que están impregnadas de ese sentido dramático de la vida, tan caro a nuestro escultor.

El trabajo no es allí una libre expresión regocijada, expresa el crítico José León Pagano. Es grave y penoso.

En cuanto a la figura de mujer del grupo central, simboliza la superioridad evolutiva que le confiere el amor y sacrificio de sí misma.

Posiblemente menos afortunada que las anteriores es la contribución de Yrurtia al Mausoleo de Bernardino Rivadavia. No obstante haber concurrido escultores europeos de conocida actuación al primer concurso celebrado en 1916, las autoridades argentinas lo desestimaron. Los propios artistas nacionales dirigieron un petitorio a la comisión organizadora para que se encargara directamente a Yrurtia la ejecución del mausoleo.

La maciza arquitectura, lamentablemente, supeditó a la estatuaria. La escultura integra una masa pétrea de veinticinco metros de largo, quince de ancho y nueve metros y medio de altura. A lo largo de los cuatro frentes hay cariátides sedentes, encorvadas, con atributos de laurel y roble. Sobre el frente que mira al norte, la figura de un joven es el símbolo de la Acción. En el lado opuesto está la estatua de Moisés, significando la Ley. El escultor logró darle una expresión voluntariosa y concentrada, pero exenta del hieratismo bíblico del famoso Moisés de Miguel Angel, o sea, que este Moisés de Yrurtia es más cálido y humano.

Parque Lezama y el monumento para un inexperto adelantado

Buenos Aires nació allí, en esas barrancas que un 2 de febrero de 1536 dieron albergue a un gentilhombre de Carlos V, poco avisado para las largas travesías marítimas y de salud sospechosamente débil.

Lo cierto es que Don Pedro de Mendoza, Primer Adelantado del Río de la Plata, no obstante sus falencias, clavó en esos altos la pica fundadora. Exactamente allí, hoy se alza la estatua que perpetúa su recuerdo. Su creador fue el artista uruguayo Juan Carlos Oliva Navarro, quien a los tres años vino a radicarse en nuestro país con sus padres. Estudió en la Academia de la Sociedad Estímulo de Bellas Artes, bajo la guía de Torcuato Tasso. Su producción fue muy intensa y variada, destacándose en los bajorrelieves, medallas, retratos y composiciones decorativas por su espíritu inquisidor de las psicologías raciales.

Otra obra escultórica de magnitud, emplazada en el Parque Lezama, es el *Monumento a la Cordialidad Internacional*, de Antonio Pena (también uruguayo, como el anterior).

Varias graciosas esculturas completan la estatuaria existente en este antiguo parque porteño. Sobre la fuente rectangular paralela a la calle Brasil, enmarcada por las escalinatas a modo de anfiteatro, una *Diana Fugitiva*, obra del francés Vi-



El Mausoleo de Bernardino Rivadavia.



Detalle de Canto al Trabajo.



Monumento a Don Pedro de Mendoza.

rrieux, duplica su ansiosa carrera en el agua que le atrapa los pies ágiles.

Arriba, por los senderos del parque (que involuntaria y definitivamente relacionamos con el personaje femenino de *Sobre Héroes y Tumbas*), fotografiamos una *Mujer griega;* más allá la clásica *Loba Romana,* y en otro sector una *Primavera* y una *Cosechadora,* todas ellas reproducciones.

La ribera boquense: Antesala de Caminito

Dejamos atrás las barrancas para internarnos por el adoquinado que nos anuncia la proximidad boquense.

Empresa riesgosa es pretender decir algo nuevo o diferente acerca de este único lugar, mezcla de colores estridentes, de días afanosos y noches con sabor a *spaghetti,* de los barcos de Quinquela, los tangos de Filiberto y todo es permanente escenario callejero con sus actores-habitantes que están allí en el teatro-vida para ser como son (o como creen ser). Tres figuras de bronce sobre pedestal de granito, tituladas Ciencia, Virtud y Voluntad, rinden homenaje al ingeniero Luis A. Huergo, constructor del puerto del Riachuelo. La estatua fue realizada por el argentino César Sforza y está en Pedro de Mendoza y Gaboto.

A pocos metros, justo en la intersección con Olavarría, una *Madre Marinera* plasma toda la nostalgia que cabe en un corazón de mujer. La estatua es de bronce y fue realizada por el escultor argentino Roberto Capurro, cuyas obras expresan con intenso vigor plástico temas inspirados en el mar.

Llegamos a Caminito. Un pequeño bronce, que está casi a la entrada, rinde homenaje a todos los bomberos del mundo. Pertenece al escultor boquense Ernesto Escalía.

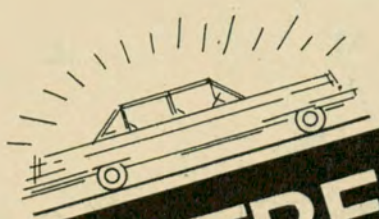
Vemos muchos cementos coloreados. Son bajorrelieves y sobrerrelieves. Luis Perlotti, denominado *el escultor de Eurindia,* es autor de los siguientes: Santos Vega, Clavel del Aire y Juan de Dios Filiberto.

Otras obras realizadas en fibrocemento son: *Joven Boquense,* de Orlando Stagnaro; *Tirando* y *La Canción,* ambas de Julio César Vergottini; *Guardia vieja,* del entrerriano Israel Hoffman; *Fragata Sarmiento,* de Angel Eusebio Ibarra García, y *Herrero Boquense,* de la escultora Marisa B. Krause.

Finalmente nos detenemos ante otro motivo proletario que representa a un estibador; se denomina *Descanso* y su autor es nuestro compatriota Humberto Cerantonio.

Dejamos con algo de tristeza nuestras cámaras y libretas de apuntes. Es imposible querer describirlo y fotografiarlo todo en esta Boca contradictoria, bella y fea, turística y natural, triste y alegre. Además, son las doce y media y, ¿dónde puede una sentarse a descansar y disfrutar de una cazuela de mariscos, como en uno de los restaurantes típicos de la Boca? •

para el hogar y el automóvil.



LUSTRE CON GRUMETE

AUTOMOVILES, MUEBLES, HELADERAS, ETC.

TAMBIEN LIMPIAMANOS

N 453

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

Averío

EL CUERVO

Por BERNARDO GONZALEZ ARRILI

Para Autoclub

Ilustró Domingo Villafañe

EL cuervo es bicho malquerido. Se le atribuyen maldades de bulto y se mira con repulsión cuanto lo recuerde, invoque o remede. Hasta el vocablo que lo designa, lleva contenido de repulsa. En la campaña bonaerense los cuervos andan en bandadas con extensión curiosa, porque no son en realidad cuervos sino una especie de Ibis, no carnicera, menos oscura de color, aunque el pico de bruja, el cuello estirado y las patas largas les da semejanza asustadora. Porque el cuervo asusta y su crocitar escalofría, preanunciando muertes cercanas, avisando diligente la reunión de los congéneres para el festín carnicero, en cuanto un bicho con poca vida se dispone a *clavar las guampas* —aunque no las tenga— en el santo suelo.

La macabra picardía del pueblero no sólo aplica el apodo de cuervo a todo el que salga a la calle envuelto en géneros negros sino también a aquellos que viven de la muerte: el enterrador que ronda la casa del enfermo de gravedad y el procurador que cae sobre la presa fácil del desahuciado por el dueño de casa, o el proveedor que fió manducación o vestimenta.

Y sin embargo, el cuervo tiene en la leyenda o en la historia páginas honrosas premiadas con mezquindad por la inadvertencia de los hombres.

El cuervo puede predicar pesimismo en las cátedras de sus árboles copudos, esperando la carnaza de sus banquetes olorosos; pero hácelo a costa de su hambruna digna, porque siendo carnicero por naturaleza, no todos los días hay carne a mano o al alcance del pico, como no sea descontado algún pichón con más osamenta que plumas y cuya insulsez castiga y no premia la pertinaz vigilancia de leguas de campo esperando la ocasión del asalto.

No siempre la ecuanimidad preside —es decir, se sienta adelante— la tarea premiosa del cronista del bicherío que entretiene la vida monótona del campesino supersticioso y callado. El cuervo es animal perseguidor de bazofias y limpiador de basuras que no benefician al campesino, que lo malquiere por el color y el graznido, sin conocerlo. ¿Cómo se puede pretender que un basurero ande vestido de blanco y un animal eminentemente carnicero se dé el lujo de entonar su voz al diapasón de una tiple ligera? El graznar con opaca resonancia conviene al duro oficio de deshuesador y al recorrido ambiental del bicharraco de pico corvo y uñas colaboradoras. Graznan



a su turno el grajo, el ganso y el cisne, sin despertar antipatías funestas, lo que señala una vez más la carencia de justicia en la unilateral apreciación. Crocitan otros y sólo el cuervo la paga, con anticipos y creces.

No pensaba así el beatífico San Benito, que suponemos negro de piel y cándido de alma. Fue adversario decidido —más o menos como todos los santos— del enrojecido Satanás. El subterráneo personaje se le presentaba en cuantas formas y maneras podía o alcanzaba en su picardía innata y su justificado acaloramiento casero. Salía de las hornallas encendidas echando palabrotas herejes, se transformaba en mujer, tronco de árbol o fiera pinta, y le propinaba un susto. Dicen que un día el Diablo se convirtió en mirlo y cayó sobre Benito con tan aviesa intención que casi le borra los ojos golpeándole la cara con sus alas. Como no acertó a cegarlo, conquistó el aprecio agradecido de los monjes del Convento donde actuaba de abad el santo oscuro. De diversas maneras fue el mirlo adquiriendo la simpatía de los frailes desconformes con las severidades innecesarias que se les imponía cada mañana, con mucho ayuno, poco sueño y larguísimos rezos. El Demonio —que tiene viejo arte para catequizar frailes y viejas— les convenció de que, eliminando el abad, otro abad vendría con mayores dotes de dulzura y mejores predisposiciones al perdón y la holganza. Para quitar a San Benito de la abadía y del mundo, sugirió distintos métodos silenciosos, tan discretos como infalibles. Los frailes eligieron el de envenenar el pan destinado al superior, que era una hogaza de mucha miga como a él le gustaba por la flojedad de sus dientes. En la primera hornada, los panaderos conventuales —todo se hacía entrecasa, desde el hábito a las sandalias y desde los cirios al vino— pusieron conveniente dosis de veneno en el bollo grande, y cuando al otro día, después del necesario reposo —pues no hay cosa más indigesta que el pan caliente—, disponíase Benito a sopar las tajadas de la hogaza que le trajera Florencio, en el plato de caldo gustoso del almuerzo, un cuervo apareció de pronto y con fuerte resolución que maravilló al concurso de almorzadores, arrebató el pan de las manos del así salvado personaje, cuya biografía se enriquece con el graznido del ave agorera avecindada en los cementerios y frecuentadora de los álamos y los cipreses. Tan curiosa



intervención, salvadora de una vida preciosa, burladora de la más repudiable artimaña de Satanás, bien merece que las rezadoras y los asustados campesinos devuelvan su crédito a los cuervos y dejen de repudiarlos por el ropaje que empluman y el crocitar de su idioma. •



TODA LA HERMOSA LINEA FIAT, EL POPULAR 600 E, LAS NOVISIMAS 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

FIAT CONCESIONARIO

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



El señor Roger Bragard, conservador del Museo Instrumental, frente al teclado del piano de gabinete Groetaers.

EL MUSEO INSTRUMENTAL DE BRUSELAS

SUS COLECCIONES SON UNICAS EN EUROPA

Por
DORA I. DE KORNITZER
Para Autoclub

EN Bruselas, la hermosa capital belga, tuvimos la grata oportunidad de visitar extensamente un museo cuyas colecciones no tienen parangón en Europa ni en el mundo entero: el Museo Instrumental de antiguos instrumentos de música. Ese museo, pintorescamente enclavado en la Plaza del Sablon, rincón de Bruselas de antaño, lleno de iglesias góticas, de museos diversos y de preciosas fuentes esculpidas que rodean la venerable iglesia de Notre Dame du Sablon, reunió cerca de cuatro mil instrumentos antiguos, de inapreciable valor artístico y cultural. Son en su gran mayoría europeos, pero también se recogieron en casi todas las latitudes del globo.

Su dinámico conservador, Roger Bragard, nos hace los honores de la casa paseándonos entre clavecines, espinetas y pianos de formas singulares, entre violas, liras y laúdes. Dada la relativa exigüidad del edificio —el conservador, obviamente, sueña con otro, nuevo, mucho más grande y moderno—, se eligieron para su actual exhibición tan sólo 1.200 piezas, según métodos museográficos, enemigos de la acumulación. Las demás colecciones, también importantes, tuvieron que ser relegadas a la reserva, adonde pueden ir a admirarlas y estudiarlas los entendidos.

De la edad de bronce hasta Adolphe Sax

La planta baja contiene piezas anteriores al año 1750, remontándose hasta la edad de bronce. Entre los instrumentos más singulares se admiran allí una espineta de Antonius Patavinus (1550), una viola da gamba de Antonio Cicilian, y numerosas loras y laúdes de formas diversas, hoy totalmente desconocidas. Una de las salas (período 1600-1650) está consagrada al **bajo de viola,** denominado **al plan de París,** curioso instrumento de cuerdas que se frotan mediante ruedas, y que también posee teclado. Está hecho por el maestro Truchado (1625). También se ven allí un virginal, de Towsend (1641), y un clavecín, de Ruckers (1612).

El primer piso contiene instrumentos de los siglos XVIII y XIX del arte europeo. La observación de las piezas expuestas transmite la historia completa de la evolución del piano. Los instrumentos muchas veces demuestran gran ingeniosidad en su factura. Varias cajas, hechas de maderas preciosas, son de singular belleza. Llama poderosamente la atención un piano de forma piramidal, de Friderici (1745), que adornan maravillosos motivos de marquetería. Otros tienen la caja, como así también el interior de la tapa del instrumento, pintadas por renombrados artistas. Otros hay cuyo teclado está a tan poca distancia del suelo que el ejecutante debe haberse sentado en cuclillas para tocarlo. También se admira allí la obra del famoso belga Adolphe Sax, padre del jazzístico saxofón actual, y cuya paternidad del instrumento hoy tan importante es muy poco conocida fuera de Bélgica. Su obra se compone de singulares instrumentos de viento experimental, de formas extrañas y atormentadas.

Variaciones para millones de años

En el gran palier de este piso, formando galería, se exponen instrumentos mecánicos, algunos muy curiosos, varios funcionando, otros aguardando su restauración. Algo realmente insólito es la imponente mole del llamado componium, del alemán Diederich-Nicolaus Winkel (1821), un órgano facultado para elaborar él mismo y hacer oír, sin nunca repetirse, infinitas variaciones sobre un tema dado, cosa que, según cálculos matemáticos, teóricamente podría seguir ¡durante millones de años! Es, por supuesto, un instrumento único en el mundo. Así nos lo explica, con su amplia sonrisa y su desbordante buen humor, monsieur Bragard lleno de orgullo y de amor por sus instrumentos, que sabe tocar todos, hasta los más extraños.

El segundo piso nos ofrece la sorpresa del exotismo en pleno, traído de todos los rincones de la tierra. Y para mejor, los instrumentos son presentados, en lo posible, en formaciones orquestadas completas. Así la sala indonesia, cuyo centro se ve ocupado por un enorme conjunto llamado gamelán. Este complicado instrumento oriental se parece algo a un gigantesco xilófono, en combinación con varios enormes tambores y una serie de grandes ollas de metal con sus tapas puestas. De todo ese material, el instrumentista, por medio de varios martillos, saca notables aunque muy extraños efectos sonoros, evocadores sin duda de regiones lejanas, cuyo carácter para nosotros permanece impenetrable. Es la misteriosa Indonesia, sobre la que poseemos muy pocos datos. También la sección hindú, muy bien dotada, se vale de una agrupación funcional de los instrumentos. Impresiona la armoniosa disposición del material en el piso y contra las paredes, que obviamente trata de conservar el aspecto de vida de esas cosas exóticas en el exilio.

Toda la música del mundo

Otra sala está consagrada a los pueblos primitivos de Oceanía, de Africa, de América. Figuran allí varios instrumentos muy raros, como por ejemplo un gran tambor a rendija, del Sepik, y un tambor de agua, en forma de tortuga, del mismo origen neo-guineano como el anterior; un sonajero que es pájaro a la vez que castor y rostro humano (pertenece a los indios Kwakiutl, del Canadá); una flauta de la Guayana; etc. Uno trata de explicarse tanta rareza por el probable sentido religioso inherente a esos instrumentos primitivos.

Siguen colecciones hermosas de instrumentos del Japón, de China, de Birmania, de Tailandia, aztecas, peruanos, iranios y del Mahgreb (Marruecos). Todo ello demostrando, sobre todo, el ingenio sin límites que pone el hombre, de todos tiempos y de todas partes, para dar salida a su vehemente deseo de expresarse mediante sonidos.

En una última sala se ve el arte europeo, en particular de Bélgica, con objetos muchas veces insólitos, que suscitan la curiosidad del contemplador.

Un prodigio potencial de estudios

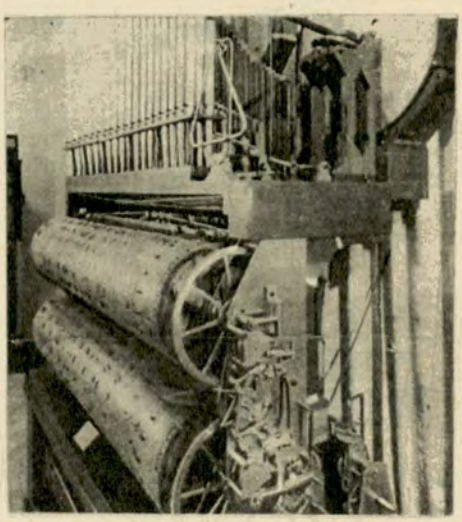
Detrás de toda esa riqueza ofrecida a la vista del público hay un vasto trabajo científico, invisible salvo en sus efectos, y de una tremenda responsabilidad cultural. Ese trabajo se debe al empuje del señor Bragard. Creó ese valiosísimo museo empezando con una pequeña colección olvidada en unos sótanos. Después de reunir lo que hoy se ve allí, instaló un moderno laboratorio que permite la progresiva elaboración de una fototeca organológica. Una dibujante calificada se esmera en la realización de una impresionante colección de láminas, que reproducen en sus menores detalles los diversos instrumentos del museo. También se está formando una biblioteca especializada. Pero lo más valioso, y sin lugar a dudas lo más original es un estudio para la grabación de placas fonoeléctricas instalado en el museo. Permite grabar en banda magnética obras enteras o sus extractos tocadas en los maravillosos y únicos instrumentos del museo, asegurando así su perduración en el tiempo. Las tocan los miembros del equipo del museo —todos ellos eximios músicos, capacitados para tocar casi todos los instrumentos de las colecciones, hasta el impresionante gamelán indonesio— u otros artistas seleccionados, o conjuntos folklóricos especializados, de paso por Bruselas. Al público en general le está terminantemente prohibido acercar los dedos al teclado de las espinetas, pues el más leve toque inexperto puede hacer saltar las delicadas cuerdas cargadas de años. Pero nosotros tuvimos el singular privilegio de escuchar a monsieur Bragard ejecutando en nuestro honor un minué de Rameau en la espineta de época para la cual fue escrito, con todo el melancólico encanto inherente a tal expresión musical. Y aquí interviene el casi milagro, debido a la iniciativa de Bragard: mediante el disco por él creado, el visitante, deseoso de conocer el sonido producido por tal o cual instrumento antiguo, en adelante podrá escucharlo al tiempo que está examinando el instrumento, testigo de tiempos idos. ¡Qué progreso admirable en el arte de servir al arte! Sólo cabe felicitar al conservador por esa, su idea genial



El complicado conjunto del "gamelán" indonesio, xilófono, tambores, ollas, tam-tam, etc., tocados mediante martillos.



Sonajero que es a la vez pájaro castor y figura humana, perteneciente a la tribu de los indios kwakiutl del Canadá.



El "componium", instrumento mecánico único en el mundo que también pertenece al Museo Instrumental de la ciudad de Bruselas.

Chinos que hacen descubrimientos

El museo, con su afán de favorecer los estudios musicológicos, goza de gran prestigio en los medios musicales de todos los países europeos.

Musicólogos venidos de Viena, de Roma, de Nuremberg, o de Nueva York pasan largas horas estudiando esos instrumentos que no figuran en ningún otro lugar del mundo. Detalle significativo: los artistas de la Opera de Pekín, durante su temporada en Bruselas, acudieron al museo y allí descubrieron instrumentos de música chinos que nunca antes habían conocido. Por otra parte, una gran editorial italiana, en tren de preparar una voluminosa enciclopedia del quehacer musical, durante varios meses mantuvo en el museo dos fotógrafos, que sacaron de las maravillas allí expuestas un millar de clichés en colores.

Mencionamos al dinámico y optimista monsieur Bragard, la hermosa colección de instrumentos antiguos, propiedad del señor Adolfo Morpurgo, existente en Buenos Aires, y que nosotros vimos expuesta hace tiempo en el Museo de Arte Decorativas. Confieso que primero tuve que vencer la actitud de extrañeza, la incredulidad de mi interlocutor. Pues él, como casi todos los europeos, está poco más o menos convencido que la gente de aquí todavía anda con plumas de indio y vive en los árboles —si es que alguna vez dedican un pensamiento a la lejana América del Sur, donde se les confunden un poco los varios países que la componen... Finalmente logré convencer al bueno de monsieur Bragard. De buen grado admitió entonces que le interesaría conocer la colección de Buenos Aires para una eventual compra o un intercambio.

Dejo, pues, constancia de lo conversado, dejando también librado al criterio de nuestro compatriota, el señor Morpurgo, si quiere ponerse en contacto con el Museo Instrumental de Bruselas. •

EL NIDO DEL AGUILA

Por YVAN DAVID

(Gentileza de la Embajada de Francia)

EL 15 de agosto de 1967, en presencia de diversas personalidades emparentadas con la familia imperial, del Director de los Museos de Francia y de las autoridades locales, se inauguró un nuevo museo nacional de la casa natal de Napoleón I en Ajaccio.

En realidad, todos los fervientes del Emperador, los admiradores de la Gran Epopeya, los eruditos, los curiosos, el simple turista, conocen desde siempre el camino de la calle Saint-Charles, en el corazón de la vieja ciudad de Ajaccio. La Casa Bonaparte está abierta al público desde hace mucho tiempo, pero lo fue oficialmente cuando el príncipe Víctor Napoleón, nieto del rey Jerónimo, la donó al Estado. Pasó a depender del Servicio de los Monumentos Históricos que la clasificó el 23 de abril de 1924. Un decreto orgánico la convirtió en museo nacional dependiente del de Malmaison en 1927, pero es de hecho la administración de los Monumentos Históricos quien, hasta junio pasado, se encargó de la conservación de ese edificio **de cuatro pisos y la planta baja.**

La "casa" del siglo XVIII

Napoleón respondía con irritación a sus aduladores demasiado entusiastas, que trataban de encontrarle la filiación más gloriosa, diciéndoles que su nobleza databa de Montenotte. El rey José, el genealogista de la familia —como le llamaba irónicamente su hermano— explica no sin satisfacción, en sus Memorias, que la casa de sus antepasados estaba situada al final de la calle mayor, en el sitio en que se ve actualmente la muralla de la ciudadela que hay frente a la ciudad. Fue destruida por los franceces, bajo Enrique II. Hasta ahora no fue posible verificar esta afirmación. La nueva casa Bonaparte, la que vio nacer al futuro emperador, es de 1713 —si se da crédito a Madame Létizia, quien aseguraba haber visto esa cifra en un tubo con sombrerete del techo —y entró en el patrimonio familiar en 1743.

En esa fecha, el hermano del abuelo de Napoleón contrajo matrimonio con Marie-Rose Bozzi que le aportó la mitad de la casa como dote. El resto del edificio, el segundo y el tercer piso, correspondió a la cuñada de ese Bonaparte cuya hija se casó con Ignace Pianelli en 1776, de manera que la casa que nos interesa estaba ocupada, en el momento del nacimiento de Napoleón y de sus hermanos, por los Pianelli y por los Bonaparte. Las relaciones entre las dos familias no fueron siempre perfectas y los archivos municipales proporcionan la prueba al dar cuenta de un proceso a propósito de un orinal que Justine Pianelli inconsiderada, si no intencionadamente, vació por la ventana y que manchó el traje del primo Charles. Se hicieron obras en la casa, sin duda de 1797 a 1799, tras la adquisición de la parte Pianelli y de los edificios medianeros indispensables para la realización de diversas ampliaciones deseadas por Napoleón, pero incluso en esa casa más vasta, es fácil darse cuenta de lo molestas que debieran ser las promiscuidades con otra familia, aunque se tratara de parientes. El piso inferior, el primero, el único habitable, tenía sólo cuatro piezas. Si se considera que las bodegas de la planta baja estaban reservadas a los animales que sirven en el molino —todavía hay una prensa de aceitunas—





En este cuadro del pintor L. A. Daligé de Fontenay, vemos el aspecto que tenía la casa natal de Napoleón, en Ajaccio.

y se admite que las cocinas estaban también allí (se encontraron restos, se dice, a principios de este siglo), en dichas cuatro habitaciones vivían con sus padres, Napoleón y sus siete hermanos y hermanas. La primera —el actual salón de juegos— y la cuarta —el comedor— son de proporciones respetables, es cierto, pero un espacio vital tan pequeño para los nueve miembros de la familia de quien iba a convertirse en el dueño del mundo es algo que hace meditar...

Las "indemnizaciones de guerra" de Madame Mere

Esa morada sencilla, con los muros blanqueados, pintados con cales de ocre amarillo según la más pura tradición corsa, cuyas escaleras en el interior están hechas con base de pizarra fue saqueada por los partidarios de Paoli, el 24 de mayo de 1793 como represalia contra los hijos de Létizia Bonaparte. No fue quemada como se pretende demasiado a menudo; pero sin duda los paolistas lo hubieran hecho si la casa no hubiera estado habitada también por los Pianelli y si el incendio no hubiera puesto en peligro las viviendas vecinas. Pero fue realmente devastada y el mobiliario, la ropa, la vajilla, las puertas, las propias ventanas e incluso los bastidores, todo fue arrebatado por los enemigos de la familia. Se incendiaron las granjas de Milelli, de la Sposata, se arrasaron las tierras, se robó el ganado que pertenecía a los Bonaparte.

Cuatro años después, en diciembre de 1796, José, el mayor de los hermanos, desembarcó en Córcega. Accediendo a los deseos de su hermano menor, el general jefe del Ejército de Italia, compró a su prima los dos pisos superiores de la casa. Adquirió también dos pequeños edificios pertenecientes a un vecino para ampliar todavía más la morada familiar y, el 28 de marzo de 1797, regresó a París después de haber dado las órdenes necesarias para las primeras obras.



La segunda sala donde se evoca, a través del tiempo, el recuerdo del Gran Corso y sus hermanos.

En junio, Madame Létizia, la madre de Napoleón, le reemplazó. A su vez, iba a poner orden en sus asuntos y a arreglar la casa para hacerla habitable. Como era amiga de Madame Clary, madre política de José, mandó traer de Marsella, por medio de ella, tejidos, papeles de habitaciones, cristales pequeños poligonales y hasta una barandilla de hierro forjado para la que tuvo que modificarse la escalera, reducirla, lo que motivó la colocación de curiosos armarios en cada piso. Fue necesario, también, reemplazar el mobiliario desaparecido. En la lista demasiado exhaustiva redactada por Létizia Bonaparte para la indemnización —el documento original fue depositado por los Archivos departamentales en el nuevo museo, en agosto de 1967, figura cierto número de muebles que, numéricamente al menos, están de nuevo en la casa. Sin duda no se encuentran seis docenas de sillas de paja con sus almohadones de seda pero las cinco cómodas de la galería son de fabricación italiana, de madera chapeada y marquetería policroma, con incrustaciones de piedras duras. No se ha logrado saber con certeza si fueron recuperadas o compradas en el mismo lugar, enviadas poco tiempo antes de Italia por el arcediano Lucien Bonaparte, el tío-abuelo y tutor, o por José. Se sabe, sin embargo, que ya en aquel momento la madre del futuro emperador pudo recuperar, en casa de vecinos y de amigos, muebles, ropa, vajilla y diversos objetos que habían sido guardados con las mejores intenciones. La adquisición de los pequeños edificios contiguos permitió la construcción de una galería y la instalación de tres habitaciones seguidas, en un inmueble vecino. La segunda de ellas pasa por haber sido, erróneamente, la del joven Bonaparte y comunica con la planta baja por medio de una trampa.

El retorno de Egipto: La última estadía de Napoleón

El primero de octubre de 1799 (9 vendimiario-año VII), el General Bonaparte, que regresaba de Egipto, se vio obligado por los vientos a hacer escala en Ajaccio y desembarcó, a pesar de la cuarentena, con sus compañeros del Muiron y del Carrere: Murat, Lannes, Berthier, Eugéne, Marmont, Andréossi, Parceval, Grandmaison, Berthollet, Monge, Vivant Denon, Bourrienne y el Almirante Gantheaume. Descubrió entonces la gran casa renovada, que Madame Létizia había abandonado en junio, y se sintió muy orgulloso de hacer los honores a su séquito. Ocupó el segundo piso, en la habitación llamada de **la alcoba** y sus compañeros se instalaron lo mejor posible en las otras piezas. Los que no tuvieron sitio allí, se alojaron en casas de familiares y de amigos. Permanecieron en Ajaccio hasta el 7 de octubre.

Tuvo lugar, en las escaleras de pizarra de la "Casa" un vaivén incesante de amigos, de fieles, de "primos". Una noche, Murat tuvo la idea de organizar "una fiesta con baile" en la galería nueva que tan bien se prestaba a ello. Se invitó a la mejor sociedad de la ciudad, pero Bonaparte, encerrado en su habitación de encima, trabajaba. Indulgente con esa juventud que se divertía ruidosamente, exclamaba



La habitación de Napoleón Bonaparte, llamada "de la alcoba", en el segundo piso de la casa familiar.

cuando oía los ecos de la fiesta: "¡Ah! ¡Qué locos! ¡Qué locos!" y volvía a enfrascarse en los informes, los periódicos, suspirando: "¡Oh! mi pobre Italia que tanto me costó conquistar!". La casa no se vaciaba nunca. Llevó a sus compañeros a pasear por las pequeñas propiedades de la familia y visitó con ellos Milelli, Sposata, Salines. Un día, en que cesó el viento, habló en privado a Berthier y Murat: "Vámonos secretamente, me sentiría sin fuerzas ante el buen corazón de mis conciudadanos si tuviera que pasar en medio de esta muchedumbre". Entonces tuvo la idea de pasar por la trampa a que nos hemos referido antes y de la que se dice, equivocadamente, que sirvió para la huida del teniente-coronel del Segundo Batallón de Voluntarios corsos, Napoleón Bonaparte, en 1793.

Ni Madame Bonaparte ni ninguno de sus hijos volvió a ver jamás esa casa restaurada. El 2 germinal-Año XIII 2 de marzo de 1804), por medio de un acta notarial firmada en Malmaison, el Primer Cónsul la ofreció a su primo André Ramolino a condición de dejar su propia morada, situada en las cercanías, a Camille Illari, la nodriza que Napoleón había visto durante su estancia en Ajaccio y que nunca había olvidado. André Ramolino debía comprometerse, además, a destruir en parte las pequeñas viviendas Badine, Gentile, Pietra-Santa —esta última había pertenecido a la abuela materna de Napoleón— emplazada enfrente de la grande, con objeto de construir una plazuela adoquinada "a sus costos y antes de dos años". Así se hizo; pero actualmente, una pequeña glorieta cerrada, con abundante vegetación, ha reemplazado la plazuela deseada por el Emperador.

Cuando falleció Ramolino, alcalde de Ajaccio y prefecto de Córcega, la madre de Napoleón, que vivía en el Palacio Rinuccini, en Roma, desde la caída del Imperio, quiso recuperar la casa familiar para su nieto, el duque de Reichstadt. Pero, en ausencia de heredero directo, André Ramolino había nombrado legatario universal a su ahijado, Napoleón Levie. A la muerte del Rey de Roma, su abuela requirió a Napoleón Levie ante el tribunal civil de Ajaccio. Fallecida la madre, sus herederos prosiguieron la instancia y se llegó finalmente a un acuerdo el 3 de junio de 1843. José Bonaparte recuperó la casa paterna pero dejaba el mobiliario al señor Levie-Ramolino (Napoleón Levie había sido autorizado a unir el nombre de su padrino al suyo) y no discutía los otros puntos de la donación del año XIII. A su muerte, su hija fue la propietaria, pero en 1852 la donó a su primo Napoleón-Luis, convertido en jefe de la familia.

De la donación del primer cónsul a la de su descendiente

En 1860, Napoleón III y la Emperatriz Eugenia efectuaron un largo viaje a Córcega y a Argelia. Se detuvieron algún tiempo en la casa familiar y estuvieron muy decepcionados al encontrarla vacía. Se trató de convencer entonces a la familia Levie-Ramolino para que cediera el mobiliario que adornaba las habitaciones a fines del siglo XIX, a lo que consintió el heredero de André Ramolino por la suma de 65.000 francos. En 1869, con motivo del centenario del nacimiento de Napoleón, la emperatriz Eugenia volvió a Ajaccio con el Príncipe Imperial y visitó nuevamente la casa. En 1860 había dejado una fotografía del joven príncipe en la alcoba que vio nacer al futuro emperador; esta fotografía está expuesta ahora en el segundo piso del Museo. En esta misma visita, la Emperatriz colocó un busto del Príncipe Imperial, según Carpeaux, sobre la chimenea de mármol blanco de la misma histórica habitación. Ese busto desapareció cuando la casa acogió a los primeros visitantes, siendo propietario de la misma el príncipe Víctor Napoleón, heredero de la Emperatriz Eugenia. La caída del Segundo Imperio, mientras tanto, motivó la confiscación de la casa Bonaparte en virtud de un decreto del 6 de setiembre de 1870, pero en 1874 se la restituyó al Príncipe Imperial, quien, por su parte, no volvió nunca más a Ajaccio. La princesa Louis-Lucien Bonaparte, esposa separada de un hijo de Lucien, ocupó entonces los pisos superiores hasta su fallecimiento en 1891.

Monumento histórico y museo nacional

Deseoso de permitir el acceso de esa morada histórica al mayor número posible de visitantes, el príncipe Víctor la ofreció al Estado. En 1957, el Servicio de Monumentos Históricos inició la dura labor de restaurar el mobiliario de la madre de Napoleón; fue colocado, como antaño, en el primer piso, renovado también según documentos origiales que se habían encontrado. Convertida oficialmente en Museo Nacional, la Casa Bonaparte fue dotada, el verano pasado, de cuatro salas de exposición en el segundo piso. La iconografía napoleónica está casi ausente de la planta principal, en la que nada se ha modificado. En el piso superior, se evocan los ascendientes, la infancia y la juventud corsa de Napoleón, sus hermanos y hermanas, la visita del joven general a su retorno de la campaña de Egipto, la historia de la casa y sus propietarios sucesivos. La dificultad de encontrar en poco tiempo los elementos para adornar esas cuatro salas era grande. Fue preciso buscar en las colecciones nacionales y en particular en las de Malmaison. S.A.I. el príncipe Napoleón consintió dejar en depósito un gran número de objetos del fondo familiar y, principalmente, con algunos retratos de familia, la espada que llevaba allí mismo el joven teniente coronel del Segundo Batallón de Voluntarios Corsos, en 1793; armas de caza de Charles, su padre, así como su espada que fue ofrecida por el Príncipe a la ciudad de Ajaccio hace unos años. Charles Bonaparte está presente también con un retrato que procede del Museo de Versalles, que ha depositado igualmente un retrato de Louis. El Museo municipal, "Museo napoleónico de Ajaccio", accedió a separarse de varios objetos de sus colecciones y, sobre todo, de dos retratos de la madre de Napoleón. Sin embargo, uno de los atractivos esenciales de la exposición inaugural del 15 de agosto de 1967 fue la presencia temporal de preciosos documentos procedentes de los archivos departamentales; fotografías y facsímiles evocadores les reemplazan ahora.

La casa Bonaparte revive. Quien la hizo célebre está presente en ella; sobrevive hasta en sus descendientes actuales. Pero como todos los Museos, el de Ajaccio espera mucho del público: visitantes y... donantes. La preocupación inmediata es la de hacer accesible una planta baja ingrata, que sólo perteneció muy parcialmente a la familia, puesto que se trata, sobre todo de los sótanos situados debajo de la galería de fiestas, que fueron adquiridos bajo Napoleón III. Formada por salas en desnivel, con bóvedas irregulares, con los muros blanqueados a la cal, con el piso de tierra apisonada, esa planta baja permitirá la evocación de las pequeñas propiedades de los alrededores de la ciudad que tanto amaba Napoleón puesto que, según confesó a sus compañeros de exilio, a esas tierras debe el haber podido continuar sus estudios... •

EL PRIMER TURISTA EN LA PUNA DE ATACAMA

Por
PABLO BUSSE GRAWITZ
Para Autoclub

DICEN que quien haya comido una vez los frutos del calafate, volverá indefectiblemente a la Patagonia. Esto no aconteció conmigo, pues años antes había conocido el grandioso Noroeste argentino con sus encantadoras lejanías, magnitud y soledad y, desde entonces, siempre me atrajeron esas regiones. Ya había recorrido todas sus rutas y caminos viables en ambas direcciones, algunos varias veces: además, cinco años antes, conocí en verano la línea ferroviaria más hermosa de la Argentina que es la que va desde Salta (1.200 m.) por San Antonio de los Cobres (3.800 m.), continuando desde allí durante 24 hs. por la altiplanicie de la cordillera entre 4.000 y 4.500 m. de altura, girando entre extensos salares y cerros de hasta 6.000 m. de altitud, para llegar a la frontera con Chile y bajar a Antofagasta del Pacífico. Los pocos pasajeros de este viaje —dicho sea aparte, sorprendentemente barato— fueron, en su mayoría, empleados del ferrocarril de la aduana, o de la mina militar La Casualidad, pero pocos turistas, no obstante constituir el panorama siempre cambiante de los altos Andes un espectáculo inigualado en el mundo.

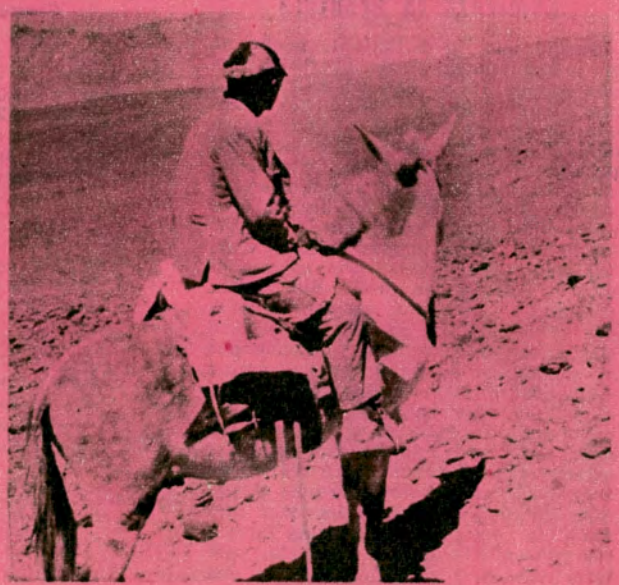
Así se comprende que yo, pensando en vacaciones venideras, siempre volvía a mirar en los mapas aquellos parajes, llamándome cada vez más la atención un camino que, desde Salar de Pocitos, o sea 106 km al Oeste de San Antonio de los Cobres, baja en línea recta hacia el Sur, a Antofagasta de la Sierra. En algunos mapas dicho camino terminaba en esta localidad, en otros partían desde allí caminos punteados hacia el Suroeste Sur o Sureste, camino de tierra o camino proyectado, según las leyendas. ¿Qué hubo con estas rutas?, ¿podía un auto resistente viajar en ellas?, ¿era posible caminar por las mismas? No pude averiguar absolutamente nada acerca de Antofagasta de la Sierra; nadie lo conocía, su nombre no figuraba en la Guía de hoteles, ni en la del Automóvil Club. En cuanto a las líneas punteadas, pude saber, finalmente, por amigos de Belén y Tinogasta, que no existe camino viable, y que sólo es posible viajar por aquellas rutas en mulas; se trataba de una región solitaria, sin agua, abandonada e inhóspita. ¡Tanto más tentador, entonces!

Una pregunta y su respuesta

¿Cómo llegar a Antofagasta de la Sierra? Supe, por gente salteña, que el camino de Salar de Pocitos a Antofagasta de la Sierra es de pésima calidad, razón por la cual desistí de proyectar un viaje en auto. Algunos opinaron que había un ómnibus semanal desde Salta. La oficina de turismo de aquella capital no contestó mi carta al respecto. Llamándola por teléfono, me dijeron que no había servicio de ómnibus, pero que iban camiones para allá, y que sería posible viajar con ellos. Conocía esta práctica desde Bolivia, donde los rodados cargueros llevan pasajeros a tarifa fija. Para mayor seguridad mandé un telegrama con contestación paga al hotel de San Antonio de los Cobres: "¿Podré viajar desde allá con taxi o camión a Antofagasta de la Sierra?" Contestación: "Sí, puede viajar a Antofagasta".

Reservé, pues, pasaje en avión para el día de Navidad, y volé, con mochila de 20 kilos y bolsa de dormir, a Salta, donde llegué puntualmente a las 8 hs., de modo que sobró tiempo para tomar el tren a Chile, que sale dos veces por semana a las 11 hs.

El viaje por la quebrada del Toro, con sus montañas coloridas, y la ascensión al Altiplano resulta siempre encantador. Lamentablemente hubo nubes en el Oeste y luego empezó a



Contemplando la desértica perspectiva de la Puna de Atacama, Carlos se prepara para llegar a destino.

llover, reinando, a la llegada a San Antonio de los Cobres, una temperatura de más o menos 0º. Pude ocupar sin competencia el único taxi (modelo 1920), que me llevó, por un precio exagerado, al único hotel. En el camino el chofer me refirió que el trayecto a Antofagasta de la Sierra era tan malo que él no viajaría por aquella ruta, sólo apta para camiones.

El hotel no era muy confortable ni excesivamente limpio. La dueña, una boliviana, me preguntó si era yo quien les había mandado el telegrama y cuando contesté afirmativamente, se apresuró a buscar un camionero que me ofreció conducirme a Antofagasta de la Sierra por el precio de $ 60.000. Ya que nunca había pensado fletar un pesado camión, aclaré el equívoco y prometí a un muchacho del cercano surtidor una buena propina si me avisaba en el caso de que un vehículo pasara para Antofagasta de la Sierra.

Comienza la aventura

Puesto que, ni durante la noche ni en la mañana siguiente apareció ningún rodado, fui a Vialidad. El Director me atendió muy amablemente. Dijo que sus coches no irían a Antofagasta de la Sierra, ya que aquella localidad pertenece a la provincia de Catamarca; en cambio, al otro día por la mañana saldría una camioneta a Caipe y ésta me podría llevar hasta Salar de Pocitos donde podría ocupar el edificio de Vialidad, para esperar una comunicación a Antofagasta de la Sierra. Me presentó a un chofer que se llamaba Choque —nombre que inspiraba poca confianza— y le ordenó buscarme por la mañana en el hotel. Luego caminé —sin perder de vista el surtidor— por el pueblo, que había sido la capital del Territorio "Los Andes". Sus casas están edificadas, de acuerdo con las escasas precipitaciones pluviales de adobe. Faltan árboles, parques y paseos. Tiene 1.400 habitantes, tres médicos, un pequeño hospital, una farmacia pobremente surtida, dentista, partera, numerosos pequeños negocios, una gran estación ferroviaria; pero no posee cinematógrafo ni confitería. En el representativo edificio de Correos había un joven que sólo vendía estampillas de $ 20. Mi carta, certificada vía aérea, despachada a Córdoba, llegó recién después de mi regreso.

Viajando por el Altiplano

Como durante el día no pasó ningún vehículo para Antofagasta de la Sierra, esperaba desde las 5 de la mañana al señor Choque. Llegaron a ser las 6, las 7, el señor Choque no vino; fui entonces a Vialidad; el señor Choque no había aparecido aún, llegando finalmente a las 8 al hotel, acompañado por otro hombre de tipo boliviano. Cargamos mi equipaje y salimos en dirección oeste, ascendiendo, en parte por espléndidos paisajes nevados, llegando en algo más de dos horas a Salar de Pocitos. Allá hay una estación de ferrocarril, una casita moderna de Vialidad, un almacén con surtidor, algunas pocas casas de adobe y una fuente de agua. Acomodé, en vista de los frecuentes chaparrones, mi equipaje en el edificio de Vialidad y me dirigí al almacenero para preguntarle para cuándo podría esperar un rodado a Antofagasta de la Sierra. Mi interrogado no disimuló su sorpresa: ¿A Antofagasta de la Sierra? Más o menos va un vehículo cada quince días y durante los actuales días de fiesta nadie iría. En cuanto a los camiones, de los que me habían hablado, todos se desviaban en otra dirección, dirigiéndose a una mina de boro que queda a 90 km de Antofagasta. Desde allí no existía camino ni oportunidad para viajar en auto ni en mulas. ¿Significaba esto la terminación precoz de mi viaje de vacaciones?

Una hora y media más tarde llegó una camioneta, que exhibía chapa oficial de Catamarca. ¿Acaso?... En efecto, el auto se dirigía a Antofagasta de la Sierra para conducir hacia allá al cura para su oficio religioso bisemanal. Me permitieron subir, me senté atrás en la caja, la cual portaba dos tambores de nafta, no bien cerrados, y donde quedé a merced de algunos chaparrones de lluvia y granizo, pero ¡el auto se dirigía a Antofagasta de la Sierra!

El camino era de primera categoría, verbigracia, mejor que la ruta de Carlos Paz a Mina Clavero. Bajaba de 4.500 a 3.250 metros de altura, recorriendo 220 km, pero no en línea recta sino, en la segunda parte, con curvas interesantes. En una ocasión paramos para llenar el tanque con nafta de los tambores; otra vez saludamos a un camión de la mina de boro, que vino a nuestro encuentro, y cuyo chofer nos regaló a cada uno de nosotros un pedazo de borato.

Viajamos por el altiplano que presentaba una vegetación sumamente pobre; a nuestra derecha se hallaba el gran Salar de Pocitos; cerros volcánicos estaban a una distancia de 5 a 20 km los más altos, cubiertos de nieve.

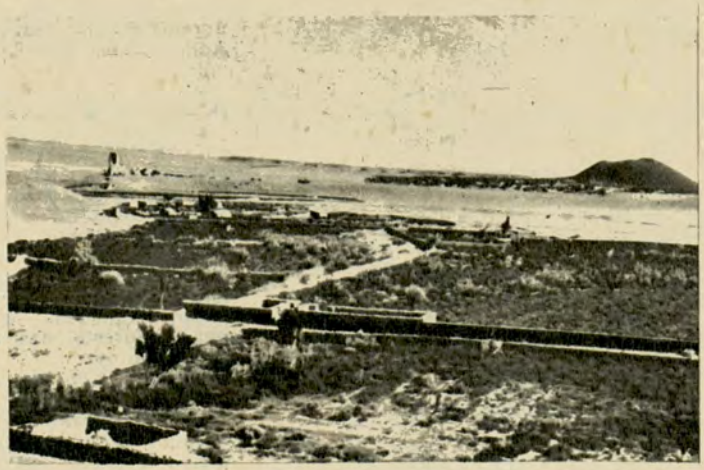
De la localidad de Incahuasi que, según el mapa, deberíamos pasar, sólo vimos el cementerio, de manera que no encontramos en estos 220 km ninguna casa, ni hombre, excepto el chofer mencionado. Entre los chaparrones hubo sol y cielo azul, y entonces lucían las heladas laderas de las sierras de varias tonalidades grises, verdes, pardas, rojizas y, las más lejanas, azuladas. Llegamos a nuestra meta alrededor de las 15.

Solamente 950 habitantes

Antofagasta de la Sierra es la población mayor de aquella parte del Altiplano llamada Puna de Atacama, ubicada a una altura de 3 a 4.000 metros sobre el nivel del mar y con algunos cerros de más de 6.000 m.; constituye la capital del departamento del mismo nombre, el más septentrional de la provincia de Catamarca. Ori-



Este es el aspecto que presenta la calle principal existente en la pequeña población de Antofagasta de la Sierra.



Esta es una vista general de Antofagasta de la Sierra, vista hacia el sur, con el monolito y un volcán.

ginalmente el terreno perteneció a Bolivia, luego a Chile y en el año 1905 resultó incorporado, por contrato, a la Argentina; comprendiendo durante 30 años junto con el departamento Pasto Grande, la Gobernación Los Andes, gobernada desde Buenos Aires. En 1936 la parte norteña fue unida a Salta, la sureña a Catamarca, resultando desde entonces Antofagasta de la Sierra su departamento más grande y más pobre. Lo habitan aproximadamente 950 habitantes, de los cuales 150 residen en el pueblo. Casi todos los pobladores viven de la ganadería, especialmente de la venta de la lana. Existen, empero, en la Puna de Atacama, muchos inexplorados tesoros minerales: azufre, cobre, también oro, etc. En las altas montañas se practica la caza de vicuñas, animales una vez casi extinguidos pero que últimamente se han multiplicado de nuevo, gracias a las leyes de protección.

Antofagasta de la Sierra no tiene médico, ni partera, ni dentista, tampoco surtidor, ni farmacia, ni electricidad. El correo se lleva dos veces por mes, con mulas, las cuales necesitan de 4 a 6 días de viaje, tanto para la ida como para la vuelta, de modo que una carta a Catamarca puede recibir contestación al cabo de un mes. En cambio posee ahora una radio policial que tiene comunicación con Catamarca varias veces por día. En el muy raro caso de ocurrir un delito o suicidio, viene un instructor de la justicia por los 1035 km de caminos montañosos, en auto, desde Catamarca, pasando por Tucumán y Salta. Cuando se presenta un enfermo grave se manda, desde la capital de la provincia, un avión con médico; pero aconteció una vez que el avión no pudo despegar de la pista arenosa y tenía que esperar tres meses hasta que vinieran las heladas. Entonces se procedió a regar el campo de aviación con agua que se helaba durante la noche y de esa manera la máquina pudo levantar vuelo.

El pueblo tiene un agente de policía que, a la vez, es el encargado de la estación radial; tiene un juez de paz, que al mismo tiempo desempeña las funciones de intendente; una escuela, iglesia, un registro civil y un puesto sanitario. Las casas son de un solo piso, edificadas con adobe; algunas acequias atraviesan las pocas calles en forma irregular y sin puentes. Hay algunos álamos y tamariscos; el maíz crece sin dificultad, la alfalfa se desarrolla muy bien.

Un paisaje único

El paisaje es único. En la Puna de Atacama llueve virtualmente sólo en verano; entonces se forman pequeños ríos, los cuales en el curso y final forman oasis verdes, las tal llamadas vegas. En ellas pacen caballos, mulas, burros, llamas, ovejas y cabras. Estos animales no necesitan vigilancia, pues no se van al desierto, y ya que los cerros del altiplano carecen de cuevas no hay pumas ni aves de rapiña. Durante mi estadía no he visto ningún pájaro en el cielo; sólo hubo una especie de golondrinas que, en vuelo muy rápido y bajo, se deslizaban sobre las vegas, y teros que protestaron contra la presencia del viajero solitario.

Una vega dista de otra varias horas de mula, pero hay trechos de más de 48 hs. que carecen completamente de verde. A menudo, el único representante de la flora es una lipnia llamada rica-rica, que rinde un té muy aromático; se presenta generalmente con una altura de 20 cm, excepcionalmente llega hasta 60 cm y sirve, a la vez, como único material para leña. A veces suele haber alrededor de 20 plantas en una cuadra, otras, solamente una por km. cuadrado y otras no hay ninguna. Sólo por gran excepción encontré un conjunto de pequeños cactos espinosos o diminutas gramíneas.

Antofagasta de la Sierra está situada en una vega grande, alimentada por el río Mojones, que viene del Norte. Situada en una ancha llanura, queda circundada, en parte, por cerros altos, más o menos lejanos; conté 19 nevados. La planicie queda atravesada por algunas mesetas de 100 ó 200 mts. de altura que van en una extensión de algunos kilómetros, de este a oeste. Una de ellas termina justamente al sur del pueblo, coronada con un enorme monolito de rasgos muy notables. A su pie, por encima de la meseta hay un rancho. Al este, la localidad linda con un cerro, desde cuya cima se goza de un gran panorama. Más al sur, a una distancia de 7 km. dominan el paisaje dos volcanes apagados negros, a cuyo pie brillan dos lagunas. En ellas desemboca el Río Mojones y se hallan pobladas por flamencos, patos silvestres y gaviotas.



Con el marco del inhóspito desierto, Carlos, el guía, montado en su mula y con la compañía de "Bron", su perro, sigue su camino.



Para quebrar la dramática monotonía del viaje, aparece al encuentro de los viajeros una tropa de mulas.

Todos hablan castellano

Si bien la población del lugar está formada por descendientes no mezclados de los habitantes primitivos de la región, nadie habla idioma indio, sino todos exclusivamente castellano. Los antofagasteños son cultos, de ninguna manera ariscos como los bolivianos, sino amables, hospitalarios y muy bien dispuestos, sin perder de vista, empero, sus intereses pecuniarios. Mientras el turista en los ranchos apartados de las Sierras de Córdoba suele sufrir por pulgas y chinches, reina en la Puna de Atacama una absoluta limpieza en sus casas.

Debido a la altura, el visitante puede sufrir, en mayor o menor grado, de la enfermedad de las alturas, llamada "puna", que se caracteriza por dos síndromes: malestares abdominales, mareos, náuseas y dolor de cabeza; y ahogo, sofocación y palpitaciones que impiden incluso esfuerzos mínimos. El primer grupo de síntomas se evita indefectiblemente con una dieta blanda de muy pequeñas comidas, el segundo se alivia con unas respiraciones profundas, pero hace falta un tiempo bas-

tante largo de aclimatación para poder realizar ascensiones.

Después de nuestra llegada, todos atendieron, como era natural, al señor cura; pero luego de algún tiempo, pude hablar al comisario y trabar amistad con él. Este amable caballero consideró desde el principio, como una "obligación de los criollos" ayudar a su visita pero desde el primer momento don Pedro —así se llamaba— me advirtió que no sería fácil encontrar en esta época del año a un baqueano y tres mulas, ya que todo el mundo estaba ocupado con las faenas agrícolas, especialmente la esquila. También consideraba impracticable mi propósito de viajar por Palo Blanco a Tinogasta, puesto que el camino conduciría durante dos días por un trecho en el que no habría nada de pasto, y que los animales no estarían en condiciones de aguantarlo después de este invierno seco. En cambio, me aconsejó elegir el camino de las mulas, por Corral Quemado a Belén; dijo que él mismo en sus años mozos llevaba, durante una época por esta ruta el correo, y que esta senda constituía, ya en la época precolonial la única comunicación de la altiplanicie con el resto del mundo. Todavía ahora los troperos la transitan para comerciar con la lana que compran en Antofagasta a $ 750 el kg. y luego la venden en Belén, donde hay muchos telares, a $ 900, volviendo de allí con provisiones como harina, arroz, azúcar, etc. Ese camino atraviesa el Paso Pasto Ventura ubicado a una altitud de más o menos 4.500 m., donde produce fuerte puna, tanto para hombres como para animales, que pueden perecer a causa de ella.

Un informe correcto

También dijo que me habían informado correctamente en el sentido de que en Antofagasta de la Sierra siempre había animales de carga, y que, efectivamente, se habían organizado desde allí expediciones para geólogos y agrimensores, particularmente para los caminos proyectados; pero en aquellos casos se había dispuesto por lo menos de 6 días de antelación para reunir hombres y animales. Dijo, empero, que nunca se había presentado el caso, en sus 28 años de actividad policial en el pueblo, de que un turista pretendiera emprender un viaje desde aquí. Se sobreentendía que los criollos me ayudarían en lo posible, pero eso no sería realizable de un día para otro. Mientras tanto podría ocupar hospedaje en una de sus casas, o, mejor dicho, con su señora, pues él, por ser policía, no podía atender ni negocio ni pensión. Con cierto orgullo me exhibió la patente de su esposa para un almacén.

Seguidamente don Pedro hizo llevar una cama de hierro a su taller de carpintería, y en ella deposité mi bolsa de dormir. Su señora, doña Patrocinia, me invitó a cenar a las 21 hs.

Había dejado de llover; el aire era agradablemente cálido y calmo, de manera que aproveché las horas restantes para conocer las notabilidades de Antofagasta de la Sierra. Primeramente me dirigí a la estación de radio, que me mostró don Pedro: los aparatos modernos, un motor a viento cargaba los acumuladores. En casos de fallas, se le dieron, desde Catamarca, exactas instrucciones para subsanar los inconvenientes. Precisamente ese día la camioneta había traído una pieza de repuesto cuyo montaje adecuado le explicaron radiotelefónicamente. También resultaría posible para el público mandar telegrama. Me contó que despachaba 2 y hasta 6 por mes. Le di el gusto de entregarle un radiograma para mi casa.

Luego fue a visitar el puesto sanitario atendido por una enfermera y un enfermero, quienes aprovecharon la oportunidad para hacerse explicar las indicaciones de las innumerables muestras médicas que guardaban en dos grandes cajones. Decían que raras veces se presentan enfermos, excepto afecciones dentarias y reumáticas. A mí me pareció que, sin la visita semanal de un médico, tal puesto sanitario resulta de muy poca utilidad.

Todos son parientes

Acto seguido visité el Registro Civil, donde supe que virtualmente toda la población está emparentada entre sí y que por lo menos los nacimientos se asientan correctamente.

De ahí me dirigí al gran almacén, la competencia de doña Patrocinia, muy bien surtido; incluso había gaseosa. Un camión trae, más o menos cada 15 días, la mercadería desde Salta (408 km.) para llevar de regreso algodón, cueros y otros productos regionales, arruinando cada vez más el negocio de los troperos. En las cercanías del pueblo hay una cantera de ónix colorado y verde, cuyo producto también es llevado por el camión, con el fin de ser pulido. Vi un montón de estas preciosas piedras en la calle, frente al almacén.

Durante la noche llovió. Al día siguiente hubo tiempo inestable. Hice un interesante paseo sobre las mesetas y gocé de la magnífica vista. Almorcé y cené en el almacén de doña Patrocinia con el cura, el cual había pescado truchas en el río cercano, pues años atrás se sembraron peces para fomentar turismo.

En cuanto a las mulas, llegó una negativa tras otra, y a la mañana siguiente don Pedro se declaró vencido, diciendo que en ese tiempo no habría quien se resolviera a viajar durante 8 días con 3 mulas. Le pregunté si no sería posible a un baqueano hallar los tres animales en distintas partes, y acerté.

Donde aparece Carlos

Me presentó, como persona apta y decente, a un muchacho de 23 años, llamado Carlos; dado que le ofrecí de inmediato 50 por ciento sobre el jornal pedido, todo lo demás resultó fácil. Hubo que comprar herraduras y clavos para las mulas, y Carlos prometió estar listo para la mañana siguiente a las 7 hs., de modo que aproveché el tiempo para realizar varios paseos, entre ellos uno largo a las lagunas. Además, a pedido de la amable doña Patrocinia, tomé algunas fotografías de sus tres hijos.

Ya que una mula se había escapado, la salida se postergó algo, y al despedirnos, doña Patrocinia insistió en que volviera, pero acompañado por mi esposa. Cuando le contesté que ella no aguanta la altura y que se había apunado en San Antonio de los Cobres, corrió a la cocina y me envolvió un yuyo llamado pu-pu, remedio infalible contra aquel mal, según ella. Don Pedro estaba contento, pues antes de salir mandé un telegrama a mis amigos de Belén avisando que esperaba llegar el martes a Corral Quemado y agradecería encontrar allá alguna movilidad.

Así que salimos el sábado, Carlos, su bien educado perro "Bron" y yo, en una mañana sin nubes, con un sol radiante, a la soledad de la Puna de Atacama. Mientras uno se siente, en las montañas, algo encerrado, aquí en la altiplanicie se experimenta una inefable emoción ante la magnitud y grandiosidad del paisaje. Su terreno es arenoso, formado, supongo, por cenizas volcánicas y sembrado de piedras de tamaño mediano, consistiendo éstas en su mayoría, en lava áspera o lisa, fundida. Siempre tuve que extrañarme de que en un terreno tan puramente volcánico no hubiera cráteres activos.

El tiempo era templado; un suave viento sopló desde atrás. Nos dirigimos primeramente al sur, pasando al este de los volcanes. Carlos me contó que una vez había ascendido a uno de ellos y comprobado que era hueco hasta la mitad. No obstante su juventud, el muchacho resultó ser un buen conocedor de la región y un buen compañero de viaje, siempre atento y muy preocupado por mí. Solamente no podía explicarse el porqué de mi viaje, lo que le intrigaba bastante, hasta que finalmente me preguntó si hacía esa excursión con motivo de una promesa o apuesta.

Carlos resultó ser un pariente cercano de don Pedro, fue criado en casa de una abuela e hizo el servicio militar en el Regimiento 21 de Infantería de Jujuy.

En pleno desierto

Me sorprendió que, pasados los volcanes, soltara la mula de carga y que ésta, en vez de escapar, tomara ahora la cabecera, siempre exactamente sobre el "camino". En cuanto a éste, consistía de varias huellas que le imprimían un ancho de más o menos 20 m. Ascendiendo en la altiplanicie, pudimos divisarlo, a veces, desde una distancia de varios kilómetros, pero hubo otros trechos en los cuales el viento había tapado las huellas con arena y me resultó imposible reconocerlo. Tanto más tuve que admirar sinceramente a la mula que, con una seguridad infalible, se mantenía en la ruta, y se paraba cuando nosotros nos quedábamos atrás. Al lado del "camino" se veían a veces una que otra lata de sardinas vacía, botellas o el esqueleto de un animal de carga. Carlos me contó que en caso de que falleciera un tropero en el camino, no se lo entierra en dicho lugar, sino que es llevado hasta el cementerio más próximo.

Muy excepcionalmente podíamos ver algún peuqeño lagarto gris, que "Bron" pretendía atrapar. Excepto ellos, no había rastro alguno de vida animal ni humana, ni se divisaban árboles ni áreas verdes; los cerros cercanos lucían tonos grises y pardos, a veces con franjas blancas, otras con profusión de piedras coloradas. Dejamos los cerros nevados atrás. Sólo al oeste lucía el cerro San Francisco, en la frontera chilena.

Subimos continuamente sobre médanos ondulados, inclinados en las pendientes y nos desviamos ligeramente hacia el este. Mi plan original había sido hacer este viaje, al menos en parte, a pie, pues estoy acostumbrado a caminar en la montaña, no así a las cabalgatas. Sin embargo, comprendí que tanto por el suelo arenoso y, especialmente, por la puna no hubiese aguantado esas largas marchas. Me molestó que, mientras disfrutaba del paisaje, mi mula siempre se quedara atrás, razón por la cual debía ser excitada con sogazos, a efectos de los cuales emprendía la marcha al trote, lo cual resulta bastante incómodo para un mal jinete. Esta molestia, no obstante, fue más que compensada por las vistas fabulosamente hermosas y por la grandiosidad de la altiplanicie, espectáculos que uno puede gozar mucho más sobre una cabalgadura que caminando.

Seguimos ascendiendo

Tuvimos que pasar el empinado valle del Río Colorado, seco, y luego seguimos ascendiendo para acercarnos, después de siete horas de cabalgata ininterrumpida, al río Jote, donde Carlos, con el permiso del dueño, pretendía cambiar dos de nuestras mulas, pequeñas y débiles, por otras mayores y más fuertes.

Inesperadamente divisé desde una barranca, en un profundo valle, la vega verde. En su otra orilla había una casa abandonada, de adobe, refugio para los troperos, y un corral de piedras sin portón. Fue necesario descender de las mulas para bajar la barranca, demasiado empinada; me tiré cansado al suelo, con la cabeza a la sombra de un arbusto, y me dormí enseguida —la puna hizo su efecto. Al cabo de una hora me desperté, pues el sol había descendido y mi lugar resultaba ahora fresco. Me encontré solo: ni Carlos, ni mulas, ni mochila, ni bolsa de dormir. Mis pitadas no tuvieron contestación. ¿Acaso?...

Carlos me había dicho que me llevaría con la mula a la otra orilla de la vega, para que no me mojara los pies, pero en busca del sol, intenté la travesía hacia el refugio, sin poder evitar humedecer las alpargatas.

Muy largo me pareció el tiempo durante el cual no percibía señales de vida. Al cabo de un buen rato escuché el patear de animales y los gritos de Carlos quien dirigía a unas veinte mulas con una habilidad magistral, haciéndolas entrar en el corrar de piedras. Resultó que las mulas que poblaban la vega se habían alejado mucho río arriba y el muchacho debió salir lejos a buscarlas. Eligió para nosotros dos animales fuertes, les ató las patas delanteras y luego se acostó, con sus cinco frazadas, en la abertura del corral, mientras que yo extendí mi bolsa de dormir en el suelo del refugio. De noche se escuchaba el relinchar de los animales y el croar de las ranas. No hubo mosquitos.

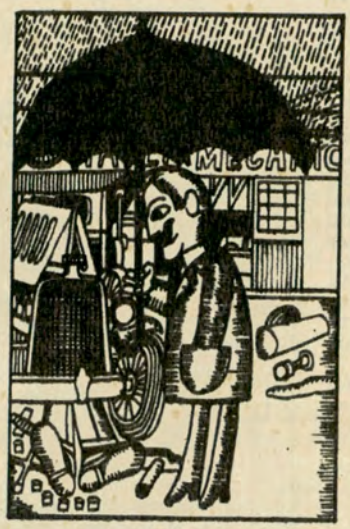
Carlos me despertó muy de mañana. Había ensillado a los nuevos animales e inicialmente descendimos del valle cabalgando sobre pasto verde para subir luego a la derecha una pendiente. El tiempo era otra vez agradablemente fresco, no obstante el sol luciente. El terreno resultó menos ondulado que el día anterior. El camino ascendía continuamente, la vista de los cerros, delicadamente rosados, amarillentos o verdosos, con el cerro Peñón cercano, era decididamente encantadora.

Después de algunas horas vino a nuestro encuentro una tropa; ambos troperos se nos acercaron, nos dieron la mano, contaron de dónde venían, qué carga traían y quisieron saber lo mismo de nosotros.

Llegamos a El Peñón

Alrededor de las 3 de la tarde divisamos delante de nosotros un álamo y luego una gran vega, con aproximadamente 10 casas. Era la población de "El Peñón", que cuenta con unos 40 habitantes. Hombres, mujeres y niños salieron de sus casas y nos saludaron estrechando nuestras manos cuando aún estábamos sobre las mulas, se presentaron y preguntaron acerca de nuestros planes.

En el almacén de doña Pascuala Teodosia pudimos almorzar asado de cabrito con cebollas. Carlos fue a jugar fútbol con algunos compañeros y yo conversé con los habitantes de "El Peñón" que vinieron a rodearme. Se



Hay quienes atienden al Falcon al aire libre

R 563

LOS CONCESIONARIOS FORD PREFIEREN PONERLO A CUBIERTO

Los Concesionarios FORD disponen de personal capacitado, instalaciones, equipos y herramientas especiales. Así un FALCON está a cubierto, de todo. Y el dueño también.



quejaron del poco interés del gobierno para esas poblaciones. Me relataron que en la escuela no existe la "copa de leche" como en la mayoría de los colegios de campaña, de modo que los niños que no desayunaban en sus casas, no recibían tampoco ningún alimento en ella. Cuando supieron que soy médico, una abuelita de 60 años me consultó sobre sus dolores de cabeza, deficiencia de la vista, reumatismo e inflamación intestinal. Para lo último le pude dar consejos dietéticos, pero las demás dolencias estaban evidentemente condicionadas por la dentadura en extremo séptica. Nada había allá con que pudiera eliminar las piezas infectadas y ¿cómo podría la pobre llegar hasta Belén o San Antonio de los Cobres?

También en "El Peñón" los chicos nacen sin partera, de 5 a 8 por familia y sólo por excepción muere uno en el primer año de su existencia.

En el norte se habían levantado amenazantes nubarrones y Carlos desistió de proseguir el viaje, pues dada la absoluta carencia de cuevas o rocas protectoras, quedaríamos a merced del temporal sin refugio alguno, situación nada envidiable ni siquiera en verano. Durante el invierno el temido "viento blanco" constituye un enemigo muchas veces mortal para hombres y animales, y en estos casos el tropero sólo puede salvarse cavando una fosa profunda en la arena, mediante una pala que siempre lleva consigo y ocultándose en dicho hueco.

Nos quedamos, pues, a pernoctar en "El Peñón". Se nos ubicó en el almacén, que hizo las veces de dormitorio. Después de la tormenta, amaneció un día radiante, sin nubes. Los cerros nevados en el Norte me recordaban el panorama de Rodeo, en San Juan.

Seguimos subiendo

Doña Pascuala insistió en que le comprara unos guantes de lana y me previno de la puna en Pasto Ventura. Quería saber qué remedio llevaba para este caso, y al saber que tenía hojas de coca, me regaló una raíz que llamaba "ají". Por suerte no necesité ni una ni otra.

También este tercer día subimos en forma continuada, primeramente por una especie de valle muy ancho. Delante de nosotros divisamos una tropa que había partido media hora antes.

El camino seguía en ascenso, cada vez más. Los cerros nevados a la derecha desaparecían a nuestra espalda, luego vimos por última vez al cerro San Francisco. El aire era clarísimo, los cerros lucían con sus colores delicados, casi no había vegetación. Doblamos a la izquierda y después de un buen tiempo divisamos una gran vega en un valle: era Pasto Ventura.

Los dos troperos con sus 7 burros, 6 de ellos cargados con 60 kg de lana cada uno (las mulas llevan 110 kgs), ya habían encendido un fuego en el refugio, en el cual Carlos asó la carne que traíamos desde Peñón.

La conversación resultó muy agradable; los troperos contaron que ahora, a veces, les sucede que llegan a Antofagasta de la Sierra y no encuentran lana para comprar, porque el camión se les ha anticipado llevando la mercadería disponible y el viaje resulta entonces un fracaso.



Doña Patrocinia, a quien se menciona en esta nota, con su hermana Pascuala, enfermera, y sus tres hijos.



En el pueblito de Cuesta fue obtenida esta nota gráfica en la que aparecen doña Petrona y su bella hija, Olga.

Puesto que amenazaba lluvia, resolvimos cabalgar al día siguiente todos juntos para atravesar el paso. Carlos prometió despertarme a las 5 hs., pero como no había venido todavía a las 7, me levanté y lo encontré triste y cabizbajo con dos mulas solamente, la tercera, o sea la cabalgadura suya se había escapado no obstante tener sus dos patas delanteras atadas. Dijo que debería ir "a pata". Los troperos ya se habían ido. El suelo de la vega estaba duro, helado.

Habríamos andado unos 15 minutos, cuando vimos a uno de los troperos viniendo a nuestro encuentro con la mula escapada. Mientras Carlos la montaba, seguí a mi nuevo compañero alcanzando a la tropa y pronto Carlos se reunió, galopando, al grupo. Continuamos viaje con 12 animales.

Hasta entonces había creído que, para facilitar la marcha de una tropa, un tropero se ubicaría a la cabeza y otro en la retaguardia, pero contrariamente a lo supuesto, dejaron a los animales de carga delante, que seguían por su agudo instinto, mientras los hombres siguieron detrás. Si alguna vez un animal se apartó de la huella, bastó un solo grito: ¡"mula!, ¡burro!, ¡hue!, ¡eo!" y el animal extraviado retomó en seguida el camino. Carlos me aseguró que las bestias no tienen nombre y que tampoco existen voces diferentes para referirse a las distintas direcciones. Así, la cabalgata con la tropa resultó una aventura inolvidable.

Un breve descanso

En tanto, el camino continuaba cuesta arriba. Poco antes del Paso, oculto entre nubes, hicimos un breve descanso para comer. Carlos me recomendó que me pusiera el perramus, pues entraríamos en neblina y lluvia, lo que efectivamente aconteció. El tiempo era desagradablemente frío y mi compañero se abrigó la cara con la misma manta marrón que sabía usar para tapar los ojos de las mulas mientras las cargaba. Con todo, tanto el frío como la lluvia eran soportables.

Peor resultó el hecho de que el camino ahora iba empinadamente hacia abajo, en un terreno tan arenoso que parecía que las patas de las bestias se hundían, a cada paso, como un metro. Ello me obligó a aferrarme con todas mis fuerzas a la montura no muy distinto de un monito asustado. Cuando por fin llegamos abajo nos encontramos con la vega Chiquerito, que carecía de refugio.

No obstante las protestas de Carlos, bajé de la mula para poner mis pies en movimiento caminando y proporcionar descanso a mis brazos.

En la vega ya se observaban algunas lupinas y calceolarias. Había dejado de llover. Con todo, esta marcha había agotado mi resistencia y declaré a Carlos que no podría aguantar más andar al trote a cada rato cuando mi mula, por vituperable indolencia, se retrasaba, sugiriéndole que sacara nuestra bestia de carga de la tropa, para seguir despacio solos atrás, no obstante la amenaza de una nueva lluvia. Pero Carlos tenía una solución mejor: quedó a mi lado, a mi lado izquierdo, detrás de la mula y supo azuzarla con inimitables castañeteos de la lengua y algunos suaves sogazos para que tomara un paso rápido, sin trotar, y de esta manera alcanzamos de nuevo, sin dificultades, a la tropa.

En Ojo de Vicuña Pampa

Volvió la lluvia y al cabo de una marcha larga arribamos a la vega Ojo de Vicuña Pampa, situada en un valle ancho, donde tampoco había refugio. Ya comenzaba a observarse vegetación más tupida: arbustos de sen, eupatorium, otras plantas y flores. Esta vega terminaba en un arroyo que tuvimos que cruzar con frecuencia. El lecho del mismo, bastante ancho al principio, se estrechaba siempre más para terminar en una quebrada cada vez más inclinada y que presentaba curvas aproximadamente cada 100 metros, de modo que aquí también fue necesario atravesar la corriente a menudo, hasta que la garganta se hizo tan angosta que debimos cabalgar largos trechos en el mismo arroyo, cuyo caudal crecía más y más por la lluvia y algunos afluentes, formando torbellinos y remolinos.

El que alguna vez ha descendido por una quebrada sabe cuán difícil resulta transitar entre las piedras que, al moverse, se balancean y se deslizan, haciendo perder estabilidad al caminante, que corre continuamente el riesgo de una torcedura de pie, por lo menos. De ahí que ahora el descenso entre piedras y pedregullo en un río turbulento y sucio, me pareció peligroso en sumo grado. Viendo, sin embargo, a los doce animales que, con absoluta tranquilidad y sin titubear en lo más mínimo, seguían su camino cautelosamente, era imposible sentir temor o miedo; y esa rara mezcla de reconocimiento de un peligro agudo y la sensación de completa seguridad se condensaron en un inmenso sentimiento de dicha por serme dado el privilegio de vivir tal situación. La lluvia, que castigaba mi cara y que hacía rato había empapado mis piernas, resultó parte infaltable de esta jornada.

La quebrada escarpada, con sus continuas vueltas, no parecía tener fin. Una sola vez el río formó una cascada, en otro momento cabalgamos sobre un desfiladero que caía perpendicularmente 20 metros sobre una parte angosta para bajar después empinadamente al río.

Doña Petrona y Olga

Al fin divisamos, tras una nueva curva, un sauce. ¡Debía ser el pueblo de Cuesta! La quebrada se ensanchó y por encima de una alta barranca vimos algunas casas. Carlos me hizo señas para que lo siguiera a una de ellas. Allá vivía la viuda doña Petrona con sus hijos. Dos de ellos, Horacio de 12 años, y la bella Olga, de 20, esperaban sonrientes nuestra llegada, pues eran amigos del muchacho.

Me hicieron entrar en una habitación con mucho viento y de golpe sentí frío. Le pedí a Horacio que me permitiera pasar a la cocina; "con mucho gusto", me contestó.

El hogar era de una especie muy particular. En el piso de tierra había un hueco de 20 centímetros y de un tamaño de un metro cuadrado, ribeteado de piedra de adobe. Allí unas pobres ramas alimentaban un fuego pequeño, sobre él había una pava colgada de un alambre fijado al techo. También era posible poner una parrilla con carne sobre las brasas. Dos pequeños cabritos mojados estaban parados cerca del fuego, calentándose, como suelen hacer los perros. Empero, para secar a un excursionista empapado tal fuego no bastaba, de ninguna manera.

De las 10 casas de Cuesta, cinco son almacenes, se sobreentiende, sin patentes. Doña Petrona se quejó de que, con tal competencia, no había negocio para ella. Entonces compré una gran lata de sardinas en aceite,

(Sigue en la página 156)

N 956

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.)
AVELLANEDA (BA)
BAHIA BLANCA (BA)
BARRACAS (Cap. Fed.)
BELGRANO (Cap. Fed.)
CABALLITO (Cap. Fed.)
CATAMARCA
COMODORO RIVADAVIA (Ch.)
CORDOBA
CORRIENTES
FLORES (Cap. Fed.)
LA PLATA (BA)
LA RIOJA
MAR DEL PLATA (BA)
MENDOZA
NEUQUEN
OLIVOS (BA)
PARANA (ER)
POSADAS (Ms.)
RESISTENCIA (Chaco)
ROSARIO (SF)
SALTA
SAN CARLOS DE BARILOCHE (RN)
SAN JUAN
SAN LUIS
SAN MIGUEL DE TUCUMAN
SAN SALVADOR DE JUJUY
SANTA FE
SANTA ROSA (LP)
SANTIAGO DEL ESTERO
TANDIL (BA)
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



La península de Sestri Levante, vista desde el florido mirador.

EUROPA EN TONO MENOR

(Divagaciones de una turista)

SIEMPRE es interesante contar. Y siempre es interesante leer relatos de viajeros, en particular de origen rioplatense, para conocer cosas, paisajes y andanzas de otras gentes y otras tierras... Pero lo verdaderamente provechoso es aprender a valorar lo que tenemos en casa... o intramuros, según la cuidada terminología de un buen guía europeo de turismo.

Contar cosas, por ejemplo, de Nápoles. Etimológicamente esta palabra proviene del griego, nea polis, que significa ciudad nueva. Claro, porque era una nueva ciudad fundada por los griegos. Ahora es nueva en cuanto a su avance edilicio, aunque los guías muestran como lugar de interés (¿arquitectónico, histórico o turístico?) el balcón desde donde Mussolini dirigía sus discursos al pueblo.

O si no, cosas de Roma. Hay cuatro iglesias, San Pablo extramuros, San Juan de Letrán, Santa María Mayor y otra más, que tienen la llamada puerta negra. Es una puerta tapiada con cemento, señalada por una cruz negra, que cada veinticinco años se tira abajo y queda abierta durante un año. Quien pasa por ella, limpia todos sus pecados... ¿No parece más una superchería que una creencia cristiana? Si hasta suena irrespetuoso... En todo caso, recordar que la próxima vez se

Por SARA CAROZZO CHRISTENSEN *Para Autoclub*



La presunta casa de Cristóbal Colón, en la Puerta Soprana de Génova.



La plaza y el Arco de Triunfo denominado del Carrousel, en París.

abrirá en 1975...

Y a propósito de la Basílica de San Pablo: en ella están pintados los retratos de todos los Papas, desde San Pedro a Paulo VI. Aún quedan cuatro medallones vacíos. Y, según explica la guía, la tradición señala que cuando se pinte el útilmo, se acabará el mundo..., pero no debemos preocuparnos, porque eso sólo ocurrirá dentro de doscientos cincuenta años...

Lo último, la tradicional e infaltable fuente de Trevi: una moneda para volver; dos para casarse; tres para divorciarse... (sic), como dice la misma signorina. Es imposible no arrojar de espaldas unos centavitos y no desear que se cumpla algo que anhelamos. Y posible también es observar la habilidad con que los chicos sacan una a una por medio de un alambre y un imán, las liras que dedicamos las o los turistas sentimentales a otro destino. ¡Vivísimas criaturas italianas!...

Recorriendo Italia

Y contar también cosas de Florencia, Pisa, Génova. Y de la Costa Azul. Y de todos esos lugares que parecen un poco el **uranos** perfecto...

Florencia. Nuestro hotel queda en la Via Panzani. Y una nochecita, caminando nos perdemos. Entonces preguntamos a unos señores regordetes por la via Panzoni...

Naturalmente, risas. Lingüísticamente, casi metátesis. Casi también para reírse es lo siguiente. Entre otras, visitamos la Iglesia de Santa Croce, en la que están sepultados hombres ilustres de Italia. Y vemos la tumba de Miguel Angel, la de Giorgio Vasari, el cenotafio en honor a Dante, sepultado en Ravena, el monumento a Vittorio Alfieri, el poeta trágico, de Maquiavelo, y la tumba de Gioacchino Rossini. Y allí, un jovenzuelo, ante nuestra consternación y la de la italianísima guía, comienza a abrir y cerrar descaradamente la enorme, pesada puerta sacra. Fastidiada, aquella se le acerca y le dice, en el más puro toscano, que esa no es la puerta de su casa... Y que se vaya... a cualquier parte.

Pisa. La torre tan famosa en el mundo es tan inclinada como podemos esperar. Y aún más. Tiene doscientos diez escalones (si no contamos mal). Al subirlos nos causan una angustiosa sensación de desequilibrio... Además, es umbría. Y pesada. Posiblemente por eso los guías se quedan abajo...

Génova, la Genua de los comerciantes antiguos. Allí escuchamos el calificativo más sorprendente aplicado a un helado de frutilla. Sofisticado. La fugazza se vende en las panaderías, ¿notable, verdad? La limonada es una gaseosa que no conocemos en Buenos Aires. Y de especialidades a especias, por si alguien quiere comprar pimienta, para saborearla de regreso, no olvide que en Italia la llaman pepe nero. Finalmente, una satisfacción: en esta ciudad, por lo menos, nos conocen un poquito. Por supuesto, a los argentinos. En efecto, descubrimos en un parque una estatua ecuestre de Manuel Belgrano, que era descendiente de genoveses. Y desde ella se extiende una calle (o avenida) llamada Buenos Aires.

La costa azul y París

Y ahora, la Costa Azul. Tan azul, tan costa mediterránea, tan de film franco-italiano. Y aunque no del cine, tan



La famosa "Gammel Strand" de Copenhague, el puente y los barcos.

sueca... Además, muy extravagante. Verbigracia: jóvenes (cuya cabeza no admite al **coiffeur**) que llevan pantalones con piernas de distinto color...

Encontramos una mujer que pide, aunque hay pocos mendigos en Europa. Y como de nuestros bolsillos aparecen monedas argentinas, cruzeiros, escudos, chauchitas de lira, pero no lo suficiente para una buena limosna francesa..., y ello supone pérdida de tiempo, la pordiosera se permite unas palabras de dudosa jerarquía literaria...

Indudablemente, tiempo es dinero, aun para los que tiran la manga...

¡Qué lindo es ser argentino! Visitar Europa es bueno. Visitarla varias veces es mejor. Vivir en la Argentina, a pesar de todo..., es lo óptimo.

Después, París, la ciudad luz, como afirman los afiches de propaganda, ciudad en candelas... como le oímos decir a un madrileño residente allá. Y es verdad. París a la noche, duerme. Entiéndase bien: las diversiones, los espectáculos nocturnos, existen. El cancán y el champagne, también. También las **caves**. Pero sólo para el turista. El pueblo que lucha como en todas partes y trabaja, duerme.

¿Por qué? Porque al día siguiente toca diana... (valga por lo expresivo este **argot** de cuartel). Y entonces, a la madrugada, durante los días de semana, casi no hay bares abiertos, ni todas las fuentes están iluminadas, ni las calles tan caminadas como las calles porteñas... De alguna manera el madrileño tenía razón.

La infaltable nota pintoresca: el denominado **mercado de las pulgas**. Quizá es irreverente comenzar por esta feria cuando acaso correspondería hacerlo por la Sorbona... Pero, ¿por qué? Si allá no nos conocen, si muchos creen todavía que la Argentina está en Brasil..., si no saben nada de nuestra historia, geografía, cultura... Ese mercado es semejante a las ferias porteñas, tan municipales. Pero de mayor extensión. En él se vende de todo: ropa de nylon, de cuero, lencería, telas (después algunas señoras se vanaglorian de haber comprado seda en París...), muebles usados, porcelanas, cuadros, sillones agujereados. Y panchos. Y turrones de color verde, rosado, lila...

La Maison Dior ofrece chinelas y camisas para hombre... Hay una calle que se llama **rue del gato que pesca**. Es angostita y con un olor que concuerda... Por los costados del Sena observamos cualquier tipo de espectáculo: gente que duerme tapada con papeles, grupos que cantan, artistas que pintan, muchachos filosóficos, parejas peculiarmente francesas. Y mugre. Y cosa típica. Y color.

Cuando las turistas compramos perfumes, los franceses, tremendamente amables en ese caso, nos obsequian minifrascos de loción. Y entonces nosotras nos sentimos transportadas por esa gentileza y no podemos menos que alabar el **savor faire** parisiense. Y aunque no es tan **lumiére** como creíamos, París se nos queda en la ternura insuperable de un par de guantes...

Recuerdos de Alemania

Camino a Hamburgo. El tren que nos lleva a esa ciudad germana se llama Parsifal. Parece que el **daimon** musical de los alemanes no quiso olvidarse de la última obra Wagner. Y eligió el título de esa ópera para un tren, (curiosidades **deutches**...) Es un expreso confortable, silencioso, con una suspensión ultra suave. Cruza el reino de Bélgica, Namur, Lieja. Y muchos ríos. Y muchas acerías. Y ciudades con casas de ladrillo rojo. Y entonces tenemos ganas de bajarnos un ratito. Y que el tren espere... Pero los paisajes se suceden. Bélgica queda solamente como un cuadro verde, visto a gran velocidad, brillante, pintoresco. Y comentamos: tenemos que conocer a Bélgica.

Y a Hamburgo. Es la ciudad que, después de Nueva York, tiene más consulados; puerto comercial a orillas del Elba, con el privilegio del emperador Barbarroja, desde 1189. Y a propósito de privilegios, uno destacable por lo significativo.

Vamos en un tranvía, por ir, por tomarlo, sentados individualmente. Apenas comenzado el trayecto, sube un señor que nos muestra una tarjeta, lo hace con insistencia y hasta con cierto enojo en la voz. Otro pasajero se levanta y le da el asiento.

Otra parada. Sube ahora una señora, saca una tarjeta similar que también nos enseña. Como no sabemos alemán, excepto **fraulein, bier, dank y gute nacht** y para no pasar la violencia anterior, le cedemos nuestro lugar... Después averiguamos que en todo medio de locomoción alemán, los lisiados de guerra, al presentar esa credencial, tienen derecho al asiento. Cosa sabida es dárselo. Por supuesto, sabida para los alemanes.

Las farmacias se llaman **apotheke**. La gente hace fila para comprar paraguas. Las vidrieras nos gustan más en nuestro país. El pueblo come muy poco pan. Tampoco aquí falta la aventura recordable. En esta oportunidad vamos a cenar por nuestra cuenta y riesgo... idiomático. Entramos a un local, empezamos a hacer señas... Salchichas, papas, legumbres. Todos los comensales fijan en nosotros sus miradas. Pero tamaña pequeñez no importa cuando tenemos apetito... De pronto e inexplicablemente, el que nos sirve se enoja (lo presumimos), vuelve a disponer todo en las fuentes respectivas y deja de atendernos. Pensamos ya en irnos, cuando como un **Deus ex machina**, una voz masculina y en un castellano muy español nos pregunta qué deseamos comer... Elegimos. Le agradecemos. Le damos la mano (algunas veces podemos no entender. Pero siempre podemos ser amables...) Comemos. Epílogo de cena; postre. Y ya nos disponemos otra vez a la semántica de las manos, cuando aparece el mismo joven... Epílogo del postre: charla con este español residente desde hace ocho años en Alemania. Nos refiere que el dueño le había pedido que se quedara, mientras comíamos, porque es el único que nos entiende...

Evidentemente, hay gente gaucha no sólo en la Argentina...

Recorrida final

Llegamos a Copenhague cuando julio es casi agosto. Copenhague, ciudad final, única, limpísima. La gente viaja en bicicleta. El verano es fresco. Y aunque no sabemos danés, o sólo muy poquitito, nos sentimos como en casa...

Salir de compras es a menudo fascinante. Pero allí más, porque es uno de los centros europeos más importantes en la industrialización de la madera. Las tiendas más grandes y surtidas son: **Magasin du Nord**, completísimo en quincallería y vajilla, esa purísima Porcelana Rea de Copenhague; **Illum**, muy suntuoso y un poco caro (sinceramente, bastante). Y **Anva** notable por lo bien que embala todo lo que adquirimos los turistas. En efecto, pesan cada uno de los artículos para controlar el kilaje permitido por las compañías aéreas, detalle que sirve para ejemplificar la severa y tradicional prolijidad nórdica.

Contar es siempre interesante.

Y es provechoso aprender a valorar lo que tenemos en casa.

Y recomendablemente saludable es saber qué cosa buena de los otros pueblos debemos hacer propia... •

GOLF Y TURISMO

Por ENRIQUE ROJAS VELA

Para Autoclub

SAN FRANCISCO. En su modalidad *espectador* tanto como en la de *jugador*, la *fiebre del golf* contribuye decididamente al turismo. No fue de sorprender, por consiguiente, que, debido a la serie californiana, la afluencia de turistas, siempre considerable, se acentuase durante los meses de enero y febrero.

California, que compite a brazo partido con el Estado de Nueva York por la posición de privilegio entre los 50 que integran la Unión, ofrece al turista atracciones a granel. El imponente Pacífico y sus hermosas playas del sur; el lago Tahoe, versión californiana del Titicaca, a sólo cuatro horas en automóvil desde San Francisco, pero con toda clase de comodidades para el visitante; el Valle de la Muerte, que desde noviembre hasta marzo es refugio de la gente elegante que escapa del invierno y de los deportes invernales; las montañas de Sierra Nevada, con los parques nacionales Yosemite, Sequoia y Kings Canyon; la cordillera Cascade y el parque nacional del Volcán Lassen; el desierto Mojave; Palm Springs y su *tranvía aéreo* de cuatro kilómetros, que asciende hasta una altura de 1.930 metros y ofrece panoramas espectaculares; Disneylandia: Marineland y las ballenas amaestradas, Hollywood, el puente Golden Gate, la Opera de San Francisco... La lista es interminable.

Según el Golden Book, de 474 páginas, que acaba de publicarse aquí, 14.300.000 residentes de otros estados visitaron a California en 1966. De ellos, 10 millones llegaron por carretera y 4.300.000 por avión. El turismo determina directamente 350.000 empleos en California e, indirectamente, un millón más. Por supuesto, los californianos recorren su estado a lo ancho y a lo largo, y en este turismo regional gastan anualmente 900 millones de dólares.

California tiene innumerables *links*, muchos de ellos en acabada conjugación de naturaleza y refinada arquitectura, sin parar mientes en costos. ¿Qué lugar mejor para iniciar la gran temporada 1968 de golf? A diferencia de otras manifestaciones deportivas, el golf se juega



Los grandes campeonatos de golf congregan en torno a los links a contingentes de turistas de alta capacidad económica. Esta escena fue tomada en Pebble Beach.



Con el fondo de un tranquilo mar azul y ante el suspenso que provoca la inminencia de una jugada decisiva en el séptimo hoyo, los privilegiados espectadores esperan.

el año entero, pues los Estados Unidos es tan grande y variado que no hay impedimento de estación.

La serie californiana

De cinco torneos con cerca de 600.000 dólares en premios constó la serie californiana. Tres hermosos *golf courses* de la península de Monterrey, a cuya cabeza está San Francisco, sirvieron de escenario al primero de ellos, que desde hace 27 años se juega con el patrocinio de Bing Crosby, él mismo excelente golfista amateur. Para éste y los otros cuatro, acudieron desde todos los rincones del país profesionales y aficionados a fin de intervenir, así como millares de espectadores que no se perdieron uno solo. Entre los competidores amateurs, pues las cinco competencias fueron abiertas, había banqueros, industriales, universitarios y artistas. El público, muy nutrido, hizo su agosto acumulando autógrafos de los grandes profesionales del golf, así como de los astros de la cinematografía y del canto. Crosby, desde luego, Bob Hope, James Garner, Andy Williams, Dean Martin, Pat Boone, Ray Bolger, Danny Thomas, Ernie Ford, Dizzy Dean, Chuck Connors...

Robert Trent Jones, la figura legendaria del golf amateur que en su época superó a los profesionales más connotados, creó Spyglass Hill, uno de los tres links en que se disputó el Crosby. De 6.972 yardas, es un verdadero *monstruo* para más de un profesional famoso. Tras recorrer los 18 hoyos con 71 golpes, uno bajo el par, en la segunda rueda, el 12 de enero, Johnny Pott parecía más cerca de los 64 años que de los 32 que tiene, y él mismo admitió sincero: *He envejecido unos cuantos años. Aquí hay que prodigarse.* A su vez, el formidable Jack Nicklaus, que con 211.566 dólares encabezó la clasificación monetaria del golf en 1967, necesitó 75 golpes esa misma tarde.

El decimosexto hoyo del Cypress Point (6.564 yardas, par 72), otro de los links utilizados, es conocido por la facilidad con que las pelotas van a parar al mar. En la tercera rueda del Crosby, nada menos

que Billy Casper, tercero con 145.943 dólares en las recaudaciones del año pasado, terminó en el Pacífico con su drive desde el *tee* del 16, y el percance le costó seguramente el triunfo, pues pudo haber terminado solo en el primer lugar.

Cifras récord

La rueda final se disputó en el Pebble Beach, 6.747 yardas, par 72, que como los otros dos golf-courses exige mucho, pero recompensa los tiros bien pensados y mejor ejecutados. Al cabo de los 72 hoyos, Pott, Casper y el australiano Bruce Devlin estaban empatados a 285. Un automóvil los trasladó al decimoquinto hoyo para el desempate. Lógico habría sido empezar en el primero, pero como las cámaras de televisión se habían instalado en el 15, desde allí se procedió. Devlin y Casper lo hicieron en par cuatro, pero Pott embocó con *chip* desde 35 pies para un *birdie tres*, y los 16.000 dólares del primer premio. Recibió además 2.700 dólares, porque, en pareja con el banquero Virgil Sherrill, había ganado la contienda de binomios profesional-amateur, desarrollada simultáneamente con el torneo principal.

Cifras récord registró la concurrencia durante los cuatro días del Crosby, como en las demás lides de la serie californiana. Había servicios especiales de autobuses para llevar a los espectadores de una cancha a otra, y el número de automóviles fue astronómico. No había donde estacionar, y el estacionamiento no era gratis. Muchas de las mansiones con vista al mar que tachonan el litoral, cobraron tres y cuatro dólares por jornada para permitir que en sus terrenos estacionaran los desesperados automovilistas.

Kermit Zarley, de 26 años de edad, ganó el abierto Kaiser y los 25.000 dólares de la primera recompensa. La poderosa empresa, de múltiples actividades industriales, auspició este torneo con 125.000 dólares en premios, que se realizó en los links para 72 Silverado Country Club, en Oakland, una semana después del Crosby. Ruedas de 71, 67, 70 y 65 dieron la victoria a Zarley. *Mi esposa y mis amigos* —declaró a los periodistas, explicando su sostenido progreso en los tres años que lleva como profesional— *me han sacado unos 700 metros de film, y el resultado es que puedo revivir mis errores y corregirlos.*

Los links municipales del Brookside Park (par 71), en Pasadena, sirvieron para el abierto de Los Angeles, siete días después del Kaiser. Billy Casper obtuvo con 274 golpes los 20.000 dólares del primer premio.

Un premio de 50.000 dólares

El balneario de Palm Springs tiene 20 links de golf públicos o privados. En los del Seven Lakes Country Club, el ex presidente Dwight Eisenhower cumplió el 6 de febrero la hazaña del hoyo-en-uno, en el decimotercero, par tres. Dado el clima benigno de la zona, Eisenhower pasa los meses del invierno norteamericano, que es el verano en Argentina, en su residencia de Palm Springs. Antiguo aficionado del golf, jamás había conseguido este galardón, de modo que su entusiasmo fue grande. Cinco días antes, en la segunda rueda del Clásico Bob Hope, el profesional John Schlee realizó el *hole-in-one* al embocar con fierro cuatro el decimosexto hoyo, de 194 yardas. Desafortunadamente para el profesional Schlee, 1962 fue el último año en que el hoyo-en-uno se premió con 50.000 dólares. Ahora, lo más que consigue el profesional que lo hace es un

El Hill Gay Club de Spyglass Hill ofrece al golfer y al turista escenarios en los que se reúnen la grandiosidad y belleza del paisaje y la "funcionalidad" de los links.



automóvil.

Fue en cuatro *golf courses* de Palm Springs donde se disputó el Clásico de Golf del Desierto, que desde hace ocho años lleva el nombre del veterano cómico. Esta vez se jugó a 90 hoyos, y prevaleció Arnold Palmer, que recibió un cheque por 20.000 dólares más las efusivas congratulaciones de Eisenhower, su viejo amigo y admirador. En 1967 Palmer fue, con 193.963 dólares, el segundo profesional en ingresos jugando al golf. Lo aclaramos porque Palmer es ahora, gracias a su excelencia en los links, importante hombre de negocios que viaja en su propio ultramoderno avión de reacción y que anualmente tiene ingresos por encima del medio millón de dólares.

El millonario golfista tuvo que recurrir a toda su concentración para adjudicarse el Hope. Al terminar los 90 compartía con el novel profesional Deane Beman, el primer lugar, 348 golpes cada uno. Sendos par cuatro en el hoyo inicial del *play-off*, hicieron necesario un segundo. Al cabo de cuatro golpes, Beman estaba a cinco pies de la taza, en tanto que Palmer embocó con su cuarto.

Un *putt* extraordinario de 25 pies para una *eagle tres*, en el último hoyo, dio a Tom Weiskoph el triunfo en el abierto de San Diego, desde este año llamado Andy Williams. Finalizó así el 12 de febrero, en el Torrey Pines Golf Course, el quinto torneo de la serie californiana.

Una dramática definición

Pocas veces hemos visto una definición más dramática. Media hora antes, el robusto rubio Ray Floyd, en quien muchos ven a un segundo Jack Nicklaus, había puesto fin a su intervención con el excelente total de 275 golpes para los 72 hoyos, el mejor score hasta ese momento y difícil de superar. Al Geiberger y Weiskoph, que jugaban juntos, llegaron parejos al decimo-octavo hoyo (483 yardas, par 5), y tras el segundo golpe parecían encaminados a un triple empate con Floyd. Pero con el tercero Geiberger llegó al green y seguidamente un largo putt le dio el birdie y total de 274 para desalojar a Floyd del primer puesto.

Weiskoph estaba a un pie del green. El silencio fue sepulcral mientras hacía sus cálculos para finalmente despedir la pelota que rodó, vacilante en el último tramo, hasta caer dentro de la taza. Fue tal la efusión de centenares de espectadores, que el vencedor no pudo llegar a tiempo adonde Andy Williams distribuía los premios. La señora de Weiskoph, ex reina de belleza del estado de Minnesota, recibió el cheque por 30.000 dólares que recompensó el 273. Geiberger mereció 18.000 como segundo, y Floyd 11.250 del tercero.

Trabajo y gastos ingentes requiere la preparación de un gran torneo de golf. Veamos lo que costó al Columbine Country Club de Denver, estado de Colorado, el campeonato 1967 de la Professional Golfer Association (PGA), que con el Abierto de Estados Unidos y el torneo de los Maestros integra la máxima trilogía del golf norteamericano. Las autoridades del club comenzaron las gestiones en 1963; un año más tarde la PGA eligió al Columbine para el torneo de 1966, pero severas tormentas e inundaciones en 1965 barrieron prácticamente los links y el club debió pedir prórroga de un año. Un total de 135.000 dólares invirtió el Columbine para restaurar los links y extenderlos a 7.436 yardas, más 115.000 dólares para mantenerlo en condiciones óptimas. La principal fuente de ingresos fue el programa de 240 páginas del torneo, en que una página a cuatro colores costaba 1.400 dólares. Los boletos de acceso se vendieron a 25 dólares para los cuatro días y concurrieron alrededor de 65.000 espectadores.

Cifras elocuentes

Para contener a las muchedumbres que pretendían irrumpir en *fairways* y *greens*, se tendieron 16 kilómetros de cuerda de nylon. El presidente del club, Everett Collier, calcula que consagró 5.000 horas de su tiempo a la atención



Cypress Point es otro de los lugares preferidos por los amigos del golf que realizan efectivo y costoso turismo para ver actuar a los más famosos profesionales.

de los preparativos, en tanto que J. Edwin Carter, contratado por la Columbine como gerente del torneo, tarea a la que consagró muchos meses, percibió alrededor de 45.000 dólares. Durante los cuatro días de la competencia trabajaron alrededor de 200 *caddies*, que ganaron 7,50 dólares cada uno por jornada. Los que tuvieron la suerte de servir a los profesionales que merecieron premios recibieron como extra el 5 por ciento de lo percibido por aquéllos y un máximo de 1.500 quien hizo de *caddy* al ganador, Don January, que batió a Don Massengale en un desempate a 18 hoyos, que hizo en 69 golpes, contra 71 que necesitó un adversario. El premio, 30.000 dólares. Ambos habían completado los 72 del torneo en 281, siete bajo el par de los links.

El abierto de Estados Unidos se realizó en los links del Baltusrol Club en Springfield, estado de New Jersey, y Nicklaus se impuso con un total de 275 golpes para los 72 hoyos. El mismo Nicklaus ganó el Wetchester Golf Classic, que con premios por 250.000 dólares fue el más rico de 1967. El vencedor recorrió las cuatro vueltas con 272 golpes, 16 bajo el par del Wetchester Country Club, y recibió un cheque por 50.000 dólares. Dan Sikes, que se clasificó segundo, mereció 30.000 dólares, y el notable profesional argentino Roberto de Vicenzo, que terminó en tercer lugar, 18.750.

Entretenimiento caro

Jugar al golf es un entretenimiento costoso. Nada más que el ingreso a un country club cuesta desde 1.000 hasta 25.000 dólares, y las cuotas oscilan entre 50 y 500 dólares al mes. Desde luego, el aficionado puede jugar en links públicos, en que una rueda cuesta de uno a cinco dólares; pero las colas son largas y no se puede tener la seguridad de jugar regularmente en ellos.

Son frecuentes las giras a canchas de golf en que grupos nutridos visitan y juegan en una serie de ellas, aprovechando dos semanas de vacaciones.

En esta modalidad de turismo se recuerda los 60.000 dólares que nada más que en pasajes de avión gastaron 50 parejas de St. Paul, estado de Minnesota, durante una excursión de golf del Caribe.

La comunidad del golf se utiliza asimismo en la promoción de los negocios y muchas grandes empresas pagan las cuotas de ingreso y parte de las anualidades en country clubs para determinar dos vendedores y ejecutivos. Un estudiante universitario que se desempeña muy bien en los links señaló como, gracias a su eficacia con los palos, entusiasmó tanto a un caballero a quien su padre quería vender terrenos en Florida, que terminó comprándole por valor de 400.000 dólares. La comisión del prometedor golfista y hombre de negocios se elevó a 20.000 dólares, y va, sin decir, que no volvió a la universidad.

Asimismo, se efectúan torneos de golf a beneficio de hospitales. El Clásico de Golf Thunderbird, ganado por Arnold Palmer, que recibió los 30.000 dólares del primer premio, dio 153.000 para uno de enfermos de parálisis. El alcalde de Nueva York, John V. Lindsay, jugó al golf un domingo por la mañana en un beneficio para la lucha contra el cáncer, organizado asociación de periodistas de esa ciudad.

En medio de sus preocupaciones por la guerra de Vietnam y los demás problemas de Estados Unidos, el presidente Lyndon B. Johnson debe descubrir un poquito de tiempo para mejorar su *putt*. Bien sabe que cuando va a visitar al ex presidente Eisenhower, el mejor homenaje que puede hacer a la máxima figura del Partido Republicano, de oposición al gobierno demócrata actual, es jugar al golf con él. El 18 de febrero, el primer magistrado conversó tres horas con Eisenhower sobre la crisis, Palm Springs, y después del almuerzo fueron al Seven Lakes Country Club para olvidarse de los problemas y concentrarse en el golf. Johnson estuvo a punto de embocar un *birdie*. •





GOODYEAR

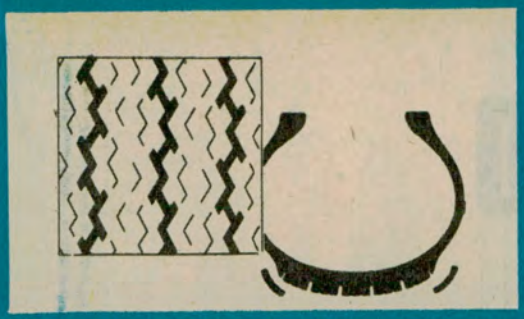


SPEEDWAY
CINTA AZUL de Goodyear

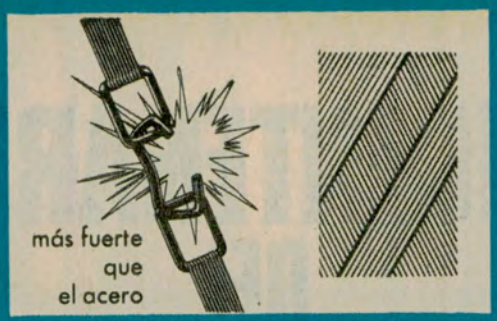
...compañera deportiva de las famosas cubiertas Goodyear Blue Streak de carrera

Probada en pista a la velocidad de más de 200 km. por hora

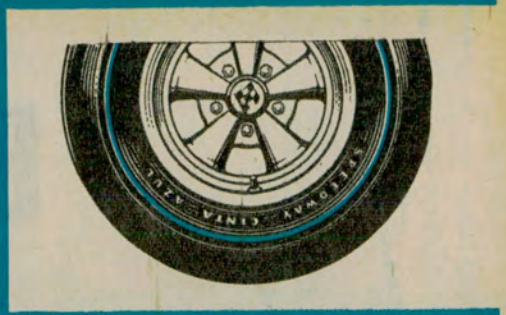
GOODYEAR



Estrías en V... ranuras en W y V... hombro redondo



Telas de Nylon 3-T ...caucho Tufsyn



Plenitud de rendimiento... para plenitud de acción



La Speedway Cinta Azul se ciñe al camino. Se afirma con estrías de ángulos en V. En caminos húmedos las ranuras en V y W de la banda expulsan el agua, dejando una superficie de contacto más seca. Su perfil bajo es más estabilidad. Y el hombro redondo pone agarre extra en las curvas.

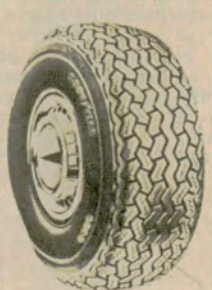


La Speedway Cinta Azul es una cubierta fuerte. Tiene cuatro telas de Nylon 3-T (exclusivo de Goodyear) dispuestas al sesgo, en ángulo bajo, como en las cubiertas de carrera. Esto combate la distorsión de la cubierta a elevada velocidad. Y está hecha con Tufsyn, el más fuerte de los cauchos.

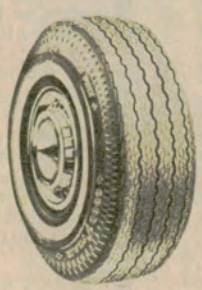


Tiene línea de pura sangre. El pedigree de las cubiertas Goodyear Blue Streak de carrera. Está hecha para acción viva. Fuerte para kilometraje. Segura para que usted maneje ágilmente, confiadamente. Vea usted mismo la Speedway Cinta Azul en el local de su revendedor Goodyear.

OTRAS CUBIERTAS DE LA LINEA DEPORTIVA DE GOODYEAR



G 800 Su armazón radial de Nylon 3-T, directamente bajo la banda, es más fortaleza, más duración a elevada velocidad. El hombro redondo le da estabilidad en las curvas. Y el caucho Tufsyn miles de kilómetros extra.



GRAND PRIX Combina la estabilidad y tracción del hombro redondo con la resistencia de los cordones de Nylon 3-T, dispuestos en nueva forma, de sección baja. Esto es amplio margen de seguridad a velocidades altas.

BICENTENARIO DEL EXTRAÑAMIENTO DE LOS JESUITAS DE YAPEYÚ

Por
ADOLFO E. PACHECO
Para Autoclub

ES indudable que en nuestra historia ocupa un lugar destacado, por la magnitud de sus realizaciones y sus consecuencias, la labor de los sacerdotes de la Compañía de Jesús llevada a cabo en la serie de pueblos que ellos fundaron en las llamadas Misiones Jesuíticas. Estas, como es sabido, se establecieron paulatinamente abarcando una dilatada zona que corresponde hoy al territorio de la provincia argentina de Misiones, parte de la República del Paraguay y varias poblaciones del Estado de Río Grande do Sul (Brasil) y de la provincia de Corrientes.

Esa labor jesuítica, que tuvo una duración de más de un siglo y medio desde que fue comenzada, ha sido descripta, estudiada y juzgada por infinidad de autores. Son casi incontables los libros, folletos, monografías y artículos publicados con ese objeto; pero en muy pocos de estos trabajos se hace el análisis imparcial, sereno y justo de tan importante período histórico. Casi todos los que se ocuparon del tema —son muy raras las excepciones— se han preocupado, más que de la verdad histórica que debe surgir de la compulsa de una gran masa de documentos existentes sobre la cuestión, unos, de la defensa y elogio, a veces desmedido, del sistema implantado por los jesuitas en pueblos y territorios que pusieron bajo su jurisdicción, y otros, del ataque y negación total de ese sistema y la obra que dio por resultado. Se espera pues, todavía, el estudio ecuánime y completo de tan atrayente tema, cuya importancia para el conocimiento cabal de nuestro pasado sería pueril desconocer.

Mientras tanto, queremos ahora tan sólo recordar —al cumplirse este año el bicentenario del acontecimiento— el comienzo de la campaña que dio por resultado el extrañamiento de los jesuitas de las misiones guaraníticas, con la que se completó la expulsión total de esos religiosos de la entonces Gobernación del Río de la Plata.

Ese *operativo*, como hoy dirían algunos, se inició en Yapeyú, la reducción jesuítica de las misiones de indios guaraníes más cercana a Buenos Aires, la más importante en cierto tiempo, y en donde más tarde nació el general San Martín.

La orden de expulsión

Con respecto a las causas que produjeron esta orden, las opiniones de autores y tratadistas, como en todo lo relativo a las misiones jesuíticas, están divididas, y en ellas mucho tienen que ver las ideas generales y la posición intelectual y filosófica de cada escritor.

Según el historiador José Torre Revello, un movimiento popular que estalló en Madrid, fue el pretexto utilizado por quienes dirigían la política interna de España para exigir que el rey Carlos III firmara la Real Cédula, expedida en el Pardo, el 27 de febrero de 1767, por disposición de la cual *se extrañaba de todos los dominios de España e Indias, islas Filipinas y demás adyacentes, a los religiosos de la Compañía de Jesús*, fueran éstos sacerdotes, como coadjutores o legos que hubieran hecho la primera profesión y novicios que quisieran seguirlos, y se ordenaba ocupar todos los bienes temporales de la Compañía en esos dominios.

Otro estudioso del asunto opina que, como la acción de la Compañía en las Misiones se había vuelto casi totalmente independiente del control del gobierno, *la corte de España concibió sospechas contra esa potestad sin contrapeso y sin conexiones con el soberano natural* y que *el descontento fue más vehemente al observar que la mayor parte de los jesuitas que regían esas comunidades numerosas no eran españoles*, todo lo cual, después de algunas vacilantes negociaciones, dio por resultado la Real Cédula (algo así como los decretos de hoy, dice el historiador Levene), de la que ya se hizo referencia.

No faltan, en fin, quienes afirman lisa y llanamente que el extrañamiento de los jesuitas fue obra directa de los liberales de la época y, sobre todo, de la masonería internacional...

Sea como fuere, la verdad es que, producida la orden de expulsión, el gobierno español tomó todas las medidas que creyó convenientes para su ejecución en la forma más rápida posible, y el ministro Conde de Aranda, hizo llegar a todos los virreyes, presidentes y gobernadores de los dominios de Indias e Islas Filipinas los términos del decreto real y las instrucciones generales y complementarias para obrar en consecuencia.

En el Río de la Plata

En Buenos Aires, le correspondió dar cumplimiento a las disposiciones reales al gobernador del Río de la Plata, que era entonces don Francisco de Paula Bucarelli y Ursúa, quien en seguida hizo ejecutar las órdenes recibidas, en Buenos Aires, Montevideo, Córdoba, Santa Fe, Corrientes y otras ciudades de su jurisdicción, dejando para lo último el extrañamiento de los jesuitas de las misiones del Paraná y del Uruguay, donde, según creía, el procedimiento podría resultarle más difícil y complicado. Por eso quiso realizar esa tarea personalmente al frente de un cuerpo de tropa que le asegurara el éxito y la rapidez de las operaciones.

Previamente había ordenado que vinieran a Buenos Aires un cacique y un corregidor de cada una de las reducciones o pueblos que integraban las misiones, con el fin, decía, de *hacerles conocer la benigna piedad con que el Rey ha mirado por ellos, sacándolos de la esclavitud e ignorancia en que vivían, e igualmente para que vayan en rehenes cuando llegue el caso de marchar a extraer a los PP. y establecer el nuevo gobierno...*, pero, en realidad, con el propósito principal, al parecer, de hacerse simpático y granjearse la confianza de los indios e impedir así todo intento de oposición que éstos pudieran hacer al cambio fundamental que significaría el nuevo sistema de gobierno que se había ordenado para sus respectivos pueblos.

Por otra parte, la tarea —que se presentó muy difícil— de buscar a los sa-

cerdotes que debían reemplazar en sus funciones religiosas a los jesuitas que serían extrañados, y para la cual hubo que pedir la colaboración de los obispos de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay, demandó cierto tiempo. También se hizo larga una serie de trámites ante el Provincial de la Compañía de Jesús con el objeto de que, entre otras cosas, se tuvieran listos los inventarios de todos los bienes pertenecientes a los distintos pueblos para su entrega, oportunamente, a los comisionados al efecto, y se prestara toda la colaboración posible en la labor que el gobernador se proponía llevar a cabo.

Todo esto y otras cosas más que sería largo enumerar, hicieron que aquél pudiera dar cumplimiento a la Real Cédula del 27 de febrero de 1767, tan sólo después de más de un año de su promulgación.

Por fin, arreglado todo lo que creyó necesario, habiendo antes despachado, según dice el historiador y académico doctor Julio César González, en su valiosa y muy documentada monografía *Notas para una historia de los treinta pueblos de Misiones, por el río Uruguay, al capitán don Francisco Bruno de Zavala con el objeto de que fuera preparando en el Salto Chico el convoy de carretas y carretones de rey y de los pueblos para transportar los víveres y elementos que se utilizarían en la comisión* y también con el de *construir los almacenes para depósitos y los galpones para resguardo de la tropa; la casa donde residiría Bucarelli en ocasión de su paso por esa localidad y recoger caballada y boyada indispensables para transitar por los irregulares caminos misioneros;* arreglado todo, decimos, el gobernador salió del puerto de Buenos Aires el 24 de mayo de 1768 con rumbo al Salto Grande, navegando, primero por el río del Plata, en cuya costa septentrional realizó algunas diligencias, y después por el Uruguay al norte. El 16 de junio estaba ya en aquel destino, y allí permaneció, retenido por la necesidad de tomar las disposiciones convenientes para la realización de sus propósitos, hasta el 27, fecha en que inició su marcha a Yapeyú por tierra, por la costa occidental del río Uruguay. Llevaba con sus divisiones a los sacerdotes dominicos, franciscanos y mercedarios que habrían de sustituir a los jesuitas. Unos días antes, Bucarelli había despachado a dos comisionados: el capitán Juan Francisco de la Riva Herrera y al de la misma jerarquía, Francisco Bruno de Zavala, con órdenes bien determinadas: debían realizar el extrañamiento de los jesuitas en pueblos previamente indicados, con el fin de acelerar la operación.

A pesar de que el invierno era muy frío y lluvioso y de los malísimos caminos, *en doce duras jornadas* el gobernador pudo avanzar *más de setenta leguas, carentes de toda población, hasta que finalmente, el 15 de julio, acamparon las tres divisiones, a un costado de la capilla de San Martín, a sólo una legua de camino de Yapeyú.* En esta capilla, que ha desaparecido totalmente con el correr de los años y que estaba ubicada en un lugar que hoy queda en el campo de los señores Sitjá y Balbastro, en la margen derecha del Guaviraví, Bucarelli estableció su cuartel general y de allí ordenó al capitán Nicolás Elorduy, a quien acompañaban el doctor Antonio Aldao y una partida, que llegara a Yapeyú e intimara el acatamiento de la orden de expulsión a los jesuitas que se encontraban en el pueblo. Estos eran: el provincial de la Compañía, P. Manuel Vergara, el secretario, P. Segismundo Griera, el cura párroco del pueblo, P. Jaime Mascaró y, según el historiador P. Guillermo Furlong, *sus compañeros de labor, los padres Francisco Javier Limp y Juan Thomas, y los hermanos Francisco Sama y Ruperto Talhamer.*

El capitán Elorduy no tuvo ningún inconveniente para cumplir su cometido. Llegó a Yapeyú esa misma tarde del 15 de julio de 1768 —hace ahora justamente doscientos años— y encontró a los religiosos nombrados en la puerta de la iglesia a donde lo invitaron a pasar para asistir a un Tedéum que tenían dispuesto de antemano, cosa que así hizo. *Terminado el Tedéum* —dice Torre Revello— *los concurrentes se trasladaron al Colegio donde los religiosos celebraron junta y a cuyo acto asistieron los miembros del Cabildo, a quienes Elorduy*



Iglesia parroquial de Yapeyú, inaugurada el 12 de octubre de 1899. Fue construida en el lugar que ocupaba la capilla que se levantaba después del incendio de esa localidad ordenada por el brigadier portugués Chagas en 1817.

dio a conocer el Real Decreto de extrañamiento. El P. Provincial, allí presente, dio su obedecimiento y juntamente con los otros religiosos se recluyó en una habitación en donde quedaron encerrados con guardia permanente.

Durante los dos días siguientes se recibieron, en presencia de las autoridades y de los sacerdotes que sustituirían a los jesuitas, todas las cosas y bienes pertenecientes al pueblo, de acuerdo con el inventario que, en dos ejemplares, había confeccionado antes el cura párroco, padre Mascaró, y se solicitaron a éste varias aclaraciones sobre los bienes del pueblo, sus deudas y sus cuentas a cobrar, así como también explicaciones sobre todo lo conducente a la administración que hasta entonces corría a su cargo.

Los jesuitas fueron después remitidos por vía fluvial, en bote, al Salto —de donde debían marchar luego a Buenos Aires— con la custodia y bajo las responsabilidad del teniente de granaderos don Juan de Pro. Al Salto llegaron todos —después de algunas peripecias y contratiempos— el 25 de julio. Habían salido de Yapeyú en las últimas horas de la tarde del día 17.

Bucarelli en Yapeyú

Después de enterarse de la partida de los religiosos jesuitas, el 18 de julio, con todo el *aparato y ostentación que cupo*, hizo su entrada a Yapeyú el gobernador y capitán general del Río de la Plata, al frente de sus granaderos, en donde fue recibido —después del paso del arroyo Guaviraví— por las autoridades locales con música y danzas en señal de adhesión.

Bucarelli estuvo en Yapeyú diez días y, según Julio César González, *trató de ganarse al indígena..., esparció las ventajas del nuevo sistema dimanado del extrañamiento jesuítico, haciendo sentir la autoridad del monarca y para recordarles su obligación colocó un retrato de Carlos III, ejecutando este acto con el decoro debido, al ruido de las descargas de artillería y fusilería, que se repitieron en cada uno de los pueblos a medida que iban siendo conquistados.*

En Yapeyú dejó como administrador del pueblo al señor Gregorio del Soto; como cura párroco al dominico fray Marcos Ortiz, y como compañero de éste al de la misma orden religiosa, fray Bernardo Guerra. Las autoridades civiles, corregidor, cabildo, etcétera, continuaron siendo las mismas y el pueblo retornó, más o menos en seguida, a su vida normal.

Rumbo a Candelaria

De Yapeyú, el gobernador Bucarelli siguió su marcha a La Cruz y de allí a Santo Tomé, finalizando su expedición en Candelaria. En este lugar estuvo hasta que se le reunieron todos los comisionados de efectuar el extrañamiento de los jesuitas de los demás pueblos de las misiones orientales y occidentales del Uruguay y del Paraná. A estos religiosos, reunidos que fueron en Candelaria, se los envió al Salto, y así quedó terminada la misión que había llevado al gobernador a aquellas lejanas y entonces muy poco conocidas regiones.

Del pueblo de Candelaria —después de dividir el territorio que habían constituido las misiones de su jurisdicción en dos gobernaciones, designar los respectivos gobernadores y dejarles a éstos sus instrucciones— regresó Bucarelli a Buenos Aires por el Paraná, y llegó a la sede de su gobierno a mediados de setiembre de ese año.

El inventario de Yapeyú

Resulta realmente interesante y, diríamos, sorprendente leer el inventario que hizo el cura de Yapeyú, Jaime Mascaró, *de las cosas y bienes de dicho pueblo* que fueron entregados al comisionado de Bucarelli, capitán don Nicolás Elorduy, como ya se ha dicho, los días 16 y 17 de julio de 1768; documento que fue publicado por Francisco Javier Brabo, en 1872, y reproducido por el profesor Torre Revello en su ensayo histórico sobre Yapeyú. Su simple lectura nos revela la importancia de esa comunidad, lo valioso de su patrimonio y las múltiples actividades que en ella se desarrollaban, sin excluir las artísticas (danza y música), que la habían hecho famosa en ese sentido en todo el país.

Yapeyú que, según Martín de Moussy, entonces *était une véritable ville...*, tenía bien provistos almacenes, varios talleres que producían y reparaban distintos elementos de trabajo, así como también instrumentos de música; fábricas de tejas y de carretas y carretones; astillero, importantes sembrados y, sobre todo, varias y extensas estancias pobladas de gran cantidad de ganado mayor y menor. Su población de entonces —calculada por don Félix de Azara, el famoso sabio español que conoció muy bien esas regiones— ascendía a 8.150 habitantes. Piénsese, para tener una cifra de comparación, que, más o menos en esa misma época, Buenos Aires, la capital de la gobernación del Río de la Plata, contaba con tan sólo un poco más de diez mil habitantes...

Ahora da pena pensar, que a dos siglos de distancia en el tiempo, cuando el progreso, en casi todos sus aspectos, se hace evidente en la república, y después de haber sido declarado *lugar histórico* por decreto del gobierno nacional, en 1945, Yapeyú, la cuna del Libertador, no cuenta hoy con ninguna fábrica, ningún taller organizado, ni siquiera con energía eléctrica más que por algunas horas a la noche. No tiene un museo histórico, ni una biblioteca pública especializada en cuestiones jesuíticas y sanmartinianas, y su población —asómbrense los lectores— ¡apenas pasa el millar de habitantes en todo su municipio! •



En la plaza principal de Yapeyú existe este higuerón histórico del tiempo jesuítico.



TEMAS GASTRONÓMICOS DE ESPAÑA Y AMÉRICA

POR
ANGELA SILVA
Para Autoclub

UNA amiga mía, para encarecer su admiración por la catedral de León, le decía a Alfredo Sánchez Bella, que estaba devorando incalculables cantidades de paella: *Con decirte que para visitarla sin apuro, en lugar de almorzar, me compré un sándwich y fui viendo las fachadas mientras lo comía...*

Sánchez Bella la miró azorado: *¿Con sólo un sándwich? ¡Chica, así no hay catedral que resista!* Y acto seguido, se lanzó a una disertación, no sobre las catedrales góticas sino sobre las posibilidades culinarias de León.

León, como puede verse en el mapa, está casi en la frontera entre la zona de las salsas y la de los asados, y participa de las ventajas de ambas.

La zona de los asados —la central y más extensa— y aquella con la que los americanos tenemos mayor vinculación, abarca las dos Castillas, Extremadura y La Mancha. Ya se sabe que, según el dicho francés, *on se fait cuisinier, mais on nâit rôtisier*, y en toda la región central de España se nace con la capacidad para asar, como en nuestras llanuras. Lo que allí se asa es, sobre todo, cochinillos o corderos lechales, y existe la costumbre, al servir, de separar las piezas con un plato de canto (en lugar de cuchillo) para mostrar cómo es de tierna la carne.

El Sur, como que es región de olivares, es el reino de los fritos: huevos a la flamenca, perdices a la andaluza, pescados fritos de Cádiz. Freír es, ya se sabe, procedimiento rápido, pero que exige una atención constante (el aceite ha de mantenerse a la misma temperatura), y los alimentos así cocinados no admiten espera.

Tampoco la admite el arroz, al que rinden culto toda Valencia, Alicante y Cataluña; allí se han creado platos universalmente conocidos como la paella, pero hay también otros arroces y no pocas sopas de pescado. En cambio, los vascos y los gallegos son los inventores de esas salsas de lenta preparación que pueden quedar al rescoldo, a la espera del momento oportuno, como el pil-pil de los vascos (pil-pil quiere decir, en vascuence, cocer muy despacio).

Los pescados del Cantábrico, riquísimo en toda clases de peces, o el remoto bacalao, nadan en esas salsas suculentas de Vasconia, cuyo liderazgo en materia de cocina no se discute en España.

Y, por fin, la zona de los chilindrones. Aves y conejos a la chilindrón son especialidad de la que se jacta toda la tierra aragonesa y sobre todo Zaragoza, su capital.

Se trata de dar aquí sólo un panorama gastronómico muy sucinto, pero no hay que olvidar



En este mapa "culinario" de España vemos la forma en que están ubicadas en ese país las distintas zonas gastronómicas a las que se alude en esta nota.

que la cocina española que se mantiene por tradición familiar y está muy poco sujeta a recetarios o fórmulas fijas es, por lo mismo, riquísima en especialidades locales.

América y la batata

MALLARME en la revista *La derniére mode* ponía de relieve la influencia de América en la comida europea.

Esa influencia, más que directamente en la cocina —son raros los platos *a la créole* en la cocina internacional— se ha hecho sentir en la alimentación. Europa modificó de manera radical sus hábitos alimentarios con la irrupción de la papa. La incorporó de manera definitiva y la adaptó a sus gustos culinarios.

Ignoró, en cambio, olímpicamente, a la batata, después de haberla honrado. El resultado, a la vista está. Los americanos ingerimos dócilmente papas, bajo las más diversas formas y las más elegantes denominaciones francesas (puré, allumettes, etc.) y despreciamos, avergonzados, la batata por no haber merecido la aprobación de Europa.

Pero los siglos han pasado, el Nuevo Mundo ha crecido, y ha llegado la hora de decir que la batata es exquisita, que el puré de batata con nueces, por ejemplo, es mucho más fino y más sabroso que el puré de castañas de los gourmets franceses y, por encima de todo, que el dulce de batata es, simplemente, un manjar.

Sólo el *snobismo*, la sonsera o la ignorancia (no retiro ninguno de los términos, que en algún caso pueden ser sinónimos) explica que no se sirva en nuestros mejores restaurantes, en lugar de los desabridos *gateaux* o los sensacionalistas y un poco rastacueros *crêpes Suzettes*, el delicado dulce de batata.

Por si esta página reivindicatoria consiguiera despertar algún eco, voy a dar, ya mismo, la receta del dulce de batata.

Pero, antes, para probar mi versación en la materia, diré que la batata también suele llamarse camote o boniato, y en Corrientes se la designa, a veces, *yotí*. En mexicano se dice *camotli;* en chibcha, *batata* y en aymara, *tuctura*. Hay, en fin quien la da como voz de origen caribe y quien como haitiana.

Receta de dulce de batata

3 kilos de batatas chicas (las mejores son las moradas).

1 kilo de azúcar

Pelar las batatas y ponerlas en agua fría. Sacarlas, ponerlas en agua ya caliente, y darles un hervor. Tirar esa agua. En otra cacerola hervir, en 2 y ¼ litros de agua, el azúcar durante 10 minutos, a fuego fuerte. Agregar las batatas y hacer hervir otros diez minutos.

Sacar del fuego y dejar una noche para que se *pasen* las batatas. Al día siguiente, hervir a fuego suave una hora y media o dos, hasta que se vean las batatas ligeramente transparentes. ●

Si usted busca un Chevrolet 64, Rambler 65, Valiant 66, Fiat 64, Peugeot 66 o un Di Tella 60 el mejor lugar para encontrarlos es el Concesionario FORD.

Los Concesionarios FORD venden autos usados de todas las marcas -incluso FORD- con garantía A-1.

A-1: Garantía de perfecto estado de cualquier usado. Garantía exclusiva de los Concesionarios FORD.



A-1

Concesionarios

Ford

Una red de empresas asociadas al progreso del país.

La pobre edificación y la no menos escasa vegetación contrastan con la diafanidad del cielo chaqueño.



EL TROVERO DE LAS

RECUERDOS DE LA VIDA DE FRONTERA

Por VIRGINIA CARREÑO

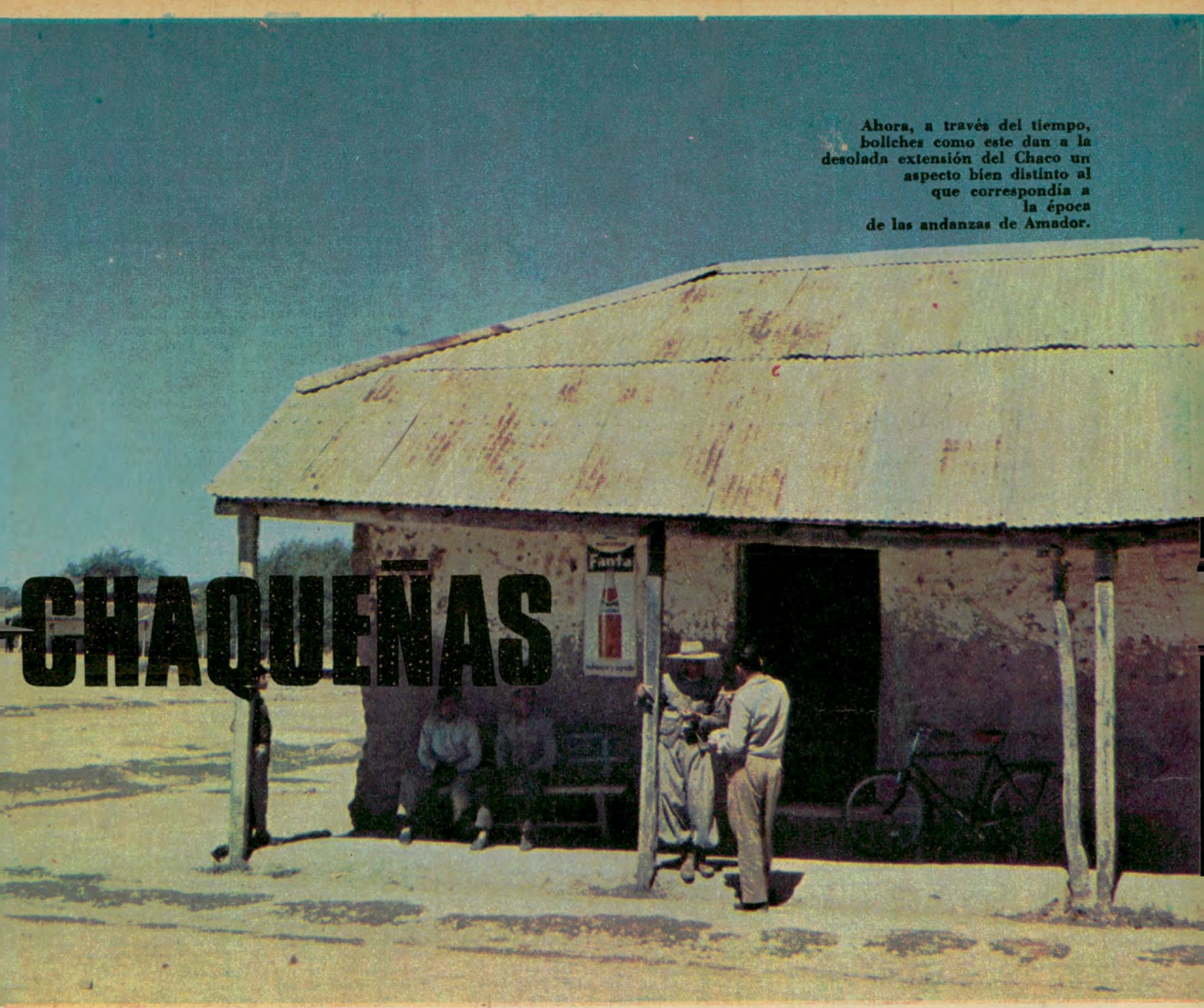
Para Autoclub
Foto de J. Giralt Font

Virginia Carreño pasó un tiempo en el Chaco, con su madre, veinte leguas al norte de punta de riel, médica que había sido enviada por el Ministerio de Agricultura para aliviar la suerte de los colonos alemanes desplazados de La Pampa que fueron al Chaco para fundar Colonia Castelli.



Poco es lo que ha cambiado la edificación en lo que fue escenario de las "correrías" del imaginativo Amador.

CHAQUEÑAS



Ahora, a través del tiempo, boliches como este dan a la desolada extensión del Chaco un aspecto bien distinto al que correspondía a la época de las andanzas de Amador.

HAY un carácter especial que es el *carácter de frontera*. La frontera norte o sur es movediza, avanza empujada por las colonias. Tampoco responde a la época nacional: la frontera vive siempre un tiempo anterior, eterno, y sin embargo avanzado. Seguramente fueron de ese espíritu los hombres que, en Asunción o Santa Fe, optaron en el siglo XVI por trasladarse con sus familias a la nueva Concepción del Bermejo, ciudad que habría de unir al Perú con el Paraguay, pero que fue destruida por los indios, a tal punto que se ignora precisamente dónde estuvo.

Con mi madre vivimos un tiempo en la frontera con los tobas, en el Norte del Chaco, cerca de Formosa. Han pasado más de treinta años desde entonces. Lo que era jagüel en el camino y formó parte de nuestro campo, es ahora la estación de ferrocarril, con su pueblo alrededor. Los estancieros salteños que eran la nobleza del lugar, los Roldán, los Berdeja, los Palavecino, seguramente han arreado hacia el norte sus vacas de largos cuernos, sus cabras, sus ovejas, y seguidos por una legión de perros bravos —tigreros algunos—, han cruzado con ellos el Bermejo, han repetido en Formosa el mundo del Chaco. Pero estoy segura de que la frontera, donde esté, sigue igual, igual en espíritu, en su aceptación de seres misteriosos venidos de otras gentes, en su aceptación de rigores que no encuentran ni buscan alivio, en su manera de ser como en un **más allá** del país y en su furiosa independencia.

El caballo era nuestro transporte seguro. Vivíamos a caballo, pero rara vez al galope. Cuando se andan muchas leguas sobre el mismo animal, no se galopa, se conversa con la distancia. Llevábamos un pasuco que podía convertirse en trote, un lindo trote sobre mi muy inglesa montura. Nunca quise acostumbrarme al recado ni a las alpargatas, ni al estribo corto. El andar de **jodhpurs** y de chambergo importado en las picadas que atravesaban víboras y caraguatás, eran también parte del ser de la frontera. No asombraban allí mis pantalones negros ni el juego de tocador de plata que el general ruso blanco extendía de noche sobre una tabla en el galpón, para sentirse en casa. Todos, en ese mundo de la frontera, éramos célebres, y si lo éramos bastante, nuestro nombre quedaba unido para siempre al del lugar.

La "Cañada García"

Para llegar donde vivíamos había que atravesar una feroz *cañada García*, que en tiempos de lluvia detenía todo tráfico motor desde Roque Sáenz Peña hasta el Bermejo. Solían los camioneros atacar ese cruce viajando en convoy —como los barcos en guerra— provistos de cadenas, tablones, palas y todo lo necesario para dar batalla al barro profundo y pegajoso que, rebalsando la laguna, trepaba hasta el mismo monte, cortando el camino. Sin embargo, Amador García, el español, siempre viajaba solo en su viejo camión cargado con tanta cosa desde hacía tanto tiempo que ni él mismo sabía qué llevaba. Cuando el barro avanzaba sobre sus ruedas para detenerlo, en vez de dar batalla, prendía fuego en algún altito seco. Hacía calor, pero sólo el humo desanimaba a los mosquitos, y, apoyado en cualquier cosa, una rueda, un tronco, un cajón, el apero, sacaba su libro y seguía leyendo hasta que secara y se pudiera pasar sin discusión.

Una vez había pasado tres días así,



Los indios chaqueños, descendientes de los tobas de la frontera norteña, viven en silencio su inútil espera.



La autora de la presente nota aparece en esta instantánea familiar en el Chaco en el año 1932.

leyendo en la cañada, acompañado por el canto de las ranas que resonaba en el círculo abierto bajo la luna... Después de esto, a la cañada le había quedado para siempre el nombre de García: Cañada García.

La gente nueva que no lo conocía se preguntaba, al escuchar el cuento, cómo era posible que leyese durante tres días y tres noches, sin otra luz que la del cielo; pero nosotros sabíamos que Amador podía leer su libro a la luz de las estrellas..., porque desde que había venido al Chaco siempre leía el mismo libro; sus letras y figuras le corrían por la sangre, eran su verdadera vida. Entre el croar de las ranas, el zumbar de los mosquitos y el ladrar de los perros lejanos, Amador García volvía a ser lo que nunca había sido: un alegre e ingenioso estudiante madrileño, envuelto en mil picarescas aventuras con marquesas pecadoras, con reyes que se disfrazaban de cazadores para visitar a una novia humilde, con monjas reclusas que por él perdían su mística y le hacían perder su carrera, y lo convertían en eso que él pretendía ser y no era, un camionero...

Estas historias repetidas, enriquecidas por las infinitas horas de viaje, se las he oído cien veces, tomando mate, y Amador nunca se equivocaba en los tonos; y si se le hacía una pregunta, contestaba como rescatando un secreto, un secreto de reyes, un secreto de Estado.

"Ahí viene Amador"

En cuanto se reconocía a lo lejos el ruido del motor de su camión, que bajaba y subía en la negra noche, siguiendo la huella, la gente de las casas levantaba la cabeza y decía: *Ahí viene Amador* —jamás le decían don—, *ahí viene Amador*. Esperaban contentos que el español se llegara hasta ellos con sus grandes piernas calzadas perezosamente en las alpargatas, la bombacha abierta a los costados, dejando ver sus tobillos huesudos, salpicados de barro.

Amador traía los ojos brillantes de historias secretas, que más tarde le saldrían en retacitos incitantes, en alusiones, en promisorias revelaciones de mundo insospechado... Amador era generoso. No amaba solamente a las mujeres que habían atravesado las páginas de su único libro, sino que distribuía galanterías dignas de ellas entre las mujeres que habitaban las rústicas moradas en el monte, junto a los palo-borrachos o en la bajada hacia un negro arroyo. ¡Les decía cosas tan lindas (sacadas del libro) y las decía tan bien! Pero no las engañaba, decía las cosas riéndose, galanteando libremente, en medio de los chañares y las breñas y las latas tiradas, como si estuviese en una Corte española. Por eso le seguían comprando, año tras año, dedales oxidados, corsés con ballenas y pinches para sombrero, allí en esa franja de campos ganaderos, entre las colonias algodoneras y el vago territorio de los tobas... *Tengo de todo, no más pedirme*, decía Amador. Le compraban lo que él podía venderles, que no era mucho porque la lectura le insumía, quizá no tantas horas de su vida como la total sustancia de ella. Los intereses comerciales no penetraban esa nube de ensueño en que vivía. Le compraban, sin embargo; le compraban para que se quedara, para que contara sus cuentos, y después, para que volviera, para que volviera...

Importancia del camión

Una vez, cuando ponía sus ruinosas cajas al sol después de una lluvia que había traspasado todas las cargas, le pregunté: *¿Cómo hace para vender esas cosas, Amador?* (Las agujas, de tan oxidadas, eran como de vidrio). *Las vendo, vendo todo*, me dijo él; *es cuestión de irse más al norte con la mercadería.* (Más al norte con sus cuentos). *Donde yo llego, niña mía, no llega nadie.*

Los camiones —los grandes camiones como casas navegantes— eran el chasque, eran el bazar, el *Shopping Center*, las tentaciones de la civilización. Aquí, en el Chaco, cien kilómetros más arriba de la punta de riel y hasta el Bermejo, todos dependíamos del camión y todos vivíamos igual... hasta que llegaba el camión: los estancieros, los dueños de boliches, los enviados del Ministerio de Agricultura, los misteriosos emigrados... Nuestras casas eran de adobe; su lujo, el estar blanqueadas. Muchas quedaban color tierra y entonces se confundían con los árboles, como nidos de hornero. Su presencia se adivinaba, sin embargo, por las aves domésticas que salían de entre los árboles espinosos y ralos, por el furioso ladrido de los perros, por las latas tiradas... Aparecía entonces la señora, y si era Amador el que llegaba, a los tumbos y a los saltos de su vieja galera motorizada, sonreía, aguardando el *teatro*, que no tardaba en producirse en cuanto bajaba el gran romántico, el trovero Amador. La señora gastaba desde unos centavos hasta los cientos y los miles de pesos, porque había gente muy rica en esta y en la otra banda del Bermejo. Corría mucha plata entre los estancieros de chambergo de cuero y guardamonte salteño. Claro que resultaba difícil saber precisamente de quién era y en qué estaba. A la hacienda había que cazarla por el monte, y en cuanto al estanciero establecido en vastas tierras fiscales, solía tener una familia muy grande consistente de mujer, hijos, entenados y otros... Como en los tiempos de Francisco de Aguirre, conquistador del siglo XVI, sentían seguramente que la mejor manera de tener junto a uno gente partidaria es procrearla. Los hijos de las mujeres que no eran la principal se arrimaban lo mismo a las casas del padre, más jefe de tribu que de familia, y la señora los aceptaba y los criaba como hermanos de los suyos. Sólo así era posible encontrar tanta gente moza para correr hacienda en el monte sin agarrarse luego a cuchillazos con su dueño.

Legítimos y entenados

Para vivir en el Chaco había que ser muy valiente. No sólo víboras y tigres, más, sobre todo, asaltos. (Sólo Amador parecía estar eximido). Los turcos camioneros que iban urdiendo un poderoso comercio en las últimas fronteras a menudo terminaban baleados a la vuelta de un cobro. Me acuerdo la cara de uno que iba sentado junto al chofer. Ya estaba amarillo, pero iba sentado, sin palabra, sin protesta, veinte leguas por delante —y de qué camino—, hasta su muerte en el hospital de Roque Sáenz Peña...

País bravo: un acopiador de frutos se suicidaba después de una tercera quiebra fraudulenta, un libanés era baleado en una picada, el hijo de un estanciero porteño moría acuchillado por una ofensa hecha a un peón por el padre...

Las familias grandes, con muchos hijos y entenados capaces de sacar muy rápido el cuchillo, estaban más protegidas, podían vivir como vivíamos todos, a puertas abiertas, haciendo pasar a tomar mate a todo el que entrara al campo; tal la costumbre en las fronteras y en toda región donde las distancias son grandes.

No era igual la situación de los hijos legítimos y los entenados. En la estancia que más cerca teníamos, la heredera legal, educada en la ciudad, solía pasearse, principesca, por la llanura hirviente, con sus *breeches* blancos. Era una muchacha alta, bella, noble. Alguna vez nos cruzamos. Yo esperé su invitación y ella la mía. Nunca nos conocimos, pero aún no he olvidado su orgullosa soledad.

Las compras en las estancias chaqueñas obedecían a extrañas leyes, como de jactancia mahometana... Me acuerdo que hicimos noche (dormimos sobre catres bajo el cielo y de mañana el rocío nos despertó) en una estancia importante. La cortesía de los dueños había sido perfecta. Nos prepararon una sopa espesa con harina y grasa y mulita asada sobre las brasas. Nos hicieron ponderadas preguntas y esperaron las respuestas y dijeron *ajá, ajá*. En las casas, principalmente galpones —a nadie se le ocurría vivir puertas adentro—, había por lo menos tres máquinas de coser nuevitas y otros muchos aparatos cuyo uso ciertamente ignoraban y parecían desdeñar, es que los últimos años habían sido buenos y esos juguetes deseados por los del pueblo indicaban holgura y poder. En

(Continúa en la pág. 148)

POÇOS DE CALDAS: UN PARAISO

Por

M. JORGE FERREIRO

Para Autoclub

PARA el paciente reumático que por cualquier circunstancia no quiere usar algunos de los tantos y buenos lugares termales de nuestro país, o, simplemente para el turista inquieto que desee conocer lugares de suma belleza y descanso, Poços de Caldas le retribuye con creces los dos mil kilómetros aproximados que es necesario recorrer, si tomamos a Buenos Aires como punto de partida.

Situado Poços de Caldas en territorio brasileño, departamento de Minas Geraes, a 280 km al norte de São Pablo y a 490 kms al N.E. de Río de Janeiro, está unida a ambas ciudades por hermosas rutas totalmente pavimentadas, de reciente terminación y servida por modernos y confortables ómnibus que hacen el recorrido varias veces por día en cuatro horas desde São Pablo, y en ocho horas a Río de Janeiro. Ubicada en plena serranía (sierra Mantiqueira), a casi 1.200 m sobre el nivel del mar, goza de un clima agradabilísimo todo el año, con días radiantes y luminosos, pues llueve solamente durante los meses de enero, febrero y marzo. Variedad enorme de flores de gigante tamaño; viñedos y frutales de todo tipo; aguas termales y minerales; ríos, arroyos y montañas dan a esta región una belleza y un encanto especial, tanto que en pocas partes es dado encontrar reunidos, tantos privilegios naturales. *Ciudad de las Rosas* ha sido también llamada, y una poesía en portugués, de S. P. Luz, lo dice gráficamente en su segunda estrofa, que traducida expresa así:

Dijo Dios a los Angeles en secreto:
Preparen este lugar;
Llénenlo con ríos y flores,
Con muchas aguas virtuosas,
Para hacer un Paraíso
En esta tierra brasileña.

Los primeros combates

Por el año 1675, habitadas esas regiones por los indios Cataguases, hubieron de trabar los primeros combates con los *bandeirantes* (expedicionarios) portugueses, que internados en busca de oro, encontraron en cambio unos pozos de aguas surgentes, de elevada temperatura y de fuerte olor a azufre, que aprovecharon algunos para sus baños, sanando como por encanto de afecciones de la piel y dolencias reumáticas, que hasta entonces habían sido rebeldes a todo tratamiento. Se establecieron entonces centros de población alrededor de esos pozos (poços) milagrosos, que los llamaron también de Caldas, en comparación a las famosas Caldas de la Reina, de la corte portuguesa. A ese pueblo naciente se le impuso entonces la extensa denominación de *Nuestra Señora de la Salud de las Aguas de Poços de Caldas*. Pero en 1888 y hasta la fecha, se redujo a las tres últimas palabras, o sea simplemente: *Poços de Caldas*.

Actualmente es una importante y pintoresca ciudad de unos 50 mil habitantes con calles anchas, pavimentadas, muy bien arboladas y limpias; de edificación moderna y alta, con hoteles y edificios de propiedad horizontal de hasta quince pisos de altura. Treinta farmacias y más de ciento cincuenta profesionales, entre médicos y odontólogos; comercio de todo tipo y bien surtido; bodegas y fábricas de cristal; espléndido teatro Municipal; cines, confiterías, bares y boîtes, etc., satisfacen todas las necesidades y exigencias del viajero.



Una vista de la localidad termal brasileña Poços de Caldas, en cuya parte central vemos su hermosa iglesia parroquial.



"Piedra Balao", curiosa formación volcánica de dos piedras enormes superpuestas y en perfecto equilibrio, es un paseo muy pintoresco de Poços de Caldas.

El Instituto Antonio Carlo

Pero la verdadera importancia de Poços de Caldas radica en sus aguas sulfurosas-termales, conocidas ahora en todo el mundo. Uno de los folletos, profusamente distribuido y traducido en cuatro idiomas (francés, inglés, italiano y español) dice textualmente en uno de sus párrafos: *No hay duda que Poços de Caldas es hoy la mayor, la más bella y confortable estación de cura y reposo de América del Sur, en nada inferior a los más conocidos balnearios del Viejo Mundo.* Y a la verdad que no hay exageración en todo esto. Porque, además del efectivo poder curativo de sus aguas termosulfurosas, la administración de sus baños está seria y cuidadosamente controlada como en ninguna otra parte. En realidad, donde se concentra su mayor atención es en el llamado Instituto o Termas *Antonio Carlo*, establecimiento con más de treinta y cinco años de existencia, que ocupa un edificio de tres plantas de toda una manzana. En el primer piso existen doscientos compartimientos para otros tantos baños de inmersión, con una sección para hombres y otra para mujeres, atendidos por enfermeros y enfermeras tan amables como competentes. La parte alta se destina exclusivamente a los aparatos especiales para las distintas localizaciones reumáticas; gimnasia médica; baños turcos, duchas a presión, etc. Y hasta en el amplio hall del establecimiento es dado cumplir el reposo, aconsejable luego de estos tipos de baños, y donde se brinda también la comodidad, para una mejor recuperación de tomar el clásico *cafesinho* brasileño.

Más de trescientos mil turistas de todas partes desfilan anualmente, atraídos por la fama curativa de sus aguas o por la belleza y tranquilidad de la región. Y una cantidad tan considerable de viajeros que se renueva constantemente durante todo el año, porque todos los meses son buenos para visitarla, ha traído, lógicamente, un incremento rápido de la hotelería, que actualmente, entre casas de pensión y hoteles, suman más de noventa, para todos los gustos y para todos los bolsillos. Hoteles magníficos, de varios pisos, con calefacción, salas de entretenimiento para grandes y chicos, pileta de natación y comida extraordinaria, brindan al visitante todas las comodidades y los mejores adelantos del confort moderno.

El velo de la novia

Tiene además el turista la oportunidad de visitar en Poços de Caldas paseos muy pintorescos, en plena serranía, como la cascada *El velo de la novia*, o la represa Bertolán, o el Country Club o la *Piedra Balao*, curiosa formación volcánica de dos piedras enormes puestas una sobre otra en perfecto equilibrio. A su vez, un enorme monumento al Cristo Redentor, de treinta y seis metros de altura, construido en 1958 en la parte más alta de la sierra Santo Domingo, a 1.400 m sobre el nivel del mar, es visible desde cualquier punto de la ciudad.

Es indudable que al viajero que desee tener un conocimiento más completo de toda esa privilegiada región, le convendrá hacer el trayecto de ida, por ejemplo, desde Río de Janeiro a Poços de Caldas, para regresar por el camino a São Paulo, o viceversa. Atravesará, así, continuamente, bajas y altas montañas de exuberante y florida vegetación, a veces por trayectos de cornisa de hasta dos mil metros de altura, de cuestas pronunciadas, pero todo pavimentado y señalado perfectamente; conocerá otros lugares termales vecinos y con abundantes aguas minerales como Aguas da Prata; podrá visitar ciudades muy importantes, especialmente Campinas y precisamente desde aquí, desde Campinas a São Paulo estará sobre la ruta tal vez más cuidada y hermosa de todo Brasil, recientemente terminada en cien kilómetros de extensión. Ruta amplia, de doble mano y de dos coches por mano, separadas ambas por una franja de tierra con plantas de flores, pero también con puntas de cemento cada cincuenta centímetros, que hacen imposible el paso de una a otra mano. Camino abierto entre cerros cubiertos de alta y hermosa arboleda, muy parecida a la de nuestros incomparables lagos del sur, con muchísimos tramos sinuosos, de elevados precipicios y empinadas cuestas, en medio de un paisaje realmente inolvidable. Como inolvidable le habrá resultado seguramente al turista Poços de Caldas, verdadero paraíso, como dice la poesía citada, y lugar encantado de salud y de reposo. •



El autor de esta nota aparece en compañía de su esposa, con el fondo que les brinda la cascada llamada "El velo de la novia".

PUBLICIDAD A. C. A.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
F.I.A.-A.I.T.-F.I.T.A.C.

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.

FIESTA DE TOROS Y

Por ARTURO BERENGUER CARISOMO
Para Autoclub

DENVER, en Colorado, es una ciudad como tantas otras de los Estados Unidos: muy ancha, muy cómoda y, quizá, no tan alta, tan empinada como Chicago o New York. En cierta medida, según le ocurre a muchas otras del centro-oeste, con un cierto aire provinciano diáfano y tranquilo. Cierto es que el pasajero siempre cree definir una ciudad, un paisaje, de suyo múltiples y cambiantes, por el momento en que le tocó vivirlo; si Denver no tuviere este aire —y yo creo que sí— que mi simpático colega Fonseca, profesor español de su ilustre Universidad, ponga las cosas en su punto.

La invitación

Todo argentino en tierra extraña lleva consigo un fragmento de pampa y un resabio de gaucho. Cualquiera fuere su profesión, representa inexorablemente como una especie de delegación ganadera; es una forma de la fatalidad telúrica. Recuerdo una noche, en Barcelona, saliendo del Teatro Liceo con un magnífico catalán a quien, en un entreacto de *Tanhauser*, le había trazado, ¡sabe Dios cómo!, una sumaria pintura de la Argentina, me dijo tendiendo el brazo derecho hacia la Rambla iluminada y tumultuosa: *Allí no tienen ustedes nada de esto, ¿eh?, allí todo pradera, todo pradera.* Me quedé yerto.

Quizá por este prestigio, aquella noche al Shirley Savoy Hotel de Denver llegó una tarjeta invitando para una Exposición y fiesta ganaderas. Era el homenaje de aquella ciudad del *Colorado cowbelles* al supuesto ganadero del sur.

El respeto

Yo recordé inmediatamente —es tenaz memoria desde la infancia— la solemnidad académica de nuestra famosísima Exposición Rural. La inauguración a toda pompa administrativa, los discursos económico-financieros, el hierático desfile de los animales y, ¡claro está!, aquellas visitas escolares en alguna soleada mañana de agosto que para mí suponían la agridulce sensación de un día menos de clase y un consabido ataque de asma producido por aquel tufo penetrante y acre, mezcla de sudor animal con detritus y paja de los establos.

Cruzábamos los *boxes* en fila india —teoría de blancos delantales maternalmente almidonados para el caso— mientras el buen maestro daba una problemática explicación de ganadería que a todos nos parecía música celestial vaga, evanescente y lejana; luego, venía la maldecida *composición* en la que invariablemente nos escapábamos por la tangente de la exaltación patriótica: todo era riqueza, bienestar y porvenir, color de rosa.

Saltos de vallas, domas de potros, derribadores de reses y hasta enlazadores que actúan con efectos de luz negra es la fiesta de toros y caballos en Denver, de que se habla en esta nota.



CABALLOS EN DENVER

Me tomó el sueño evocando aquellos años lejanos, y pensé que, al día siguiente, asistiría a una ceremonia igualmente solemne, regimentada y didáctica.

De noche

La fiesta era nocturna, lo que no dejó de llamarme la atención; una noche del febrero norteamericano: encendida, vibrante, helada; dos o tres grados Farenheit bajo cero que, en un invierno porteño saldrían *como noticia* en la primera plana de los periódicos con las letras más gordas de la linotipia.

Nos dejó el taxi en una doble barraca circular: el espacio entre el primero y el segundo círculo agrupaba una heterogénea muestra supuestamente ganadera, donde había de cuanto soñaron el campo y la industria, dispuesto con ese amontonamiento caótico de los escaparates y mostradores americanos: desde un sombrero tejano a un arado último modelo; desde un cinturón con taracea mexicana a un congestionado ejemplar de *Aberdeen-Angus*. Un mundo humano no menos heterogéneo se movía en esta suerte de feria abigarrada o inverosímil regada por cientos de esas máquinas que por centavos de dólar arrojan de sus gárgolas milagrosas: paquetes de cigarrillos, vasos de jugos diversos, bolígrafos o encendedores automáticos. Por entre este bazar desconcertante, ya cruzaba una dama en elegante traje de amazona, ya un perfecto *cowboy* digno del mejor *western* italiano, ya el clásico *farman* lento, enorme y sonrosado del valle de California. La verdad es que, como *show*, este calidoscopio de hombres y de cosas era, sin más, una diversión de primer orden. No podía darse una noche más animada y menos agraria.

El otro círculo

Sencillamente, una pista de circo. Al sentarme en aquellas gradas del enorme picadero quedó instantáneamente borrada la imagen criolla de la fiesta ceremoniosa y pautada; lo agrario-ganadero, como si dijéramos lo económico, quedaba disuelto en espectáculo puro: luces, gentío, vendedores, música chillona, era lo menos propicio para una estimación, diríamos técnica, de sólidos *reproductores*. Se me ocurre que nuestros venerables vacunos, equinos y ovinos —tritagonistas inexcusables de nuestras apolíneas exposiciones— eran allí apenas un miserable pretexto. Lo importante era divertirse.

A nadie se le ocurriría, pienso yo, asistir a la maravillosa ilusión del circo —esa célula primaria y, como tal, invariable de todas las ficciones del mundo— con ánimo de calcular el valor económico de sus animales; pues bien, yo creo que ninguno de los presumibles ganaderos que aquella noche, en Denver, asistían a la feria, se les daba un ardite de economía y ganadería o, por lo menos, estaba ese interés escandalosamente disimulado.

Escandalosa y alegremente: saltos de vallas, domas de potros ariscos, derribadores de reses. Hasta aquí, dando por junto lo que por separado hacemos los criollos; mas enseguida vino el jugador de lazo hasta con efectos de luz negra, corrieron briosamente con carro, atuendo de época y caballos blancos y negros las romanas cuadrigas de Ben-Hur, trotaron los ocho troncos de la famosa Budweiser —el King of Beers— de Saint Louis y, por si fuera poco, dos clowns pusieron la nota de los revolcones gimnásticos y las bofetadas. El buen americano, doy fe, se divertía a rabiar.

Lentas, cansinas, aburridas, casi por compromiso como el gitano de Lorca, habían desfilado, en el comienzo, algunas reses como avergonzadas de un recibimiento popular glacial e indiferente.

Un poco de sociología

Nada más que un poco, no se alarme el lector. Todos lo sabemos y se ha repetido: el criollo, mejor, el porteño, es solemne, taciturno y, en el fondo, orgánicamente tímido; hay un hecho humano que lo aterra: hacer el ridículo, señal infalible de inseguridad: por eso ríe poco y canta menos; es un modo, ¡ah, Ortega!, de estar *a la defensiva*, de no mostrar llaneza o ingenuidad. No tiene otra raíz nuestra famosa *viveza*, extrema tensión de quien siempre está temiendo ser sorprendido en falta; de ahí a la solemnidad no hay más que un paso, y de la solemnidad al aburrimiento... hay tan poco trecho.

Tres cosas sorprenden en el americano: su modestia, su sencillez, su ingenuidad. Es modesto porque se ha dado cuenta que su cultura —su nueva forma de cultura o estilo de vida, como quiera llamarse— aún no tiene la raigosa solidez de la europea; es sencillo porque su fortaleza no es de ayer y hoy le parece la cosa más natural del mundo; es ingenuo en razón directa de esa misma fortaleza, de esa misma seguridad. Esto le permite ser un hombre esencialmente serio y, al mismo tiempo, dichosamente infantil.

Cuando digo *infantil* no quiero denostarlo; todo lo contrario: esa enorme reserva de vida sin compromisos le permite, en otras dimensiones, una solvencia y una fuerza inapelables; el hombre, la sociedad, capaces de conservar intacta una zona radicalmente auténtica de ingenuidad, son las únicas en condiciones de mantener la cabeza fresca a la hora de la verdad.

Los hispanoamericanos —vieja herencia— abusamos tanto de nuestra prosopopeya, que al llegar lo verdaderamente serio, lo ineludible, no acertamos casi nunca a distinguir la austeridad formal y decorativa de la esencial y necesaria.

Aquella noche en Denver reflexionaba sobre estas cosas mientras los buenazos americanos se reían a más y mejor sin dárseles, como ya dije, ni un comino de las reses y su economía. Yo, como buen porteño, no podía sacarme de encima la seriedad escolar aprendida en mis viejas visitas pedagógicas a la Exposición Rural; incluso, extrañaba el asma, que siempre me pareció elemento indispensable del programa y hasta temía que alguna autoridad de Denver me exigiera, al otro día, la composición reglamentaria.

A la mañana siguiente, en el comedor del hotel, por entre ese mar culinario que supone el *break-fast* en los Estados Unidos, dos caballeros, dos aludos tejanos sobre sendas sillas, charlaban en voz baja y escribían guarismos en un papel. Pensé en la compra o venta de algunos animales para la *cabaña;* las caras estaban serias y concentradas. La noche, la alegre noche había quedado atrás: había llegado la hora de la verdad. •

Las calles de Buenos Aires

Por
GUSTAVO
GARCIA SARAVI
Para Autoclub
Foto de J. Giralt Font

LOPE DE VEGA

DURANTE un buen trayecto, Lope de Vega nada tiene que ver con Lope de Vega. Y esta carencia de unidad, naturalmente, decepciona. De vereda a vereda, en efecto, de esquina a esquina, faltan los hálitos del Genio. Todo se limita a ser una sangrienta carnicería, una tienda, un quiosco, una casa para regalos, una verdulería, un negocio de discos. El transeúnte que cree en los símbolos y en los nombres de las calles la camina y camina, buscando la amorosa alegoría:

...¡Oh, siempre aborrecido desengaño,
amado al procurarte, odioso al verte,
que en lugar de sanar abres la herida!
Pluguiera a Dios duraras, dulce engaño,
que si ha de dar un desengaño muerte,
mejor es un engaño que da vida.

Pero es inútil. Y el presunto e iluminado progreso continúa jalonando el barrio con pizzerías, bares, nuevos negocios de muebles, materiales plásticos, géneros, camisas, latones, porcelanas.

Y las palabras escritas no dicen, por ejemplo:

...Oh, libertad preciosa,
no comparada al oro
ni al bien mayor de la espaciosa tierra...

O esta otra cuarteta en la que se hace mención de las promesas:

¿Cómo quieres, di, que crea
que el aire se las llevase
estando los dos tan cerca
que apenas pasaba el aire?

Los vocablos, las frases nada tienen que ver con el amor y conminan: **Aproveche hoy, gigantesca liquidación, Saldos, Precios nunca vistos, Ofertas increíbles, Ocasiones, A menos del costo.** No habrá manera de encontrar en ninguna parte estos octosílabos:

...y pierdo mucho en perderte
y gano mucho en amarte...

De cualquier modo, la imaginaria caminata nos puede dejar una enseñanza literaria en los siguientes conceptos de Pedro Henríquez Ureña: "...Y por eso, porque ve poéticamente a toda España, desde las minucias de su vida diaria hasta sus sueños recónditos, porque ama toda su tierra, desde la jara de sus caminos hasta la veleta de sus torres, y siente con todo su pueblo, compartiendo desde su irreflexiva violencia en amores y ambiciones, cuchilladas y duelos, hasta su limpio espíritu de fraternidad humana, Lope de Vega es poeta a quien habrán de acudir siempre cuantos quieran sentir viva y cordial la ingenua llama en que arde el espíritu de los pueblos hispánicos." O esta otra trans-



En la calle Lope de Vega todo se limita a ver botellas en la acera, una tienda, un quiosco, una verdulería o una sangrienta carnicería.



El "cocktail" de los más diversos carteles comerciales durante parte de su trayecto hace que Lope de Vega no tenga nada que ver con Lope de Vega.



En estas casas de departamentos de Malabia viven las estrellas de cine, y el amor o la ficción del amor de los hombres y mujeres maquillados.

cripción, útil para recordarnos su teratológica vitalidad y grandeza: **"Antes de cumplir 40 años, Lope de Vega había escrito más de doscientas obras. Y había vivido activamente, con estudios y amores, viajes y guerras."**

Las calles de Buenos Aires siguen siendo apropiadas, como es lógico, para llegar a alguna parte. O para no llegar a ninguna, como en la trayectoria de *los* sueños.

MALABIA

Arenales no es una zona con arenas ni Juncal un sitio donde crecen los juncos. Y Gavilán no es un ave ni Nazca el imperativo de un milagroso verbo. Y Malabia, por supuesto, no es el nombre de un país o de una capital sino el de **un abogado,** oriundo de La Plata, Bolivia. En los textos comunes no se encuentran, habitualmente, más datos acerca de su existencia, su actividad, su aporte a la historia que justifiquen, al cabo de las décadas, su condición de propietario de una de las calles más hermosas y encumbradas de Buenos Aires.

Aquellas mismas sucintas biografías suelen agregar, como al descuido, la siguiente calificación: **monárquico,** no se sabe bien si como una ponderación o, lo que es más probable, como una suerte de defecto moral que ha incidido en la no del todo segura ubicación del letrado en la posteridad. La ocasión podría ser propicia para recorrer, aunque muy rápidamente, nuestro pasado y revisar aquella horripilante posición política que, por otra parte, fue compartida por una buena cantidad de nuestros próceres, como Carlos de Alvear, Rivadavia, Pueyrredón o Manuel Belgrano, por ejemplo. Pero esta disquisición nos apartaría de nuestra función de casi recopilador de greguerías callejeras, y seguimos de largo. Y pensamos, por un segundo, que quizá el tan temido Rey que se pretendía para las Provincias Desunidas del Río de la Plata hubiera significado, realmente, orden y respeto en el origen de la nacionalidad. Algo así como una paz con corona. O para decirlo indirectamente con las palabras de Manuel Mujica Lainez: "La paisanada levantisca encontraba en esa vida riesgosa, diarias ocasiones para medir su bravura. Aquellos criollos que tenían el cuchillo siempre listo y que arrojaban las boleadoras con limpia destreza, peleaban sin saber exactamente por qué, a la zaga de los jefes a quienes adoraban como dioses", y peleaban, sobre todo, como dice Simón Peñalva en uno de los diálogos de Ascasubi, **por afición,**

...en cuanto se arma una guerra,
sin más averiguación
de si es rigular o injusta...

De cualquier modo, Malabia hoy se parece a la calle Lavalle. O a la inversa. En ambas, viven las estrellas de cine, el technicolor, la tapa de las revistas especializadas, el galán, el último romance, el amor o la ficción del amor de los hombres y mujeres maquillados que tienen la virtud (o quizá el defecto) de transformar una butaca y una pantalla de platino en algo que creemos que es la vida. O el arte. O una bella ilusión enroscada en una viborilla de celuloide. La diferencia entre una calzada y otra radica simplemente en que en una los **astros y luminarias** —extranjeros en un 90 %— la habitan o recorren sólo con carteles, fotografías, letreros luminosos o **sensacionales estrenos.** En Malabia, en cambio, viven realmente un buen porcentaje de nuestros fabricantes (o, mejor dicho, intermediarios) de sueños. Así, al menos, se lo descubre cuando uno lee los sesudos reportajes, brillantes crónicas o muy hondas y filosóficas declaraciones de nuestros artistas del "cine, teatro y TV". Lo "chic", lo inalcanzable, lo mágico, en efecto, consiste en un "pisito" en Malabia. Desde allí se domina el presunto señorío y la fama. Y los contratos por muchos millones de pesos. Sobre todo si está a pocos metros de la avenida del Libertador o los verdes y árboles del Jardín Botánico. O sea, en el epicentro de la gloria. O de la glorieta... •



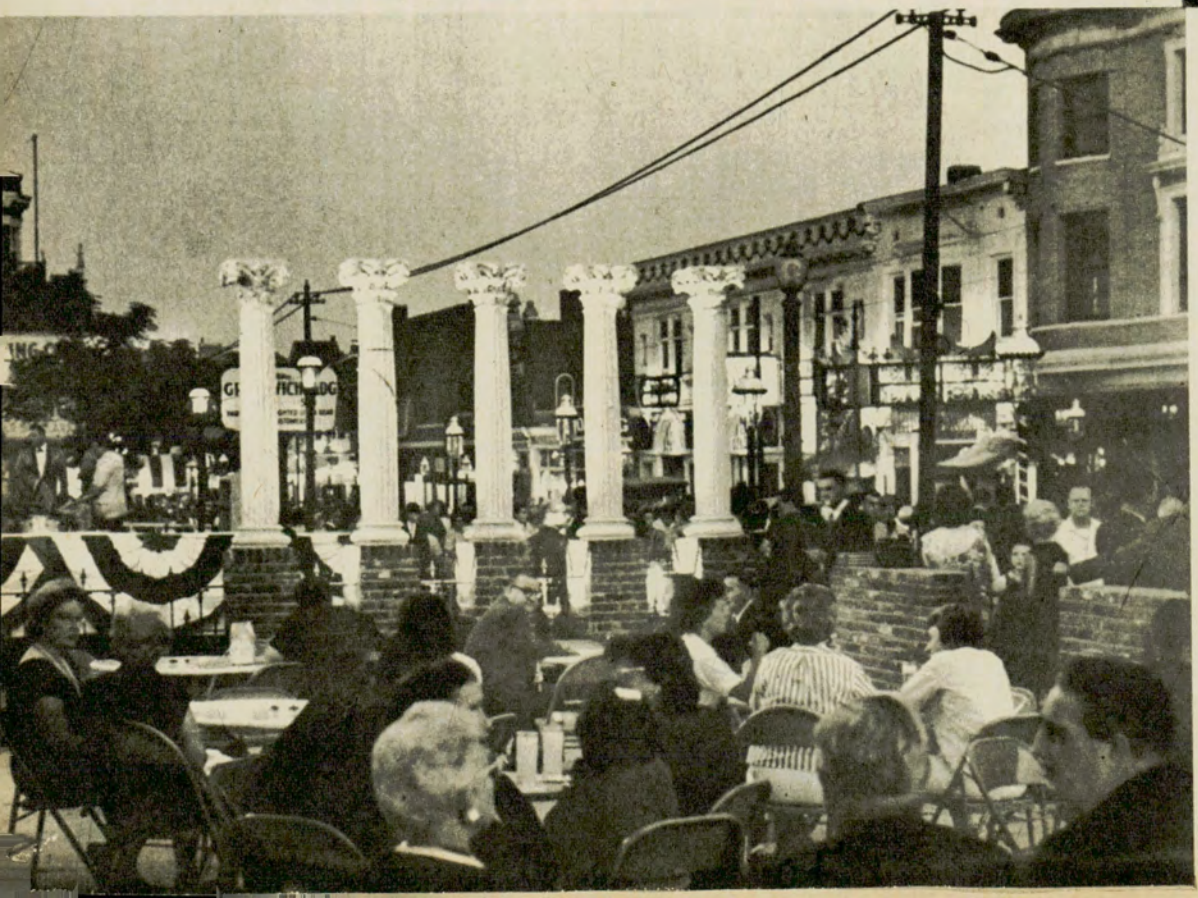
Cerca de la avenida del Libertador y del Jardín Botánico funciona en la calle Malabia el epicentro de la gloria o de la glorieta del cine.

CIUDADES DE EE. UU.

ST. LOUIS
LA PUERTA DEL OESTE



Aspecto actual de la Plaza Square, que durante muchos años fue considerada un adefesio. Fue remodelada con el resultado que aquí puede observarse.



Jazz sureño, cantantes folklóricos, bandas de los tiempos pasados, tabernas y lugares de entretenimientos son el principal atractivo de Gaslight Square.



Esta es la historia de St. Louis, Misurí, una ciudad que ha dado grandes pasos en la renovación urbana y la educación del niño menesteroso. Una vez en la ruina, esta metrópoli del medio Oeste está disfrutando ahora de un resurgimiento en las actividades comerciales, construcción de edificios y orgullo cívico.

St. Louis, Misurí, gusta de que la llamen *La puerta del Oeste,* como en los días pretéritos. La ciudad es una mezcla del Oeste informal, el llano medio Oeste y el Sur nostálgico. Descansa en las márgenes del fabuloso río Misisipí y es la patria de un pasado legendario, con sus embarcaciones fluviales.

St. Louis fue el asiento de la primera carrera de globos aerostáticos y la primera en servir los embutidos conocidos como *perros calientes* y helados; es la tierra de la mayor cervecería y la mayor zapatería, y el segundo centro ferroviario de mayor amplitud. Allí se inventó la primera pipa de mazorca de maíz, y allí se hizo la primera operación para extraerle un pulmón a un hombre.

Pero hace menos de quince años, muchos ciudadanos de St. Louis se encontraban en disposición de coincidir en que la ciudad era un revoltijo.

Ciudadanos de ingresos elevados y medianos se mudaron a los suburbios. Las mansiones se convirtieron en casas de vecindad para la gente más pobre; cesaron las construcciones de nuevos edificios para oficinas; la industria se paralizó; cerca de la mitad de la ciudad se trocó en arrabales o algo así; la actividad en bienes inmuebles y comerciales declinó en medida alarmante.

Como un crítico ha observado, *pocas veces una ciudad de los EE. UU. ha estado tan al borde de un desastre urbano, y pocas veces una ciudad trabajó en favor de un resurgimiento con tanto ahínco o con más éxito.*

Punto de partida fue 1952

El punto de cambio para St. Louis



Al fondo, el arco de Gateway es el símbolo del nuevo Saint Louis. Tiene una dimensión transversal de 189 metros y fue proyectado por Eero Saarinen.

advino en 1952, cuando los líderes comerciales, alarmados por los débitos crecientes de la ciudad, organizaron el Civic Progress Inc., una asociación altruista, y respaldaron a Raymond Roche Tucker para alcalde, con felices resultados. Cuando el nuevo burgomaestre tomó posesión de su cargo, su salario fue exactamente la mitad del que tenía como jefe del departamento de ingeniería mecánica de la Universidad de Wáshington, en el propio St. Louis.

El alcalde Tucker llamó a los líderes comerciales de la ciudad para que lo ayudaran a trabajar en los problemas de la misma. Consiguió la aprobación de una emisión de 110 millones de dólares en bonos para el mejoramiento público y llevó capital del fisco y privado a la ciudad.

En 1961 se abrió una puerta al progreso cívico cuando el consejo municipal, después de una prolongada controversia, anuló un anticuado código de construcción en favor de uno nuevo que permitía el uso de materiales y técnicas más modernas y baratas.

El anterior, conocido como un código de especificaciones, tenía estipulado qué métodos y materiales debían utilizarse, y no se permitía nada que no estuviera mencionado en su letra. Ese código de especificaciones, en vigor durante veinte años, virtualmente congeló los métodos de construcción. El nuevo, en cambio, es esencialmente un sistema que indica metas funcionales e invita a la innovación. Bajo las nuevas especificaciones, por ejemplo, los costos eléctricos de construcción han sido reducidos entre un 30 y un 40 por ciento.

Desde 1961, las actividades en la construcción avanzan a un nivel de récord. Al presente se proyectan construcciones, en el área metropolitana, por un valor aproximado de dos mil millones de dólares. La parte comercial de la ciudad tiene nuevos edificios y moteles de mucha altura; a lo largo de la tierra ribereña han sido suprimidas las construcciones ruinosas para abrir paso a nuevas casas de departamentos.

Un gran proyecto

La zona de Mill Creek, de 182 hectáreas, en otra época atiborrada de ciudadelas para la gente pobre, es ahora uno de los proyectos más grandes de la renovación urbana en los Estados Unidos. Las casas de vecindad han sido demolidas, grupos de nuevas edificaciones están levantándose y una vía *expresa* une la zona comercial con otra autopista que conduce a las afueras de la ciudad.

Desde el punto de vista comercial, una de las urbanizaciones más interesantes es la sección que St Louis llama la Plaza Gaslight. En 1959, un grupo de jóvenes empresarios se hizo cargo de los edificios venidos a menos y los convirtió en restaurantes pintorescos, tabernas y sitios de entrenamiento.

Ahora la Plaza Gaslight es el número uno de las atracciones turísticas de St. Louis, así como un lugar favorito para los ciudadanos locales. Allí hay algo para todo el mundo: jazz sureño, bandas de los tiempos viejos, espectáculos en las aceras públicas, un jardín cervecero y futuros poetas. Y las lámparas de gas ayudan a mantener el ambiente.

Otros cambios menos dramáticos se han producido en varios frentes importantes de St. Louis. La educación de los grupos de bajos ingresos, principalmente negros, es un ejemplo de primera categoría. El inspirado funcionario escolar que está detrás de eso es el doctor Samuel Shepard, un educador negro.

El doctor Shepard es el superintendente auxiliar del distrito escolar Banneker, de St. Louis. Este distrito cubre 15 millas cuadradas, con 23 escuelas elementales, 500 maestros y 16.000 muchachos *culturalmente en desventaja*, la mayoría negros.

La educación y los negros

La cruzada del doctor Shepard comenzó en 1958, cuando descubrió que la mayoría de los muchachos del distrito sólo lograban bajas calificaciones en los exámenes. Sólo un siete por ciento de los estudian-

tes de Banneker clasificaban para las clases superiores y el 47 por ciento tenía que ser situado por debajo del promedio del sistema local, llamado *track*. Sólo el 10,6 por ciento de los muchachos de las escuelas primarias podían leer los libros de texto prescriptos. En ese sistema local se agrupa a los muchachos de acuerdo con su capacidad.

Nosotros sabemos que nada inherente al negro explica esa demostración —dijo a los directores de escuelas—, *pero primero tenemos que convencer a sus familiares de que la educación es importante.*

Y pudo convencerlos. Invitó a los padres para celebrar reuniones en las cuales explicaba las ventajas económicas y las oportunidades disponibles para el adulto instruido. Lentamente su palabra se difundió y las reuniones comenzaron a ser atendidas por 400 ó 500 personas. Les dijo a los padres que propiciaran el clima de estudio para sus hijos y obtuvo promesas de cooperación y de asistencia escolar.

El doctor Shepard también comenzó a dárles motivos a sus directores y maestros, lanzando a éstos a un programa de visitas domiciliarias para aumentar la comprensión de los estudiantes. Para los alumnos organizó giras al campo, al zoológico, los museos, parque, estudios de radio y televisión y otros lugares de interés. Las bibliotecas escolares permanecían abiertas hasta tarde en la noche; se organizaron funciones especiales para hacerles regalos a los muchachos. Grupos de negros eminentes comenzaron a visitar las escuelas para dar en las propias aulas testimonios del valor de la educación. Cuando el doctor Shepard supo que en las escuelas de St. Louis se habían descartado unos 6.000 diccionarios usados por una nueva edición, los reunió para vendérselos a los padres de su distrito a razón de 25 centavos cada uno.

Actualmente la tarea del doctor Shepard n.uestra sus alentadores resultados. Hoy en el distrito de Banneker sólo el 11 por ciento de los alumnos está en las clases de bajo nivel y el 22 por ciento en las agrupadas para estudiantes superiores. El promedio de asistencia aumentó de los 80 y tantos al 91,1 por ciento, y una de las escuelas tiene un récord del 95 por ciento de asistencia durante el año escolar de 1963-64.

St. Louis resurge

St. Louis tiene muchos símbolos físicos del resurgimiento de la ciudad. Allí está la terminal aérea Lambert-St. Louis Field, proyectada por Minoru Yamasaki; está basada sobre tres pares de barriles en curvas de rápido descenso e interceptados por bóvedas expresadas en armazones de concreto adelgazado.

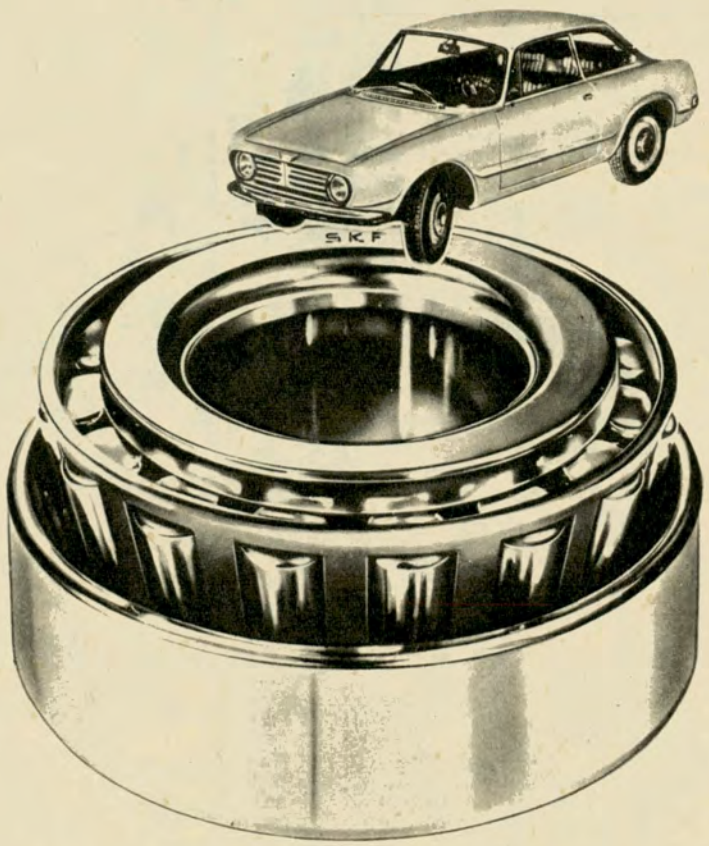
Allí está el Climatron, el primer invernadero con clima totalmente acondicionado, que es un jardín tropical y subtropical en estructura geodésica circular, de tubería de aluminio y plexiglás. Allí hay muchos nuevos edificios de un interés especial, cultural y arquitectónico.

Mas para la mayoría de los ciudadanos de St. Louis el símbolo de la nueva ciudad es el arco remontado de 189 metros de catenaria de acero inoxidable, diseñado por el difunto Eero Saarinen. Con una apertura de 189 metros, debe completarse en breve y tendrá dentro de su curva un tren de ocho carros para llevar a los turistas a la plataforma de observación, en la punta del arco con vista al río y 64 kilómetros en cualquier dirección. El arco es en memoria de los pioneros, negociantes en pieles, campesinos y vaqueros que pasaron a través del viejo San Luis en su camino hacia el oeste. Se le llama el Arco de la Puerta del Camino. •

N 516

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

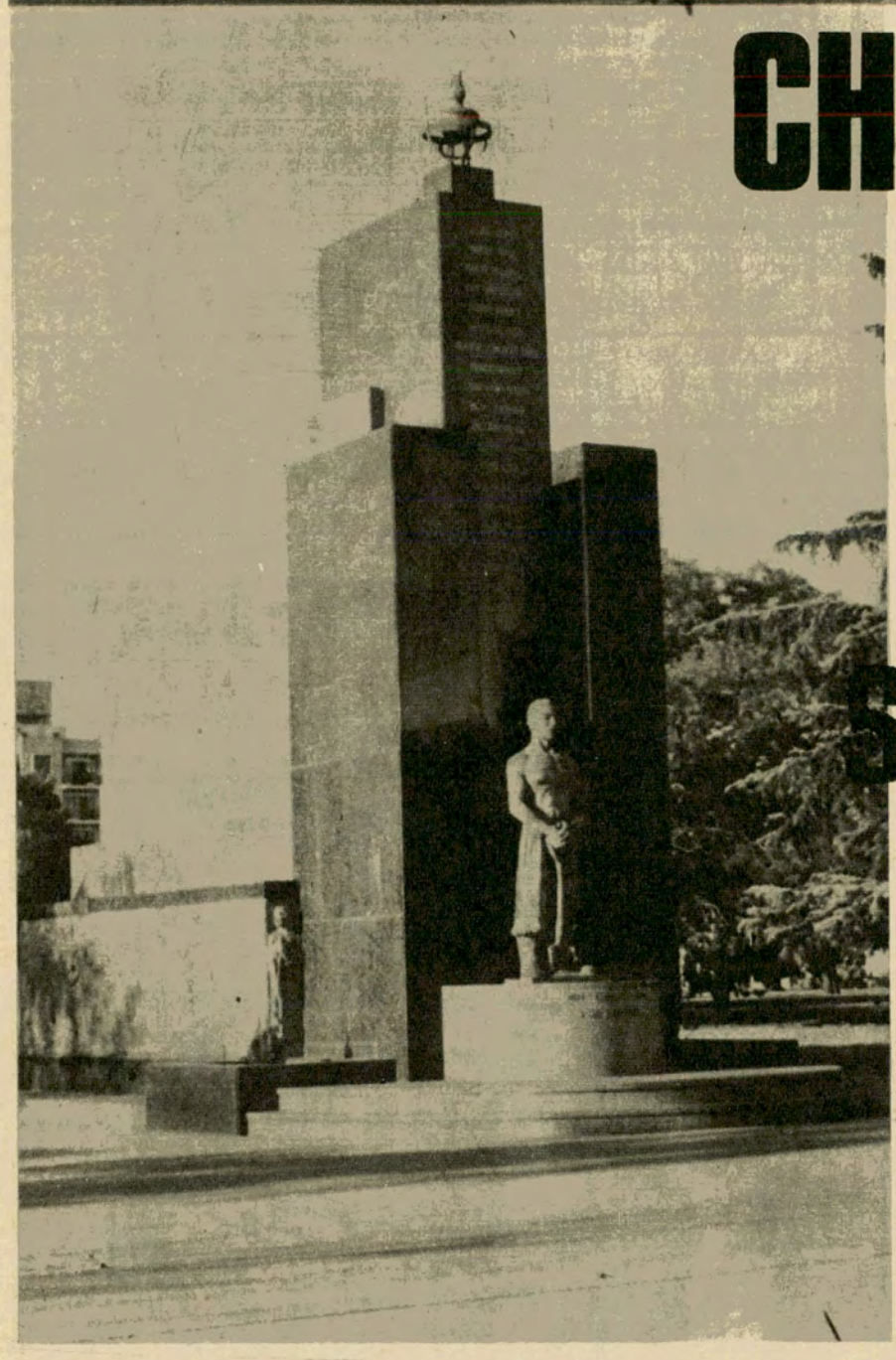
SKF



COMPAÑIA SKF ARGENTINA S.A.C. e 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

CHIVILCOY LA CIUDAD DE SARMIENTO

Simbolizada por una pala, es, sin embargo, un ejemplo de progreso cultural



Monumento a los fundadores de Chivilcoy levantado en la plaza 25 de Mayo, frente a la avenida Villarino. Está muy cerca del lugar donde se clavó la pala que señaló el lugar central en la fundación de la ciudad.

MUCHO tiempo antes de que se concretara la fundación de lo que es hoy la ciudad de Chivilcoy, el lugar atravesado por la cañada de Chivilcoy era punto obligado de parada en la senda que seguían las tropas de carretas que, desde Buenos Aires, surcaban la pampa hacia las salinas del oeste con el propósito de abastecer de sal a la capital del virreinato.

Durante la larga campaña de la conquista del desierto se formaron, entre los años 1751 y 1769, pequeños núcleos urbanos que avanzaron a través de esa hermosa e interminable llanura que es la pampa, apoyados, en la dirección de la cañada de Chivilcoy, por la tranquilidad que irradiaba la breve fuerza de blandengues establecida en el fortín Guardia de Luján (hoy ciudad de Mercedes).

El avance de la línea de fortines

No era sólo la verde magia del paisaje lo que atraía a los conquistadores; eran esos campos de singular aptitud para la ganadería y la agricultura, y en procura de mayores informes, a fines de 1772, durante el gobierno de Vértiz, fue comisionado el experto Pedro Pabón para aconsejar acerca de los lugares más propicios para la colonización. Después de una extensa expedición de reconocimiento, Pabón propuso avanzar la Guardia de Luján hacia los Manantiales del Casco. Vértiz, ya virrey, decidió, en 1778, fijar una línea de fronteras que comprendía, entre otros puntos, el traslado propuesto, el cual actualizaba un plan anterior del maestre de campo Manuel Pinazo, en algunos sectores.

El primer gobierno patrio ordenó en 1810 una inspección a los fuertes fronterizos. Se encargó de esa misión al coronel Pedro Andrés García, quien el 21 de octubre partió en su doble misión de inspector de fuertes y de jefe de la caravana de carretas, hacia las salinas. Regresó el 22 de diciembre, después de haber visitado a lo largo del camino la cañada de las Saladas y la cañada de Chivilcoy. Sus informes fueron útiles para la Junta de Gobierno presidida por Cornelio Saavedra, cuyos propósitos eran consolidar las





Calle Belgrano en primer término, y su continuación, San Martín, en el centro de la ciudad de Chivilcoy, frente a la plaza 25 de Mayo.

Uno de los más atractivos paseos de la Perla del Oeste es la plaza España, donde, entre numerosas obras de arte, se rinde homenaje a Cervantes. En todas las decoraciones se empleó con profusión mayólica de Talavera de la Reina.

defensas exteriores, cambiar de ubicación las que fuera necesario y reunir en pueblos las poblaciones dispersas.

Creación del Partido

Así se fue aproximando a la vieja cañada de Chivilcoy la población blanca. Entre los primeros pobladores se recuerda a José Herrero, criador de ovejas, y a Jacinto Concha, que plantó el primer árbol. El avance de las líneas de fortines y pobladores originó la creación del partido de Chivilcoy el 28 de diciembre de 1845, en la zona exterior del actual arroyo Las Saladas y su continuación, la cañada de la Salada desde la laguna del Tigre, en territorios que componían el partido de la Guardia de Luján. Los límites eran en esa época los partidos de Fortín Areco al norte y Navarro al sur. Por decreto del 29 de diciembre de 1845 se procedió a adoptar una de las primeras medidas que siguieron a la creación del partido: el nombramiento de un juez de paz, designación que recayó en la persona de Lázaro Molina.

Años más tarde un grupo de pobladores vio la necesidad de concretar en forma de pueblo o ciudad el núcleo poblado ya existente, que estaba dedicado a las actividades agrícolas y ganaderas en pequeña escala. Hacia mediados de 1852 el gobierno provisional de Urquiza comisionó a Manuel Villarino para elegir el lugar de emplazamiento del nuevo pueblo. Pasaron, sin embargo, dos años antes de concretarlo.

Admiración de Sarmiento por las chacras de Chivilcoy

En el año 1852, Sarmiento pasó por el lugar de la cañada de Chivilcoy, acompañando al Ejército Grande de Urquiza. Divisó a lo lejos una serie de frondosas arboledas que mostraban una realidad distinta a la monótona superficie pampeana extendida desde Entre Ríos hasta esa regió. El gran sanjuanino preguntó qué era lo que divisaba allí a lo lejos y le contestaron: "Son las chacras de Chivilcoy". Desde aquel en-

no la deje ir...!

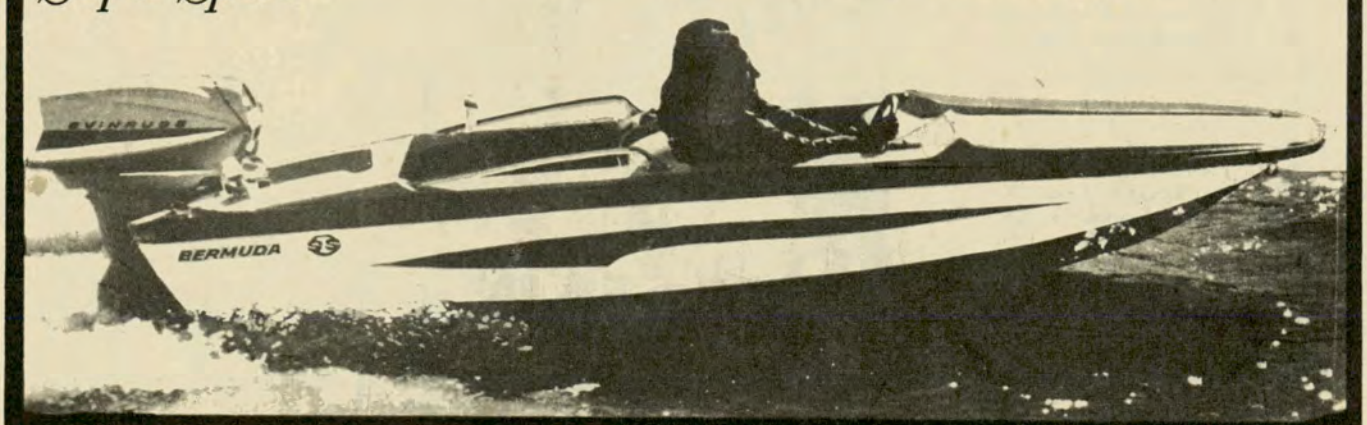
RADEL S.A. Ñ 523

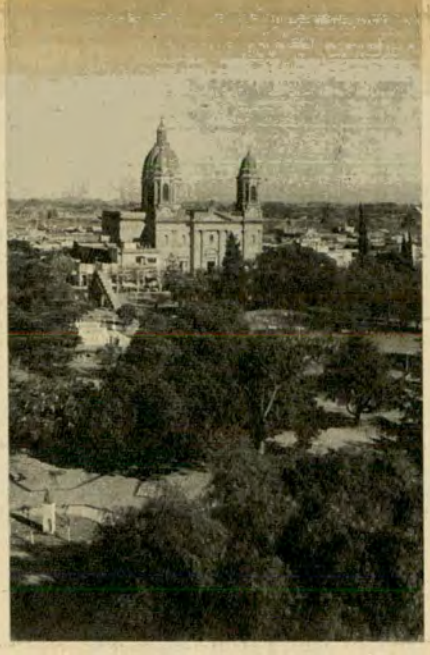
¡SENSACIONAL PRESENTACION!
nueva
BERMUDA
Super Sport

- Capacidad para 5 personas
- Fondo en v profunda - Peso 190 Kgs.
- Cubierta en colores combinados
- Amplitud para todo el equipo

Equipada con
MOTOR FUERA DE BORDA
EVINRUDE
Financiación hasta 24 meses

UN PRODUCTO DE
NAUTICA S.A.
Uruguay 776 - Tel. 40-2864/9444
ASTILLERO LAGOMAR
Puerto Cabotaje - San Nicolás
Provincia de Buenos Aires
LUIS Y CARLOS ZUQUELI
Avenida López y Planes 4994 Santa Fe
Zonas disponibles para distribuidores y agentes





Vista parcial de la plaza 25 de Mayo, centro de la ciudad de Chivilcoy. En el fondo, el templo parroquial donde se venera a la Virgen del Rosario.



Chivilcoy fue el primer pueblo de la Argentina y del continente que rindió homenaje a Colón. El monumento al descubridor de América fue inaugurado el 12 de octubre de 1892, y se debió a la inspiración de un modesto obrero escultor: Victorio Bocetti, y por iniciativa de César Battaglini y José C. Fernández.



En el jardín que antecede a la casa de los museos municipales se conserva esta rueda de piedra que se utilizó en las tahonas de Chivilcoy. Zona triguera por excelencia, tuvo su primera industria en la molienda del trigo.

tonces Sarmiento estuvo ligado estrechamente al desenvolvimiento de la ciudad y del partido. Se estaba lejos de prever el rápido desarrollo de esa zona que en pocos años convertiría a Chivilcoy en una realidad floreciente con promisorio futuro.

Fundación de la ciudad

El 22 de octubre de 1854 una comisión de diez vecinos designada por el gobierno formalizó el acta de fundación en el lugar elegido. En los días subsiguientes se proyectó la traza de la nueva ciudad, y su dileneador, Manuel Villarino, la realizó con el esquema que tiene actualmente siguiendo las indicaciones de Sarmiento, quien le aconsejó que tomara como molde la ciudad norteamericana de Baltimore.

Presenta un excelente trazado, con cuatro avenidas axiales y es llamativa la distribución de sus plazas, contando con una central de cuatro manzanas (plaza 25 de Mayo) y luego en cada sección, y equidistantes, una plaza más allá, y a la terminación de cada una de las avenidas otro espacio dedicado a la misma función. Son esas otras plazas las denominadas Colón, Mitre, Belgrano, Varela, Nueve de Julio, Italia, Moreno, España y Parque Español. En ellas se levantan monumentos dedicados a San Martín, Belgrano, Sarmiento, Pellegrini, Estrada, al poeta Ortiz, a la Historia, Colón, Mitre, Varela, a los Fundadores, a Cervantes y otros grupos escultóricos. Se enorgullece Chivilcoy de haber levantado el primero de los monumentos a Colón en América latina, hecho acontecido en el año 1892.

Primeras elecciones municipales

En cumplimiento de la ley del 16 de octubre de 1854, por la que se dispuso la constitució nde las municipalidades electivas en la campaña, se realizaron en Chivilcoy las primeras elecciones municipales. De este acto surgió la primera municipalidad, que se instaló el 27 de enero de 1856 bajo la presidencia del juez de paz Federico Soárez.

Subdivisión de la tierra

La ley del 8 de julio de 1863 reglamentó la venta y arrendamiento de las tierras públicas en Chivilcoy y posteriormente, por otras disposiciones, se estableció el procedimiento a seguir para otorgar la propiedad de quintas y chacras, con el fin de promover el desarrollo de la agricultura y la radicación de los inmigrantes, cuya llegada al país se producía en cantidades cada vez más crecientes. Constituyó este sistema una novedad en el país, y sus resultados no se hicieron esperar, transformándose Chivilcoy en uno de los principales centros de la agricultura provincial.

El 28 de noviembre de 1864 se sancionó la ley que autorizaba la extensión del ferrocarril hasta Chivilcoy, línea que se inauguró el 11 de setiembre de 1866.

La primera biblioteca

A instancias de Sarmiento se fundó en Chivilcoy la primera biblioteca pública, en el curso de 1866, y se puso a su frente a la distinguida escritora y pedagoga Juana Manso. El nuevo establecimiento fue bautizado después con el nombre de "Domingo Faustino Sarmiento".

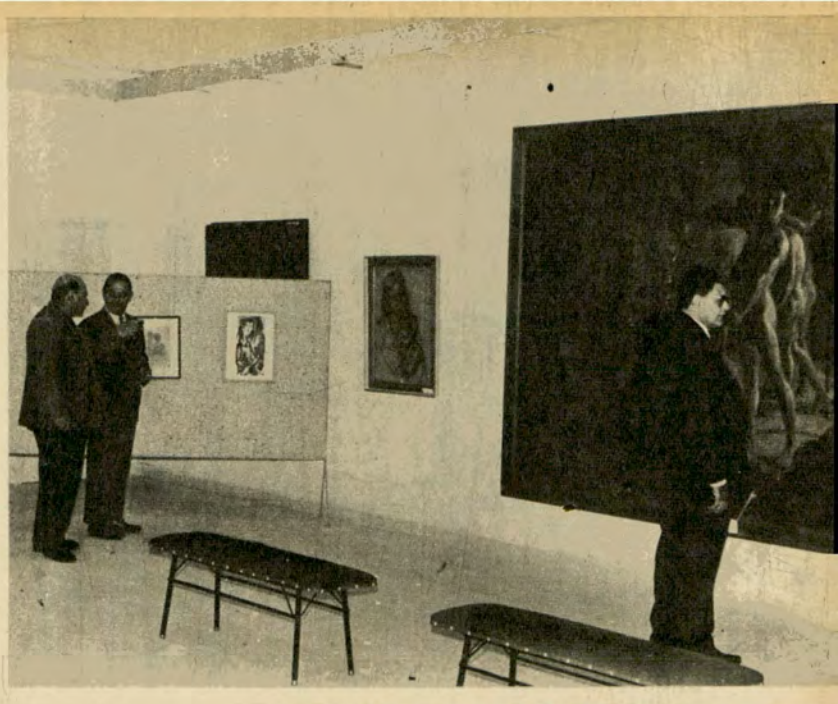
Como resultado del impulso creador



Gran foto que se exhibe es el Museo Histórico de Chivilcoy, tomada en ocasión de la visita que realizó Mitre en 1868. Se hospedó en casa de Francisco Castagnino. Figuran en la foto, sentados de izquierda a derecha: doctor José A. Ocantos, señora Castagnino, Mitre, general Hornos, doctor Eduardo Costa, Santiago Montería y comandante Pedro Lacasa. De pie: Eduardo Benítez, Agustín Casá, Natalio Roldán, Carlos A. Soárez, José C. Soto, Federico Soárez, Manuel Benítez (h.), Francisco Castagnino (dueño de casa), Emilio Mitre (ayudante del general Hornos), Luis Rivero, Manuel Benítez, Ramón Vázquez (ayudante del general Mitre), Eduardo Olivera, Juan Robbio, Augusto Krause, Juan M. Díaz y Pedro Calchina.



Un aspecto parcial de la famosa Cañada de Chivilcoy. En la zona urbana el progreso la entubó y sólo en las afueras se observa el "Lugar de las aguas buenas", parada obligada de las tropas de carretas en la época de los fortines.



Una de las salas del Museo Municipal de Artes Plásticas. A la izquierda se encuentran el director de esa institución, el pintor José Antonio Speranza y el intendente de Chivilcoy, ingeniero José María Ferro.

de sus fundadores, pronto Chivilcoy figuró como una de las ciudades más importantes de la República, no sólo en el orden económico sino también en el cultural.

La intensa explotación agrícola de la región hizo que se desarrollara la industria de la molienda del trigo, aunque con medios muy primitivos, como eran las tahonas.

Si bien Chivilcoy no cuenta con una gran industria, posee alrededor de cincuenta establecimientos dedicados a la explotación industrial. Entre las industrias más desarrolladas está la de los lacticinios, fábricas de elementos de construcción, de máquinas agrícolas, fábricas de cerraduras, muebles, etc.

La casa de la cultura

Recientemente, en una vieja casona remozada y ampliada, circundada por las artísticas verjas que en sus comienzos rodearon el monumento a Colón, se inauguró, con el nombre de Casa de la Cultura, la reunión de los museos municipales de Bellas Artes, Histórico y Archivo de Chivilcoy, donde se exhiben las obras de arte, documentos y elementos históricos que reflejan la vida de la "Perla del Oeste", denominación con que se distingue a Chivilcoy.

Las muestras pictóricas efectuadas en la Agrupación Artística, en los años 1943, 1944 y 1945, dieron origen al im-

CONSUMO?
POCO MAS QUE UN ENCENDEDOR

Citroën 2 CV es el coche más económico en su categoría.
23 litros de nafta - aproximadamente - le alcanzan para ir de Buenos Aires a Mar del Plata, a velocidad crucero de 80 Km. por hora.
Un "detalle" que debe entrar en sus cálculos. Considérelo.



citroën 2cv
Pensado, para gente que piensa

N 503

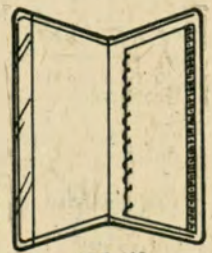
PROMOCIONESE!

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.

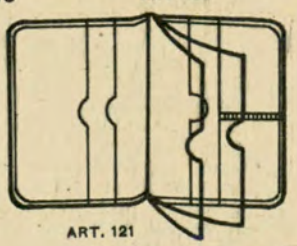
Llaveros, termómetros, porta documentos, personales y de guantera, portafolios,carnets, banderines, carpetas y sobres transparentes para Listas de Precios, pueden ser esa pequeña gran solución que concreta negocios.

Impresiones en oro, planograf y electrónico.

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE



ART. 132



ART. 121



ART. 485

PLASTICOS EIFFEL®
SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES
CONGRESO 2070 - TEL. 781-1174 - BS. AS.

CONSULTENOS SIN COMPROMISO • SOMOS FABRICANTES

E 571



Otra de las salas del Museo de Artes Plásticas, donde se exhiben obras de autores modernos.

portante museo, que actualmente dirige el pintor local José Antonio Speranza. Después de 1945, el importante conjunto de obras reunidas deambuló por diversos lugares de la ciudad, hasta que se les dio destino fijo en la vieja casona de la calle Bolívar 319. Allí se exhiben obras de los más destacados pintores, escultores y grabadores argentinos.

Por su parte, el Museo Histórico tuvo su origen en los pacientes trabajos de recopilación de Francisco Castagnino, quien, durante muchos años, acumuló el material en su propio domicilio, hasta que en 1943 funcionó precariamente en un local inadecuado. Incomprensiblemente, ese museo fue un día desalojado de ese lugar y las valiosas colecciones que lo componían fueron arrumbadas. Finalmente, el actual intendente, ingeniero José María Ferro, creó la Casa de la Cultura, instalándola en un lugar adecuado: la vieja casona remozada.

Entre los documentos que conserva el Museo Histórico se encuentra, como una de las más preciadas piezas, la carta de Garibaldi en la que agradece al pueblo de Chivilcoy el envío de 1.000 fusiles al pueblo de Italia, que luchaba en el siglo pasado por la unificación de la península. El líder italiano destaca en la carta que el pedido de un millón de fusiles a los pueblos de América, halló su primera respuesta en el pueblo de Chivilcoy.

Toponimia de Chivilcoy

Aunque se tiene la certeza de que la zona de la cañada de Chivilcoy no era poblada habitualmente por indígenas, la ciudad y esa zona conservaron el nombre autóctono, que en idioma pampa significa "lugar de agua buena" (Chivilco o Chi-vi-có). Otras acepciones admiten la traducción de "lugar de aguas abundantes", o "Mucha agua", o "Aguas buenas". Una profesora de mapuche, consultada al efecto, respondió que la palabra que designa al pueblo significa "'Agua surgente" o "Agua que brota". Esta acepción, menos conocida, no sería descartable del todo, pues la presencia de algunos manantiales en la región darían asidero a esa versión. Por último, cabe agregar que Chivilcoy fue el nombre de un caudillo pampa de la época de la conquista del desierto.

Chivilcoy ha sido llamado el "pueblo de Sarmiento" y la predilección del maestro de América por esa ciudad tuvo reciprocidad. Los habitantes de la progresista ciudad donaron a Sarmiento una chacra para que sirviera de reposo a sus fatigas. Emocionado por el obsequio, respondió, entre otros términos: "Como si ustedes conocieran esa predilección de mi espíritu, han tenido la inspiración de ofrecerme lo único que sonríe a mi alma: un rincón de tierra plantado de árboles donde volver un día a ser lo que fui, y nunca dejé de ser, pobre cultivador".

En 1857, durante la presidencia de Urquiza, siendo director de escuelas, volvió a Chivilcoy para asistir a la inauguración del templo parroquial, que fue sustituido a principios del siglo por la actual iglesia erigida bajo la advocación de Nuestra Señora del Rosario. En esa ocasión Sarmiento dijo: "Y los segadores que apurados por la estación no han podido venir, han debido detenerse un momento a escuchar sorprendidos el sonido de estas campanas, que les recordó que eran miembros de una familia cristiana".

En otra oportunidad, a la llegada del primer tren a Chivilcoy, en 1866, el que había de ser Presidente de la República a partir de 1874, don Nicolás Avellaneda, a la sazón ministro de Gobierno de Adolfo Alsina, dijo con tal motivo: "Estamos convocados para presenciar uno de los sucesos más grandes de la historia: la desaparición del desierto de América". Mariano Varela, a su vez ministro de Hacienda de la provincia de Buenos Aires, expresó en el mismo acto: "Cimentemos la libertad en aras del acero, y unamos los pueblos con los ferrocarriles que corren más que los caballos de los caudillos y llevan el germen de la civilización".

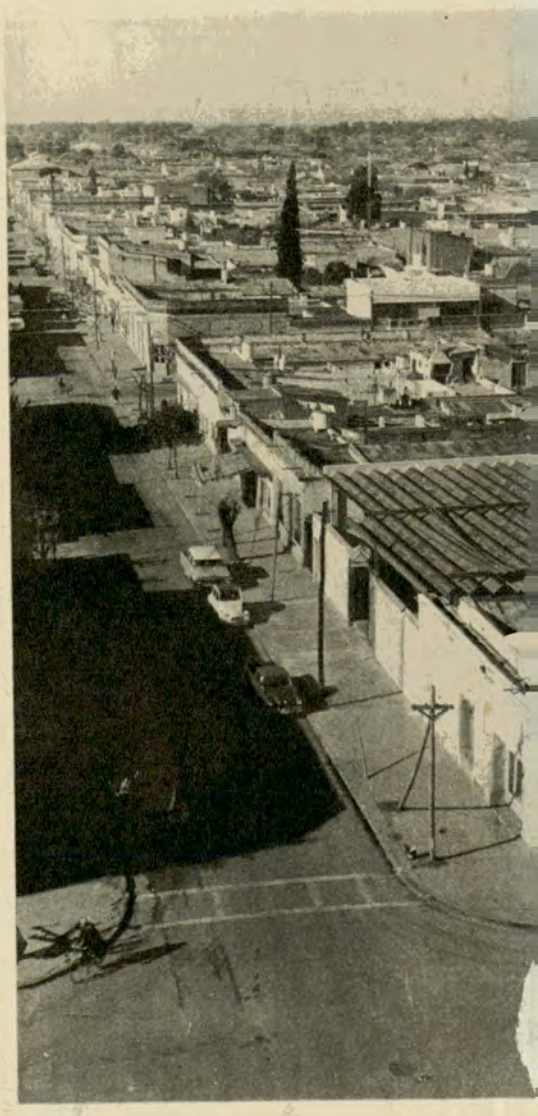
Sarmiento retornó a Chivilcoy en 1868, en momentos en que abogaba por su candidatura a la presidencia de la Nación. Demostró en esa oportunidad su admiración por la progresista ciudad, que se tradujo en esta enfática declaración: "Les prometo hacer cien Chivilcoy en los seis años de mi gobierno, con tierra para cada padre de familia, con escuelas para sus hijos".

Chivilcoy en la actualidad

La ciudad de Chivilcoy en la actualidad cuenta con más de 70.000 habitantes. Se encuentra situada a poco más de 160 kilómetros de la Capital Federal a la cual está unida por la ru-



Audaz estructura arquitectónica, del futuro templo de la Parroquia Barrio Sur de Chivilcoy.



Vista panorámica de la ciudad de Chivilcoy, con la calle Moreno en perspectiva, desde su iniciación en la plaza 25 de Mayo.

ta nacional Nº 5 y el F.C. Sarmiento. Asimismo, más de un centenar de ómnibus la comunican diariamente con diversas localidades del país y dispone también de varias pistas de aterrizaje para aviones. La ciudad presenta un aspecto moderno, aun cuando existen viejas edificaciones; pero el impulso renovador se acrecienta y han surgido en los últimos años edificios de varias plantas, que tienden a modificar el aspecto colonial de la histórica ciudad, cuyas avenidas y calles principales se encuentran iluminadas con gas de mercurio.

Chivilcoy cuenta con todos los elementos de cultura y trabajo para proseguir su marcha progresista. Sorprende al viajero por la dignidad de su aspecto, su bien delineadas calles y la hermosura de sus numerosas plazas y paseos. Es una visita obligada para un fin de semana.

Buenos Aires (Plaza del Congreso) - Chivilcoy

Viajaremos hasta Chivilcoy por la ruta 7 hasta Luján y luego por la Nº 5 hasta el mojón km. 159,2. Salida del mojón km. 0.

0 km (Rivadavia 1600) Plaza del Congreso, ciudad de Buenos Aires.

7 (Rivadavia 7530) Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 612-7876 y 61-6102. Taller mecánico. Gomería. Bar.

12 (Rivadavia 11900) Cruce Avenida General Paz. Estación de servicio.

14 (Rivadavia 13600 (estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino.

14,4 (Rivadavia 13900) RAMOS MEJIA. Estación de servicio.

17 (Rivadavia 16000) HAEDO. Estación de servicio. Doble curva en doscientos metros, con paso a nivel.

19 (Rivadavia 17200) MORON. Entrada. Estación de servicio.

20 (Rivadavia 18000) MORON. (Centro). Cruce camino de cintura. Estación de servicio.

20,4 (Rivadavia 18400). Estación de servicio del A. C. A. (Adherida). Tel. 629-7137. (Auxilio Mecánico).

20,5 (Rivadavia 18500). Doblar hacia la izquierda por la calle Casullo y a las tres cuadras doblar hacia la derecha, por la calle Bartolomé Mitre. Al llegar a Castelar se retoma la calle Rivadavia, que corresponde a la ruta Nacional Nº 7.

23 Rivadavia 20000) CASTELAR. Estación de servicio del A. C. A., en Arias y San Nicolás. A las pocas cuadras la ruta 7 cambia de nombre y se sigue por las calles Buenos Aires y luego Zeballos, para retomar Rivadavia en Ituzaingó.



Otro aspecto de la plaza 25 de Mayo y de la iglesia de Nuestra Señora del Rosario, vistas desde el comienzo de las calles Hipólito Yrigoyen y Pellegrini.

26 (Rivadavia 217000) ITUZAINGO. Estación de servicio.

27 (Rivadavia 23100). Estación de servicio.

29 (Rivadavia 23800) SAN ANTONIO DE PADUA. Estación de servicio.

30 (Rivadavia 25600) MERLO. Estación de servicio. Acceso a Libertad, Marcos Paz y Pontevedra.

31 (Rivadavia 25900). Paso a nivel. Doblar a la derecha y luego a la izquierda. Se encontrará en la calle Belgrano (2 cuadras) y luego sigue de nuevo Rivadavia, sin número, que corresponde siempre a la ruta 7.

33 Puente río Reconquista.

33,1 PASO DEL REY. Estación de servicio.

36 MORENO. Se cruza Moreno por la calle Mitre. Estación de servicio. Camino pavimentado a San Miguel y Campo de Mayo en ruta 8 (22 Km).

40. LA REJA. Estación de servicio.

43 J. F. ALVAREZ. Estación de servicio.

47 Estación de servicio. Acceso por ruta provincial Nº 6 a ruta nacional Nº 8.

49 LAS MALVINAS. Estación de servicio.

51,5 GENERAL RODRIGUEZ. (Entrada). Est. de servicio.

52 GENERAL RODRIGUEZ. (Centro). Estación de servicio. Camino pavimentado a Pilar (17 Km) en la ruta nacional Nº 8. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

53 Policía caminera.

55 Parada La Fraternidad.

58 EL GRANADERO. Estación de servicio.

62,1 Estación caminera del A.C.A. (Tel. 3). Auxilio Mecánico. Restaurante (Tel. 46). Recreo del Automóvil Club Argentino.

65 LUJAN. (Entrada). Bifurcación camino a Capilla del Señor y Mercedes. Seguir hacia Mercedes por la ruta nacional Nº 5, que allí se inicia.

66,8 Estación de servicio. Acceso a Navarro.

67 Estación de servicio. Gomería. Restaurante.

70 Hostería.

72 Puente arroyo Pereira.

75 Puente arroyo Chaña.

81 Estación de servicio. Acceso a Olivera.

85 Instituto Capitán Sarmiento.

86 Puente arroyo Balta.

94 Paso a nivel. Acceso a Altamira.

96 Estación de servicio. Acceso a Navarro y San Andrés de Giles.

97 Entrada a la ciudad de MERCEDES.

99 MERCEDES. Estación de servicio del A.C.A., calle 29 esq. 16. Tel. 2525. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

107 Estación de servicio. Restaurante.

108 Puente Cañada Hinojo.

111 Acceso a J. M. García (1 Km).

113 Bar.

114 Puente arroyo Los Ranchos.

121 Puente Cañada Las Saladas.

126 SUIPACHA (1 Km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

127,8 Estación de servicio.

138 Puente Cañada Saladillo.

143 GOROSTIAGA (1 Km).

144,9 Estación de servicio. Restaurante.

146 Paso a nivel.

157 CHIVILCOY. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

159,2 Chivilcoy. Avenida de acceso (4 Km).

159,3 Estación caminera del A.C.A. Tel. 3822. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera. Acceso a San Sebastián y La Riestra. ●

AITIN-TOLD

CARPINTERIA METALICA

C. MAITINO

TOLDOS DE ALUMINIO

para su mejor ambiente

EXP. y VENTAS: Av. JUAN B. JUSTO 2905 (Cap.) T.E. 55-8263

FAB: SUAREZ 1040 - CIUDADELA (Norte) T.E. 653-3552

RECUERDOS DE BEIRUT

Por CARLOS J. FURBATTO

Para Autoclub

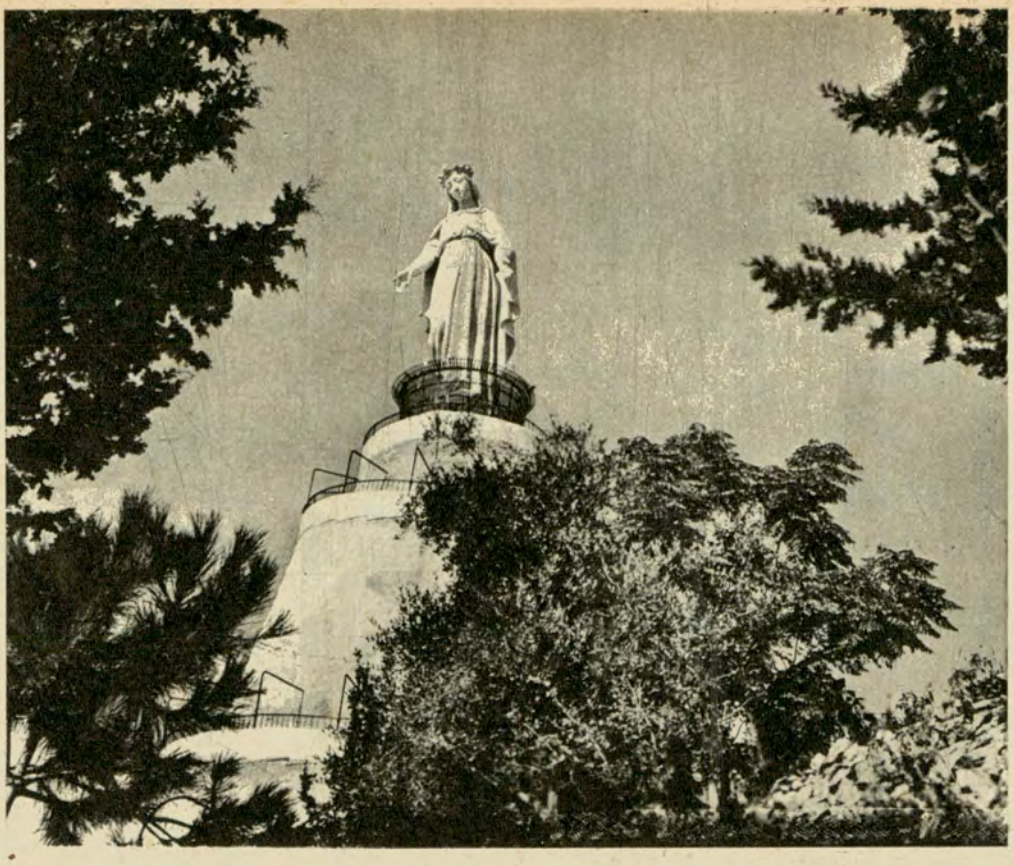
TRES días son muy pocos para quien llega por primera vez al Líbano, pequeño y acogedor país que integra la volcánica geografía conocida con el nombre de Medio Oriente, cuando, como en mi caso, se quiere ver todo lo que brinda de curioso e interesante.

El recibimiento que se me hizo a través del empleado de la Aduana del Aeropuerto Internacional de Beirut, no será recordado por mí sin duda entre los más acogedores que me ha tocado vivir hasta la fecha. Sin embargo, no había de pasar mucho tiempo sin que llegara a comprobar, y en forma categórica, que aquello de que *la primera impresión es la que vale*, en este caso no tenía aplicación.

El Líbano es un país encantador por muchos motivos, y entre ellos, y no el menor por cierto, por la amabilidad de sus habitantes. Los días que pasé en Beirut me dieron la exacta medida de esta aseveración a través de un número considerable de encuentros y diálogos con personas de las más diversas condiciones sociales y que, en conjunto, contribuyeron a hacer más agradable mi estada.

Una mañana, recorriendo la elegante Avenida Fouad, me encontré de pronto frente a las verjas del jardín de la Embajada Argentina: me aferré inconscientemente a los hierros de la misma, que era un poco como abrazar a la Patria lejana. En el frente del edificio flameaban los colores que vieran por primera vez las barrancas del Rosario frente al Paraná. Un jardinero, ocupado en sus tareas, observaba mis movimientos. Se acercó, imaginando con buen criterio, a través de mi actitud, cual era mi nacionalidad. El también era argentino, nacido en la ciudad de Casilda, Santa Fe. Hacía veinticin-





El sentimiento religioso de los libaneses tiene su máxima expresión en este monumento levantado en Harissa.

El camino de Damasco, con el fondo de los cerros nevados es una amable invitación a recorrerlo en toda su extensión.



co años que había dejado nuestro país, al que siempre añoraba. Nostalgias de la tierra.

A poco andar tropecé con la mole imponente del Museo Nacional; entré allí; por primera vez tuve contacto con elementos reales de la civilización egipcia: sarcófagos, bustos, objetos diversos, momias, casi todos pertenecientes a la dinastía de Ramsés II. Fue sin duda un impacto grande el que recibí; como así también, ante la vista de elementos provenientes de antiquísimas civilizaciones de la Mesopotamia, y en primer término dada su importancia, las colecciones procedentes de los fenicios, primitivos habitantes de esa tierra; es de destacar el sarcófago de piedra de Ahiram, rey de Byblos (1000 AC), con una de las inscripciones más antiguas que se conocen. Terminada la visita, penetré en un restaurante frecuentado por estudiantes, en el barrio universitario. El camarero, conocida mi condición de turista sudamericano, me aconsejó probar un delicioso plato de pescado, hecho en forma de puré y horneado dentro de unas enormes conchas marinas, que, lógicamente, hacían también las veces de platos; todo ello, rociado con un sorbo de delicioso Tourelles rosé. El consejo fue feliz y halagó mi paladar.

Por el centro de Beirut

Concluido el frugal almuerzo, comencé a vagabundear por el centro de Beirut, con la idea de comprar alguna de esas estupendas cajas de madera, enchapadas en marquetería que forma rombos y guardas típicas de la decoración arábiga. Los precios eran prohibitivos. Fatigado por la búsqueda, penetré en un viejo local a tomar un café, y al acercarme a la caja a fin de obtener el ticket, me sorprendió sobremanera observar al anciano encargado de cobrar —sin duda, con más de 80 inviernos sobre sus espaldas— que leía una novela de Pérez Galdós, en español; aventuré un apenas audible *"Buenas tardes"* y mi alegría no tuvo límites al oír la respuesta: *Buenas tardes, ¿qué deseas?* El diálogo se entabló espontáneo y así me enteré que, aunque de origen libanés, conocía y hablaba a la perfección el castellano antiguo —llamado ladino— y que fuera llevado a través de Europa por los judíos sefardíes expulsados de España hace 450 años. Luego de servirme un exquisito café —que de ninguna manera me permitió abonar— lo consulté sobre la compra que deseaba hacer.

—*Non te preocupes...* —me dijo en armonioso ladino—; *agora mismo te yevaré a una caye donde mutchos negocios las venden a buen precio.*

Apoyado en la puerta de acceso al local estaba un muchacho de 14 ó 15 años (luego me enteré de que era su nieto). Le dio una rápida indicación referente al negocio, y tomándome de un brazo, con paso vivaz, a pesar de su edad, me condujo cerca de allí, a una importante confitería, donde elaboraban a la vista gran variedad de masas, bocadillos, dulces, todos típicos del país. En un rincón del local había una enorme cantidad de las cajas que buscaba, con mil formas y tamaños; eran usadas como envases para los bombones y los dulces. Y tal como me anticipara, y tras regateos que él mismo efectuó en mi nombre, obtuve esas hermosas muestras de artesanía popular, de una finura y buen gusto difícil de describir.

El dueño del establecimiento, gentil como buen libanés, me invitó a probar algunos de los dulces expuestos a las ansias de mi goloso paladar. Probé, así, el katayef y el ba-



Los cedros del Líbano dan una fisonomía muy especial al paisaje, cubierto en este caso por la blanca nieve invernal.

clawa, y ante su insistencia de que probara algún otro producto, no pude dejar de recordar aquel viejo refrán árabe que dice que *el hombre saciado, aún puede comer cuarenta bocados más.*

Una gentil invitación

De regreso inquirí a mi anciano cicerone sobre el transporte que debía tomar para volver a mi hotel, bastante alejado del lugar. Por toda respuesta se dirigió a un señor de edad mediana, sobriamente vestido, que sorbía un pocillo de café, mientras hojeaba un diario. Este asintió con el gesto a la pregunta de mi ocasional amigo; fuimos presentados: era un alto jefe de un banco local, y, solícito, más aún al saberme colega suyo, me condujo en su moderno automóvil hasta mi residencia transitoria. En el trayecto se interesó sobre distintos aspectos de la vida en la Argentina y, lógicamente, sobre la organización bancaria. Al llegar a destino, me dijo:

—Mañana es sábado. ¿Tiene usted algún compromiso para la tarde?

—En absoluto, como no sea seguir hurgando en vuestra hermosa capital.

—Muy bien, pasaré a buscarlo a las 14 horas, para que conozca un palacio árabe del siglo XVIII.

Al día siguiente, y a la hora fijada, mi amable colega detuvo su coche frente al hotel. En seguida partimos, rumbo al Palacio Beited-Din, situado a 50 km al sur de Beirut. El camino se internaba en pintorescas y arboladas serranías, con mucho de nuestro paisaje cordobés. Llegamos; sus explicaciones de guía culto y ameno hicieron inolvidable la visita. El palacio fue construido por el Emir Bashir, a fines del siglo XVIII. Es una fina muestra de arquitectura árabe; en el ala del edificio destinada a museo, se exhiben armas, muchas de ellas cuajadas de piedras preciosas, y trajes antiguos; y en grandes vidrieras se ofrecen a los asombrados ojos del turista occidental escenas de la vida hogareña, compuestas por maniquíes vestidos por riquísimas telas. Citaré, entre otras, la escena de la lección de la princesa, con su maestro particular, y la deliciosa estampa, en el salón de música, en que la dueña de casa recibe a sus amigas para un té íntimo, con la armoniosa conjunción de los muebles franceses y las pequeñas mesas e implementos de origen árabe.

La parte residencial

Se visita luego la parte residencial del palacio, con sus grandes salones de paredes revestidas con maderas policromadas y el extraordinario artesonado de los cielorrasos; la sala donde se reunía el emir con sus consejeros, con largos divanes acolchados en todo su perímetro y en el centro una fuente con surtidores para agua. Contiguo a éste, un pequeño salón biblioteca, que en el siglo pasado sirvió de alojamiento a Alfonso de Lamartine en una temporada que pasó allí. Y los recintos destinados al serrallo, con la graciosa y original ventana cóncava, desde donde las jóvenes podían observar los movimientos del patio de acceso al palacio sin ser vistas. Merecen destacarse, asimismo, las confortables instalaciones de los baños turcos, con una serie de habitaciones que permitían un aclimatamiento progresivo del usuario. Al caer la tarde regresamos a la ciudad; pero las atenciones recibidas no terminaron allí: al día siguiente, domingo, me hizo visitar algunos sitios característicos de la capital, haciéndome notar el contraste de la moderna Beirut, que se extiende a lo largo de la costa mediterránea, con la ondulante línea de la Avenida Chouran, y los monumentales hoteles que se levantan frente al mar, de donde surge, en toda su belleza milenaria, poética y agreste, el famoso arco natural de la Roca de los Pichones; y la ciudad vieja, sin una línea de edificación definida, con frentes de casas y recovas agobiados por el paso de los años; en medio de este sector, el aire vivificante de la dinámica Avenida Hamra, con sus grandes galerías comerciales, sus confiterías y hoteles. Llegamos así a la vieja mezquita Al Khodr, edificada en el lugar donde la tradición cristiana indica que San Jorge, santo patrono del país, mató al dragón. Al salir de allí tomamos nuestro último café, frente a la céntrica y siempre animada Plaza de los Mártires, en un viejo local, reservado, como todos los de ese tipo, sólo a la concurrencia masculina.

La despedida

Al despedirnos en la puerta del hotel, quedó flotando en el aire, junto con mi fervoroso agradecimiento a tan amable cicerone, la posibilidad de un reencuentro en la Argentina, país al que me dijo deseaba visitar.

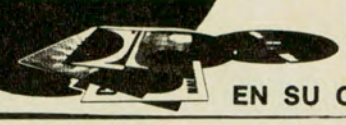
Subí a mi cuarto, ubicado en el 5º piso, con amplio balcón terraza que daba sobre una callejuela pintoresca y de poco tránsito. Caía la tarde. Una suave brisa con aromas de sal y de yodo mediterráneos acariciaba las blancas cortinas de los ventanales, insuflándoles la gracia alada de una danza inacabable. Y era esa misma brisa la que traía hasta mis oídos, desde los cuatro puntos cardinales, el canto litúrgico de los almuecines, que desde cien mezquitas del contorno, recordaban a los fieles la hora de la quinta y última oración del día, según lo establecen las reglas del Profeta, reunidas en el Corán. La paz del momento me hizo comprender que yo, simple mortal con vocación de nómade, tenía el raro privilegio de estar viviendo un instante perfecto, a 20.000 kilómetros de mi querida y recordada Buenos Aires. Y no pude hacer menos que elevar mis ojos en busca de Alguien a quien hacer depositario de mi agradecimiento, se llamara éste Jesús, Alá o Jehová. •

GANESE LA DIFERENCIA

SU PRECIO REAL
$ 1.390

Gánese
$ 745

UD. LO PAGA
$ 645



Fabulosa selección de 400 L.P. con GRABACIONES DE ALTISIMA CALIDAD

SERIE D.M DIFUSION MUSICAL

Serie Difusión Musical

ADQUIERALOS EN SU CASA DE MUSICA

MUSICA TIPICA

LP - 70.217 - **DISCEPOLIN - ANIBAL TROILO** - Discepolín - El patio de la morocha - Uno - De vuelta al bulín y otros.

LP - 70.238 - **GOTAN** - Roberto Goyeneche, canta con las Orq. de A. Troilo - H. Salgán y Los modernos. Bandoneón arrabalero - Contramarca - Yo te perdono - Cuesta abajo y otros.

LP - 70.206 - **NOCHE DE TANGOS** - La cumparsita (A. Troilo) Pelele (J. Basso) - A fuego lento (Salgán) - Milonguero viejo (Di Sarli) y otros.

LP - 636 - **TANGOS, JOSE BASSO Y ORQUESTA** - El último café - Yo te canto novia mía - Frente al mar - Inspiración y otros.

MUSICA FOLKLORICA

LP - 12.237 - **¡ZAPATA!: Rodolfo Zapata** - El casamiento - Todas las cositas - La gorda - La picardía y otros.

LP - 70.240 - **PERFILES DE MI TIERRA: Los Fronterizos** - Zamba de un ausente - La querendona - Virgen de Carrodilla - Pampa del Chañar y otros.

LP - 70.239 - **UNA VOZ Y UNA GUITARRA: Eduardo Falú** - La López Pereyra - Zamba de la candelaria - Al dejar mis montañas - Algarrobo, Algarrobal y otros.

LP - 12.316 - **CUANDO CANTA UN SOÑADOR: Julio Molina Cabral** - Río manso - Recuerdo del portezuelo - Acuarela del río - La golondrina y otros.

MUSICA SELECTA POPULAR

LP - 70.216 - **LA VIOLETERA: Sarita Montiel** - La violetera Flor de té - Bajo los puentes de París - Mi hombre y otros.

LP - 70.225 - **FAMOSAS CANCIONES NAPOLITANAS: Aurelio Fierro** - O sole mio - Napole que se ne va - Marechiare Santa Lucía Lontana y otros.

LP - 70.201 - **"JOAN": Joan Baez** - Que no sea demasiado difícil - Si yo fuera carpintero - La dama vino de Baltimore La novia de Saigón y otros.

LP - 70.182 - **ROMANCE DE ZARZUELAS: Alfredo Krauss** - La dolorosa - Entre Sevilla y Triana - Los de Aragón - La isla de las perlas y otros.

LP - 70.226 - **MANITAS DE PLATA EN EL CARNEGIE HALL** Bulerías - Fandangos por soleares - Moritas, Moras - Granadina y otros.

LP - 12.127 - **TU TORMENTO: Johny Albino** - Sin fe - Desandando - Mar de insomnio - Mar y cielo y otros.

LP - 12.214 - **MELODIAS DE ORO: Billy Vaughn** - Noche y dia - Intermezzo - Polvo de estrellas - Brillo de luna y otros.

LP - 12.260 - **MUNDO JOVEN: Lawrence Welk y Orq.** - Cartas de amor - Mi corazón te adora - Amor en abril - Joven de corazón y otros.

LP - 12.135 - **PASODOBLES TOREROS:** Banda de música dirigida por el maestro Ricardo Dorado - España cañí - El gato montés - El esparteo - Gallito y otros.

LP - 12.407 - **BILLY VAUGHN y su orquesta: OSTRAS NACARADAS** - Todos aman a alguien - Un gusto a miel - La chica de Ipanema - Sobre el arco iris y otros.

LP - 70.267 - **Bovea y sus Vallenatos** - La pobreza - Los huevitos - Corazón - El plato y otros.

MUSICA CLASICA

LP - 14.082 - **LA GUITARRA VIRTUOSA:** Los solistas de Viena Wilfred Bottcher, Director - Karl Scheit, Guitarra.

LP - 70.058 - LP - 90.058 ESTEREO - **EL OBOE VIRTUOSO - Volumen II** - Andre Lardrort Oboe, Orquesta de la Opera del Estado de Viena. Félix Prohaska, Director.

LP - 70.007 - LP - 90.007 ESTEREO - **VIVALDI, CONCIERTO PARA DIVERSOS INSTRUMENTOS** - Los solistas de Zagreb. Director: ANTONIO JANIGRO. Herbert Tachezi, Clavicordio.

LP - 70.023 - LP - 90.023 ESTEREO - **TELEMANN:** Conciertos y sonata. Los solistas de Zagreb: Director Antonio Janigro.

LP - 70.212 - **MOZART:** Veinte danzas campesinas para orquestas - Orquesta de la Opera del Estado de Viena - Franz Litschauer, Director.

LP - 70.169 - **VALSES VIENESES:** Orquesta sinfónica - Joseph Von Konrad, Director. Cuentos de los bosques de Viena - Vida de artista - Sangre vienesa - Vals del Emperador y otros.

LP - 70.013 - LP - 90.013 ESTEREO - **LA FLAUTA VIRTUOSA:** Los solistas de Zagreb, Antonio Janigro, Director. Julius Baker, Flauta.

LP - 14.025 - **LAS CUATRO ESTACIONES:** Antonio Vivaldi - Los solistas de Zagreb - Antonio Janigro, Director.

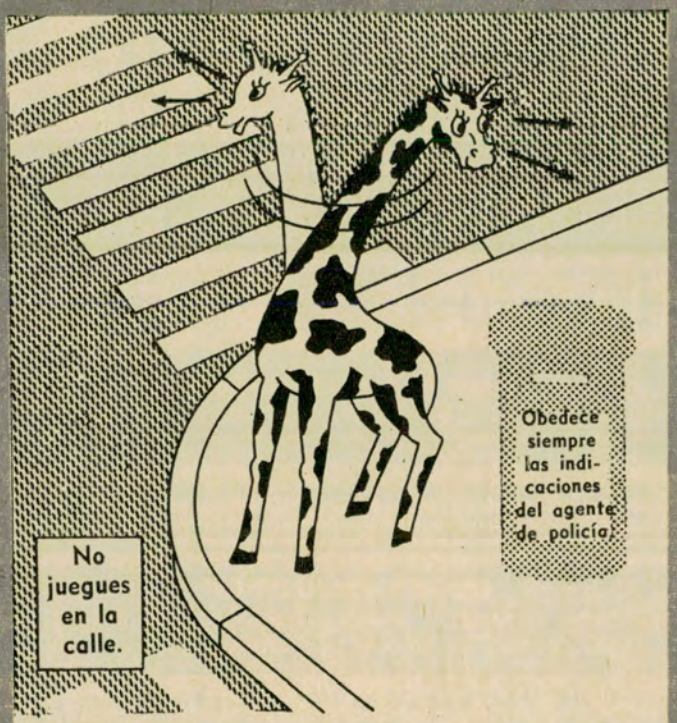
LP - 14.003 - **CAPRICHO ITALIANO, CAPRICHO ESPAÑOL:** Obertura de la Gran Pascua Rusa - Orq. de la Opera del Estado de Viena - Mario Rossi, Director.

"TUERQUITAS"

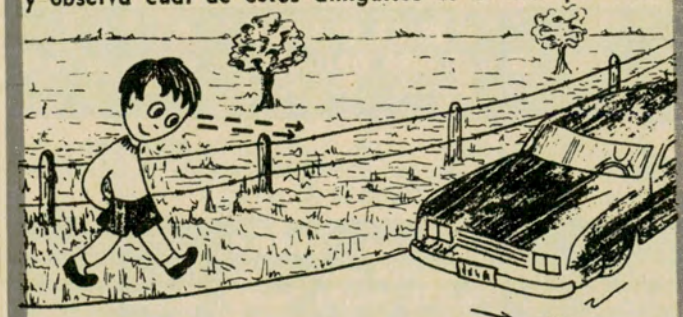


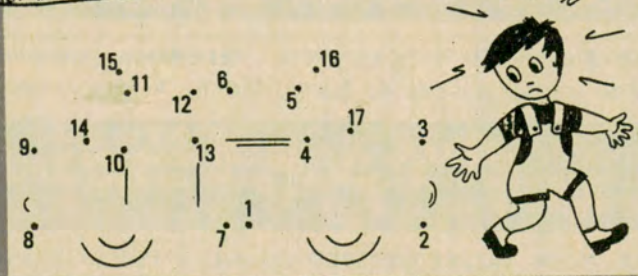
PEQUEÑO LECTOR:

A partir de este número y desde estas páginas, nos pondremos en contacto contigo, en la seguridad de que mientras lees, coloreas y completas estos dibujos, irás conociendo las normas para evitar los peligros que encierra la calle.



¿De qué se asusta este niño? Une los puntos numerados y observa cuál de estos amiguitos es el más prudente.





Ordena estas letras sobre las líneas cortadas y sabrás qué dice la jirafa.

AZURC NE SAL SANIUQSE SEUPSED ED RARIM AICAH SOBMA SODAL.

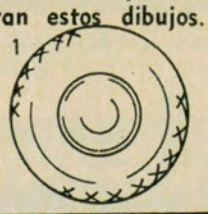
_____ __ ___ _____

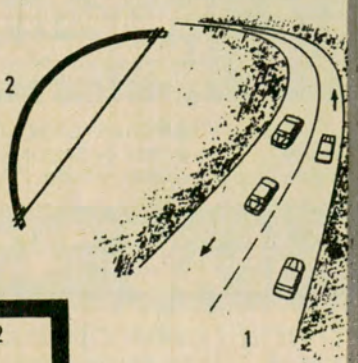
_____ __ _____

_____ ___ __ _____

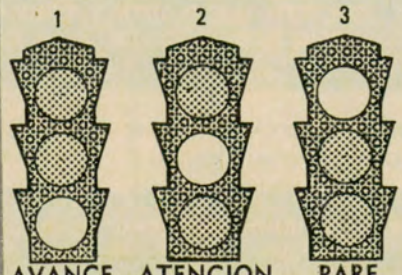
PALABRAS CRUZADAS

Coloca en las casillas numeradas lo que te sugieran estos dibujos.

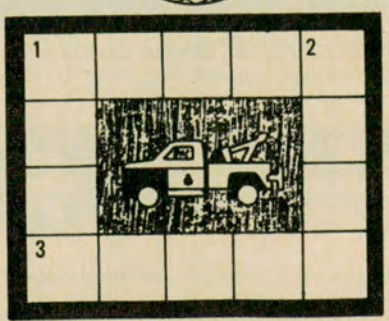


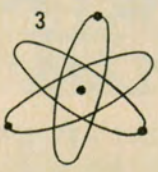


PARA COLOREAR

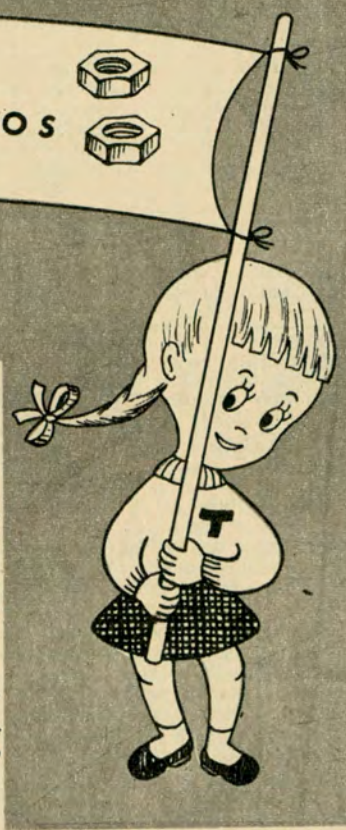


¿Sabes qué colores corresponden a cada una de estas indicaciones?

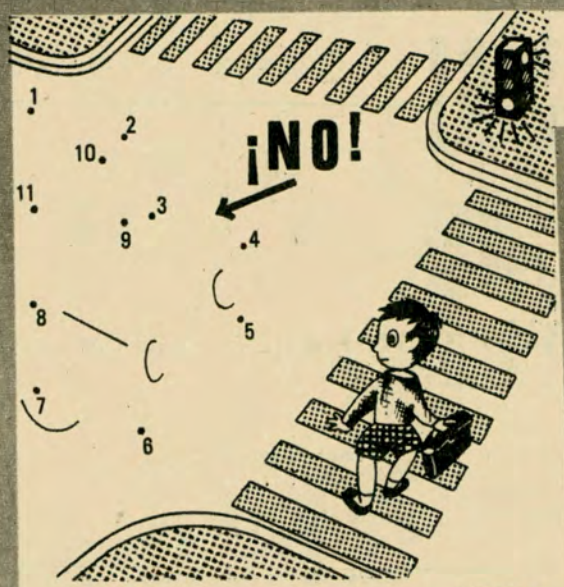


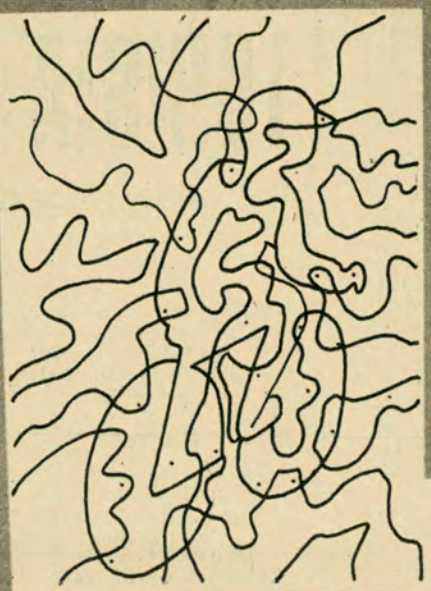


la sección de los niños

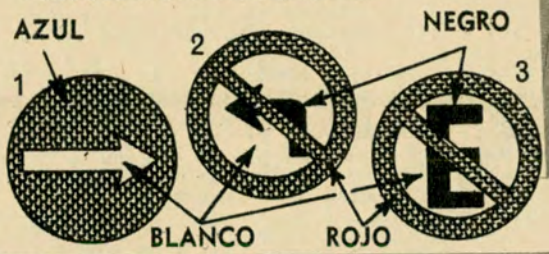


Si unes los puntos por su orden sabrás quién está en contravención.



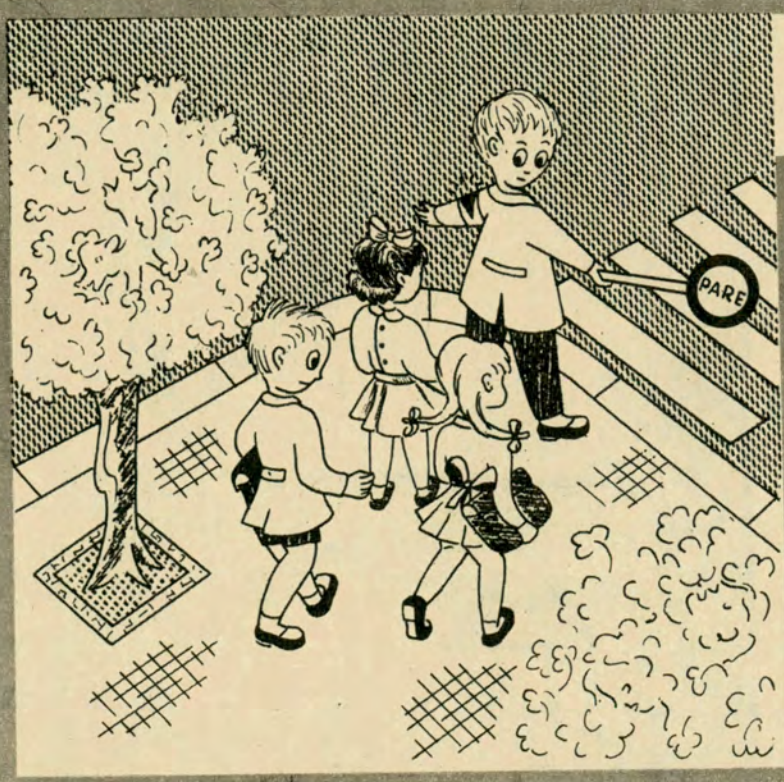


Al sombrear con lápiz las zonas marcadas con un punto aparecerá un deportista.

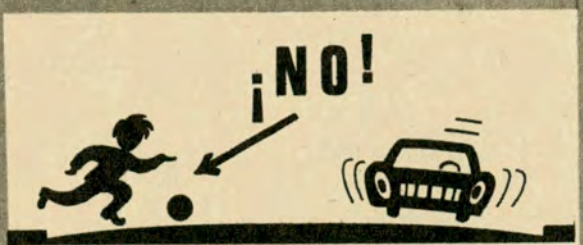


¿Qué significa cada una de estas señales?

Espera los vehículos de transporte siempre sobre la acera.



El Alumno Guía con sus brazos extendidos indica que no se debe cruzar. Dos compañeros y un amiguito se han escondido. ¿Tú los puedes encontrar?



En los vehículos de transporte de pasajeros, todo niño debe ceder su asiento a los mayores, sobre todo a los de más edad, pues estando de pie, no viajan con seguridad.

SOLUCIONES: Jirafa: Cruza en las esquinas después de mirar hacia ambos lados.
Palabras cruzadas: 1 Rueda - 2 Arco - 1 Ruta - 3 Atomo
Señales: 1 Dirección obligatoria - 2 Prohibido doblar a la izquierda - 3 Prohibido estacionar.
Semáforo: 1 verde - 2 amarillo - 3 rojo.
Alumno Guía: Arbol de la izquierda, un perro. Arbol de la derecha, dos niños.

RECURSOS BARATOS PARA INTERESAR AL TURISTA

Por ALEJANDRO VON DER HEYDE GARRIGOS

Para Autoclub

ESTOS apuntes se refieren principalmente a la provincia de Mendoza, pero son de aplicación general.

Turista curioso e infatigable, veo con lógico interés el empeño del gobierno de Mendoza por apoyar el turismo, refinada actividad comercial que, ofreciendo hoteles, caminos, transporte, lugares de expansión, vende climas, paisajes, distracciones, descanso y productos regionales, incorporando a la economía provincial un interesante aporte de numerario.

En este campo es indudable que realizando fuertes inversiones puede lograrse mucho.

Estos deshilvanados apuntes sugieren, en cambio, obtener mucho resultado con inversiones muy limitadas o reducidas, ampliando y completando las inversiones básicas.

Los turistas salen de su ambiente de vida para descansar, distraerse, instruirse o divertirse. Muchos van provistos de libretas de apuntes, máquinas fotográficas o filmadoras, y a uno conocí que llegaba al extremo de registrar con grabador los sonidos peculiares de cada región que visitaba.

Pero la vida de los turistas presenta también aspectos negativos. Su desarraigo pone a su disposición mucho tiempo, ocio mental y físico y, si no pueden llenarlo, padecen de hastío y tienden a desplazarse a lugares donde esperan aburrirse menos.

Todo no puede ser recorrer caminos, mirar paisajes anónimos, y gastar dinero a cada paso. Hay, pues, que llenar sus ocios y satisfacer su curiosidad, entreteniéndolos y ocupando su inteligencia con recursos efectivos, poco costosos, al alcance de todos.

Batallas

En Mendoza abundan los lugares interesantes por razones históricas. Pero nada les da suficiente realce o plasticidad.

Así, por ejemplo, una columna señala la batalla de El Pilar en el antiguo San Vicente, hoy Godoy Cruz. Habría que completarla con una breve reseña del trágico y sangriento encuentro entre unitarios y federales y mencionar las figuras prominentes de uno y otro bando que allí actuaron o perecieron.

La no menos trágica batalla de Rodeo del Medio, donde Angel Pacheco derrotó a Aráoz de Lamadrid, posee un pequeño monolito, perdido en una chacra de difícil acceso. Habría que señalarla sobre la Ruta 7 con idénticos recaudos, pues se produjo virtualmente sobre ella.

En Santa Rosa hubo dos célebres batallas, precisamente sobre la Ruta 7, en tierras de los González. Una el 29 de octubre de 1875, venciendo Arredondo a Catalán; la segunda el 7 de diciembre del mismo año, venciendo el coronel Julio Argentino Roca, futuro presidente, a Arredondo.

Nada señala estos acontecimientos, caídos en un lamentable olvido.

En Rodeo de la Cruz, nuevamente sobre la Ruta 7, existe la antiquísima casa solariega de la familia Molina, cada vez más venida a menos, conocida por sus tres características bovedillas, método constructivo que pretendía disminuir el riesgo de los temblores. Cuéntase que ahí fue agasajada con extraordinario cariño la oficialidad del Ejército de Los Andes. Nada lo recuerda o señala.

Indios Huarpes

Sobre la misma Ruta 7, a pocos kilómetros de la entrada a la provincia, se llega al pueblo de La Paz, que antiguamente se llamaba Corocorto, nombre de un célebre cacique indio huarpe lagunero que allí tenía su asiento.

Los Huarpes, indios mansos, industriosos, agricultores y lacustres, poblaban las riberas de las siete lagunas que formaba con sus desbordes anuales el torrentoso Río Mendoza, cuyas aguas, unidas a las del San Juan, daban y dan nacimiento al Río Desaguadero. Dos de estas lagunas se llaman San Miguel y El Rosario, próximas las de Guanacache, encadenándoseles otras hasta llegar a Corocorto, siguiendo el sinuoso curso del Río Desaguadero, reducido hoy a un hilo de agua por la captación y el aprovechamiento para el riego de las aguas de los ríos que lo alimentaban, como puede verlo todo aquel que atraviesa el moderno puente que une las provincias de San Luis y Mendoza en El Arco, sin sospechar que más de un



Balde de la Vaca, en la zona de las lagunas de Guanacache, próximas a las de San Miguel y El Rosario, pobladas antes por los indios huarpes.



Las bóvedas de Uspallata: métodos constructivos con los que sus desaparecidos pobladores pretendían disminuir el riesgo de los temblores.

viajero intrépido de la época de las galeras halló la muerte en sus ondas turbulentas, desaparecidas para siempre. Bien merecerían sus nombres un monolito con una placa recordatoria u otra señal. También podrían ponerse sus nombres en la pequeña capilla que allí existe dedicada a N. S. del Buen Viaje.

Todo aquello le daría al pueblo de La Paz, primitivo y provinciano, una aureola de tradición y romanticismo.

Perniciosos cambios de los nombres tradicionales

Cabe observar los graves perjuicios que entrañan para el turismo los arbitrarios cambios de nombre que deshumanizan los lugares, destruyendo la tradición de los acontecimientos que allí sucedieron.

Lo dciho de Corocorto, hoy La Paz, puede decirse de La Posta del Retamo (sobre la ruta de las carretas de Mendoza a Buenos Aires), diez leguas antes de llegar a Mendoza, hoy Junín; de Catitas, que durante un tiempo se llamó José Néstor Lencinas; de San Vicente, que se transformó en Godoy Cruz; San Isidro, en Rivadavia, etc.

Este vicio muy difundido en el país, concluirá por destruir toda la toponimia primitiva, entorpece la investigación histórica, confunde al profano y al turista curioso, destruye la tradición de los lugares y borra el recuerdo de los acontecimientos.

Para apreciar la gravedad de lo que expresamos basta con estudiar las invasiones inglesas. La mitad de las calles de Buenos Aires han cambiado de nombre una, dos o más veces y dificultan la comprensión del plan de ataque del invasor o de la defensa patriota. La calle San Martín era de la Catedral; Viamonte, del Temple; Bartolomé Mitre, de la Piedad, etc.

Esta práctica debe ser combatida con toda decisión, si queremos formar un país con alma.

Europa nos enseña el respeto por el pasado, que en la Argentina no existe. Allí, cuando el progreso destruye algún antiguo monumento, se lo perpetúa en el nombre. Vemos así que en Londres el lugar denominado Temple, en la City, señala el lugar donde se alzaba el castillo de los Caballeros del Templo o Templarios. En París, el convento de los capuchinos, arrasado por uno de los boulevares del barón Haussmann, en el nombre de Boulevard des Capucines.

Individualicemos las montañas, los ríos...

Para terminar, hay una toponimia totalmente ignorada por los turistas (y muchas veces por los nativos). Nos referimos a los nombres de cerros, de cadenas montañosas, de ríos, arroyos, lagunas, etc., que aquellos encuentran a su paso y que sólo el A.C.A. identifica en algunas rutas.

Volviendo a la Ruta 7, entre Santa Rosa y Alto Verde, se extiende una pampa de 20 kilómetros, llamada el Campo de Santa Rosa.

Tomando el camino de Mendoza hacia Villavicencio se pasa por El Cerro de la Cal del que se extrae la materia prima para el cemento que allí producen dos importantes fábricas. Penetrando en la alta Cordillera, desde Uspallata en adelante, ofrecen las montañas colores tan pintorescos, que bien podría bautizarse aquel sector o tramo de Cordillera Arco Iris. Existen allí cerros blancos, amarillos, rojizos, verdosos, grises, azules, negros. Muchos los ven. Poco costaría destacarlos con carteles o flechas.

Desde el anfiteatro maravilloso de Potrerillos se ven innumerables picos, nevados la mayor parte del año. Todos tienen sus nombres, como puede comprobarse ojeando el excelente libro de Galileo Vitale, "Hidrología Mendocina", pero ninguna flecha los señala, ningún folleto de la Dirección de Turismo los divulga, ninguna tarjeta postal reproduce su silueta o los identifica.

Recorriendo la Ruta 40 de Mendoza al Sur, sucede lo mismo. La belleza innominada tórnase anodina y nadie puede referirse a paisaje preciso alguno. En Mendoza, ¿quién llamó por su nombre a algún cerro fuera del Aconcagua, del Cerro del Plata o del Tupungato?

Estos ejemplos, enumerados al azar, podrían multiplicarse al infinito. Si no se remedian los males apuntados no es por falta de interés o por negligencia, sino por desconocimiento de los muchos recursos, sencillos y baratos, que pueden aumentar notablemente el interés de las distintas zonas turísticas del país. Lo enseñan otros países que fomentan inteligentemente el turismo y tratan de entretener, distraer y ocupar la mente de los turistas que los honran con su visita.

Imitémolos o superémolos.



Mendoza ofrece al turista curioso el contraste de sus oasis plenos de verdores y la imponencia de sus abruptas montañas de la zona andina.

Buenos Aires a vuelo de mosca

Por LUIS DE LA PLAZA

Para Autoclub

Ilustró Villafañe

LOS DUEÑOS

ALGUIEN ha dicho que las personas se conocen a fondo viéndolas comer o en una mesa de juego. Yo agregaría: o contemplándolas cuando están sentadas en un coche, con el volante en sus manos. ¡Porque ése sería el emblema insustituible de la prepotencia: un hombre o una mujer manejando un automóvil!

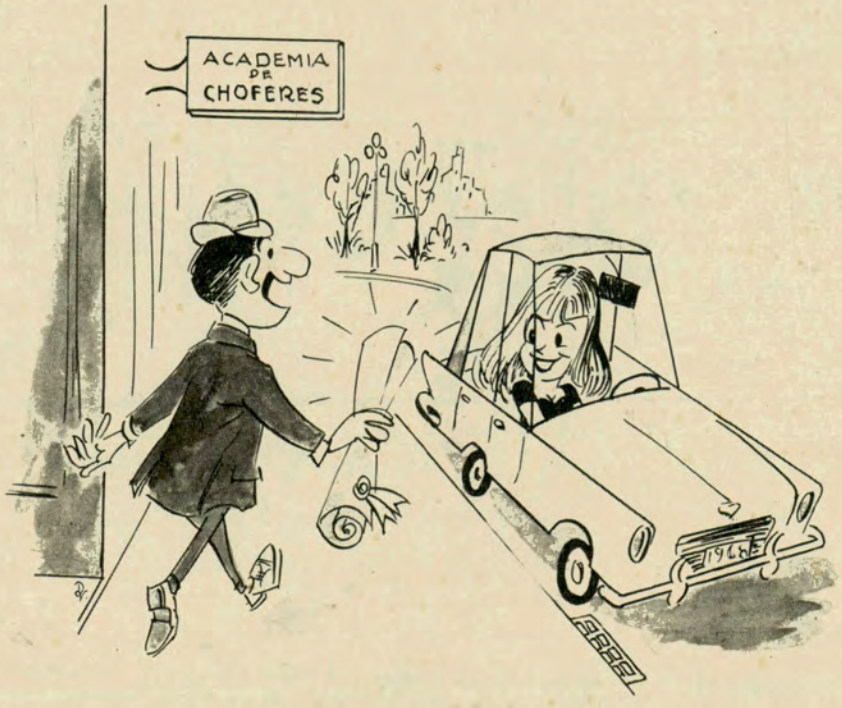
En cuanto reciben el diploma, de una de esas academias del Parque Centenario, salen a la calle creyendo ser la segunda edición, corregida y aumentada, de Juan Manuel Fangio. Y entonces, ¡sálvese quien pueda!



Siempre es el otro...

Ellos dicen que los colectiveros son los dueños de la calle. Estos afirman que los prepotentes son los conductores de taxi. Los taxistas aseguran que *los salvajes* son los que manejan un camión o un ómnibus... que abusan del físico de elefante del cuatro ruedas que conducen. Los camioneros o choferes de ómnibus, a su vez, le echan toda la culpa a *los particulares,* que son siempre *potrillos*... Con lo cual volvemos al punto de partida. Pero lo cierto es que los pobres peatones somos las eternas víctimas de todos ellos juntos.

Hago estas consideraciones porque, modestia aparte, con lo que yo sé de automovilismo podría llenar un libro. Claro que con lo que no sé podría llenar tres hospitales.



Lo extraordinario del asunto es que a veces los más atropelladores son esos que manejan una catramina modelo 1937, por la cual no les darían mil pesos ni vendiéndola como hierro viejo. Conocí a un individuo que tenía un auto de esos en estado tan calamitoso, que un día fue a renovarle la patente y a los empleados de la oficina de tránsito les dio tanta lástima que le hicieron una suscripción para pagarle las dos primeras cuotas de una motoneta. ¡Y sin embargo, había que oírlo hablar de *su coche!*

Este buen señor —eso de bueno es un eufemismo— sabía insultar en seis idiomas. ¡Cómo sería que cuando en plena calle lanzaba su repertorio de improperios, el parabrisas, prudentemente, se agachaba para dejar pasar el alud!...

¿Asombrarnos nosotros? ¡Bah!

Hace poco tiempo llegó a Buenos Aires una *troupe* extranjera de rompecoches. Y realizó una exhi-

bición en una cancha de fútbol ante las tribunas desiertas. ¡También, venían a asombrarnos a nosotros, que estamos más acostumbrados a romper coches que a comer pizza! Basta detenerse en una esquina donde haya un poco de tráfico, y si allí hay un semáforo, mejor, para que veamos dos o tres *tortazos* en menos de una hora. ¡Querer asombrarnos con ese espectáculo a los habitantes de esta benemérita Reina del Plata, donde uno deja estacionado un último modelo, recién sacado de la exposición, y cuando vuelve se encuentra con un acordeón..., con un montón de hierro retorcido ante el cual lo único que queda es arrastrarlo resignadamente hacia Warnes, la necrópolis del automóvil. (Se ruega no enviar ruedas de auxilio).

Porque la verdad es que hay automovilistas que se las encuentran todas. Siempre andan con los guardabarros del coche como orejas de boxeador veterano. Uno llega a pensar si el volante de esos coches no habrá sido hecho con palo borracho...

¡Aquí, sin contar a las mujeres que manejan, tenemos maestros consumados en el arte de estropear automóviles! ¿Un ejemplo? Algunos talleres mecánicos. Agarran un auto que sólo tiene una bujía quemada y no lo sueltan hasta que el dueño opta por rifarlo.

Hipocondríacos del motor

Así como hay individuos que viven sintiendo un malestar orgánico imaginario, entre la fauna de los que manejan un coche existe una especie que los talleristas bendicen como el pan nuestro de cada día. Son esos que cada 24 horas, durante todo el año, le encuentran *algo* a su automóvil: que el arranque, que el freno, que la suspensión, que no pasa bien de segunda a tercera, que la batería, que el motor *hace un ruidito que no me gusta nada*... ¡Ah, sobre esto del ruidito intranquilizante para los que están frente al volante se podría escribir un volumen! Casi todos se desviven para que su auto no haga el menor ruidito. La más leve vibración los enardece. Tienen el complejo de que su coche sea el de marcha más silenciosa. Y total, ¿para qué, me quieren decir, si después llevan a pasear en él a su suegra?

El amigo con auto...

Entre los que andamos de rigurosa infantería, ¿quién no tiene un amigo con coche? ¡Todos, por supuesto! Si uno llega a pedirle a ese amigo dueño de un espléndido auto que, por favor, al día siguiente nos lleve con las valijas hasta Retiro o Constitución, por ejemplo, porque tenemos que viajar y hay momentos en que no es posible conseguir un taxi libre y tenemos el temor de perder el tren, nuestro amigo *autoteniente* siempre saldrá con una excusa: que está sin frenos, que lo tiene en el taller porque se le fundió una biela, etc., etc. Pero cuando uno no lo precisa, se nos cruzará en el camino y nos dirá:

—*¿Para dónde vas? ¿A Plaza Once? Te arrimo...*

Cuando hemos subido al auto, satisfechos de *ganar tiempo*, nuestro amigo empieza a estacionarse, aquí cinco minutos, porque tiene que buscar un paquete, luego da vueltas por allá, porque debe ver a un amigo en el café. *Es cosa de entrar y salir...* ¡Y uno espera que te espera en el coche! Resultado: con el *subte* hubiese llegado a destino en 10 minutos. Y gracias al amigo con auto que *nos arrima*, llegaremos una hora después. ¡Y todavía él cree que nos hizo una gauchada!

La lucha por el mejor

Todo el que *ha hecho unos pesos* vive en permanente inquietud por poseer el automóvil más reluciente y hermoso, el más largo y dotado de los mejores adelantos mecánicos, así *lo deja chato* a su socio, a sus vecinos o a sus parientes... Y para satisfacer esa tremenda vanidad humana —y porque les resulta un fabuloso negocio— las fábricas desde hace mucho tiempo entraron en desesperada competencia a quién hace los modelos más vistosos, grandes, veloces y con todo el confort moderno. Claro que muchos se van en pura pinta como los guapos de los sainetes. A raíz de esto último, me contaron que en Norteamérica un señor llamó telefónicamente a una fábrica de automóviles y muy angustiado preguntó:

—*Dígame, señor: ¿es verdad que ustedes han construido un coche en seis minutos?*

Y el gerente de la empresa, con todo orgullo, contestó:

—*¡No, señor, en seis minutos no! Esta maravillosa organización ha batido el récord mundial fabricando un magnífico coche en sólo 72 segundos.*

Y el otro musitó con desconsuelo:

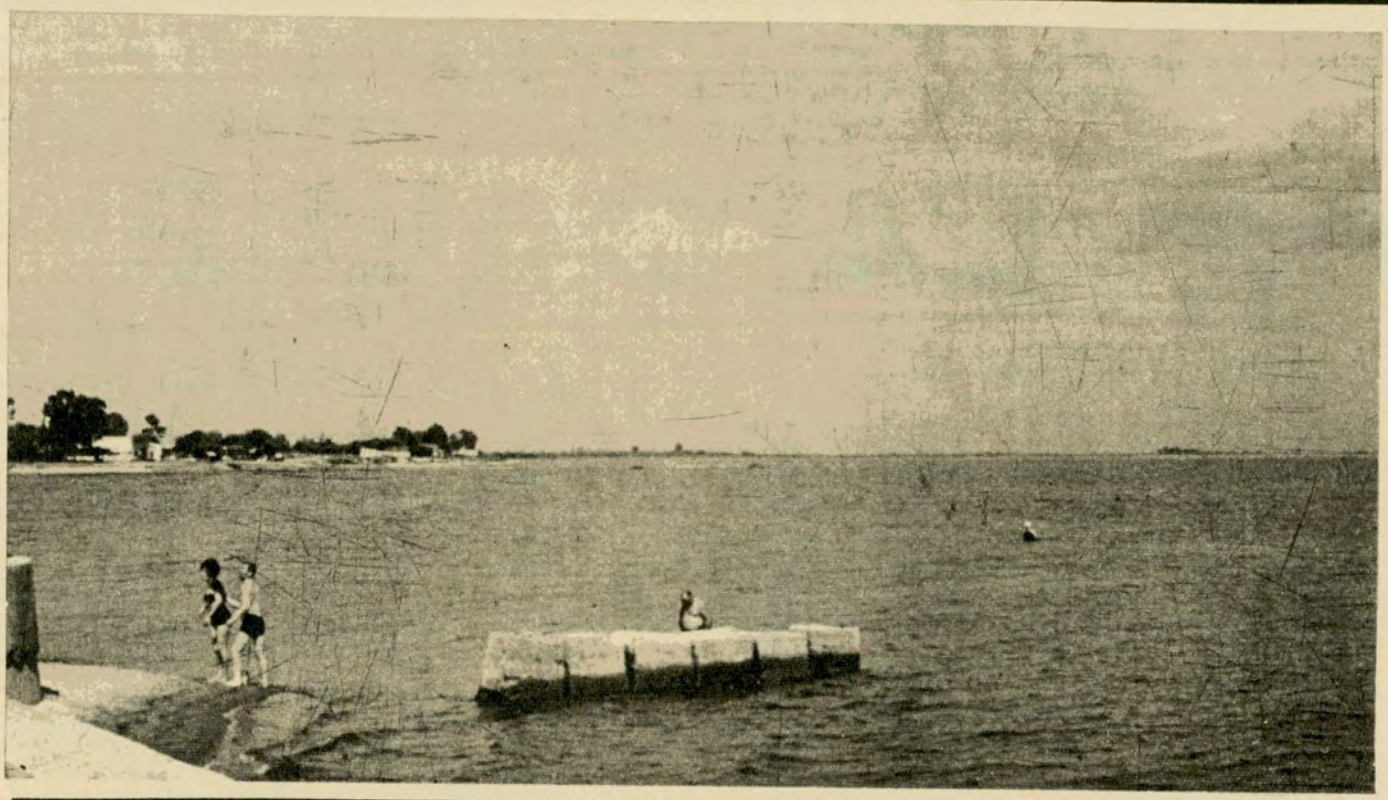
—*Ah... ¿En 72 segundos no más? ¡Bueno, entonces ése es el auto que me tocó a mí!* •

DE LA CALLE





El mar de Ansenuza,



Vista de la costa frente a Miramar. Al fondo y a la derecha pueden observarse los contornos de la isla "El Médano". En primer plano, una pareja de bañistas se aplica sobre la piel los barros yodados.

ENTRE los 62º 12' y los 63º 1' de longitud oeste de Greenwich y desde los 30º 31' a los 30º 56' de latitud sur, extiende sus aguas el Mar de Ansenuza. Sometido a la absoluta soberanía argentina.

Su generosa dimensión celeste en la cartografía mediterránea del país lo señala como el más importante accidente hidrográfico cordobés: la laguna Mar Chiquita.

La denominación que titula este artículo ha llegado al conocimiento contemporáneo a través de diversas crónicas históricas sobre el descubrimiento del Tucumán y de las más recientes afirmaciones sostenidas por monseñor doctor Pablo Cabrera. Todas ellas coinciden en remontar el nombre de Mar de Ansenuza (o Ansenusa) a fuentes indígenas precolombinas. Posteriormente, el hombre blanco rebautizó estas aguas con las dos palabras que aún hoy definen tan apropiadamente su magnitud.

Los orígenes de "la mar"

La mitad oriental de la provincia de Córdoba presenta la apariencia de una extensísima llanura, con valores altimétricos francamente descendentes en dirección al sudsudeste, hasta confundirse con la región pampeana. En el sector noreste de esta planicie Mar Chiquita es el único accidente de importancia.

Esta cuenca salada, ubicada a 70 metros sobre el nivel del mar, ocupa una amplia depresión local, originada por una fractura geológica, que algunas hipótesis suponen primeramente invadida por médanos arenosos y por aguas dulces luego. Esta presunción se funda en la composición de sus sedimentos fluviales, que revelan una fuerte concentración fósil de plancton de agua dulce.

Originariamente el aporte líquido provino de los actuales ríos Dulce y Salado, entonces supuestamente unidos a la altura de la población santiagueña de Sumampa. Desviado posteriormente el Dulce hacia el occidente por causas desconocidas, tomó de su paso por las Salinas Grandes el fuerte cupo de sales que destruyó, en su tributo a *la mar*, gran parte de la vida subacuática preexistente.

Actualmente confluyen allí tres ríos principales: el Dulce, por el norte; el Primero, por el sudoeste, y el Segundo, por el sur.

Aspectos geofísicos

Si bien las diversas fuentes consultadas ofrecen mediciones dispares, por su proximidad pueden establecerse las siguientes dimensiones de la laguna: largo, de 75 a 81 kilómetros, de este a oeste, y ancho, de 25 kilómetros, de norte a sur. Estos valores están sujetos a variaciones anuales, en mérito a la diversidad de factores que pueden alterar los cursos tributarios.

En términos generales, se acepta que la superficie del espejo cubre entre 1.500 y 2.000 kilómetros cuadrados. Para dar una idea práctica de su tamaño, puede compararse con la extensión de la ciudad de Buenos Aires, que estaría contenida hasta más de diez veces en aquél.

Las costas occidentales y las septentrionales, hasta la margen derecha del Dulce, son planas, fangosas y de difícil acceso a las embarcaciones, por la escasa profundidad hasta considerable distancia de las orillas.

La costa sur es firme y baja, con buenas playas, a excepción del sector donde desaguan los bañados del Segundo. En cambio por el este, la orilla se encuentra flanqueada por una elevación continua que oscila entre los 60 y 91 metros, separada del agua por una distancia variable de hasta dos kilómetros, aproximadamente. Se la conoce como "Borde de los altos" hacia el norte, y como "Altos de Mar Chiquita" hacia el sur. Estas barrancas conforman el borde emergente de la fractura geológica, y rematan con 107 metros de altura en los *Altos de Chipión*, más al sur aún.

De las numerosas y pequeñas islas

en Córdoba

Por MANUEL RIVAS
Para Autoclub

cercanas a sus costas la principal lleva el nombre de El Médano, con unas 40 hectáreas de superficie. En general son de orillas bajas y están cubiertas de juncales.

Las mayores profundidades, en el centro de "la mar", han sido estimadas muy diversamente, desde un mínimo de 2 metros hasta un máximo de 34. Sin embargo, las opiniones más autorizadas consideran correcta una apreciación de 12 metros.

Las increíbles aguas de "la mar"

El análisis practicado por la Comisión Nacional de Climatología y Aguas Minerales las define como: *termales, cloruradas, sulfatadas, sódicas, algo magnésico-cálcicas, ligeramente alcalinas, silicatadas, de mineralización hipermarina e hipertónicas. La acción fármaco-dinámica de las aguas y barros activa los intercambios nutritivos y las oxidaciones intracelulares; favorecen la eliminación de los elementos azoados y la circulación sanguínea; excitan las terminaciones nerviosas cutáneas; movilizan los exudados e infiltraciones tórpicas; afloran las adherencias inflamatorias crónicas, las retracciones y las fibrosas musculotendinosas.*

Desde la orilla sur es factible realizar excursiones lacustres mediante el alquiler de embarcaciones. A la distancia puede apreciarse el horizonte inmenso de las aguas.

Son especialmente indicadas para el tratamiento de los estados reumáticos, artritis, ciática, nervios, catarros, arterioesclerosis, obesidad, diabetes y agotamiento físico.

La llegada irregular de las aguas, su escasa profundidad media y la extensa superficie que cubren, aceleran la evaporación, y ésta, a su vez, produce la saturación del líquido. He aquí el origen del altísimo coeficiente de salinidad que presenta, estimado en un máximo de 360 gramos °/₀₀.

Si se compara este valor con el promedio de salinidad marina u oceánica, se concluirá que tan extraordinario índice no puede ser igualado en parte alguna de la Tierra, como cabe apreciar en las cifras que se dan seguidamente:

Océanos:

Atlántico Norte	37,5 °/₀₀
Atlántico Sur	37 „
Atlántico Tropical	38 „
Indico	36 „
Pacífico Sur	36 „
Pacífico Norte	35 „

Mares:

Mediterráneo	33 a 39.5 °/₀₀
Mármara	21 „
Negro	18 „
Rojo	41 „
Báltico	3 a 8 „

Cuencas cerradas más salinas

Mar Muerto	24 a 205,8 °/₀₀ (1)
Lago Salado (Utah-EE. UU.)	150 a 220 °/₀₀
Lago Elton (S.E. de Rusia)	260 „

(1) Mínimo por la desembocadura dulce del Jordán; máximo, en el extremo opuesto.

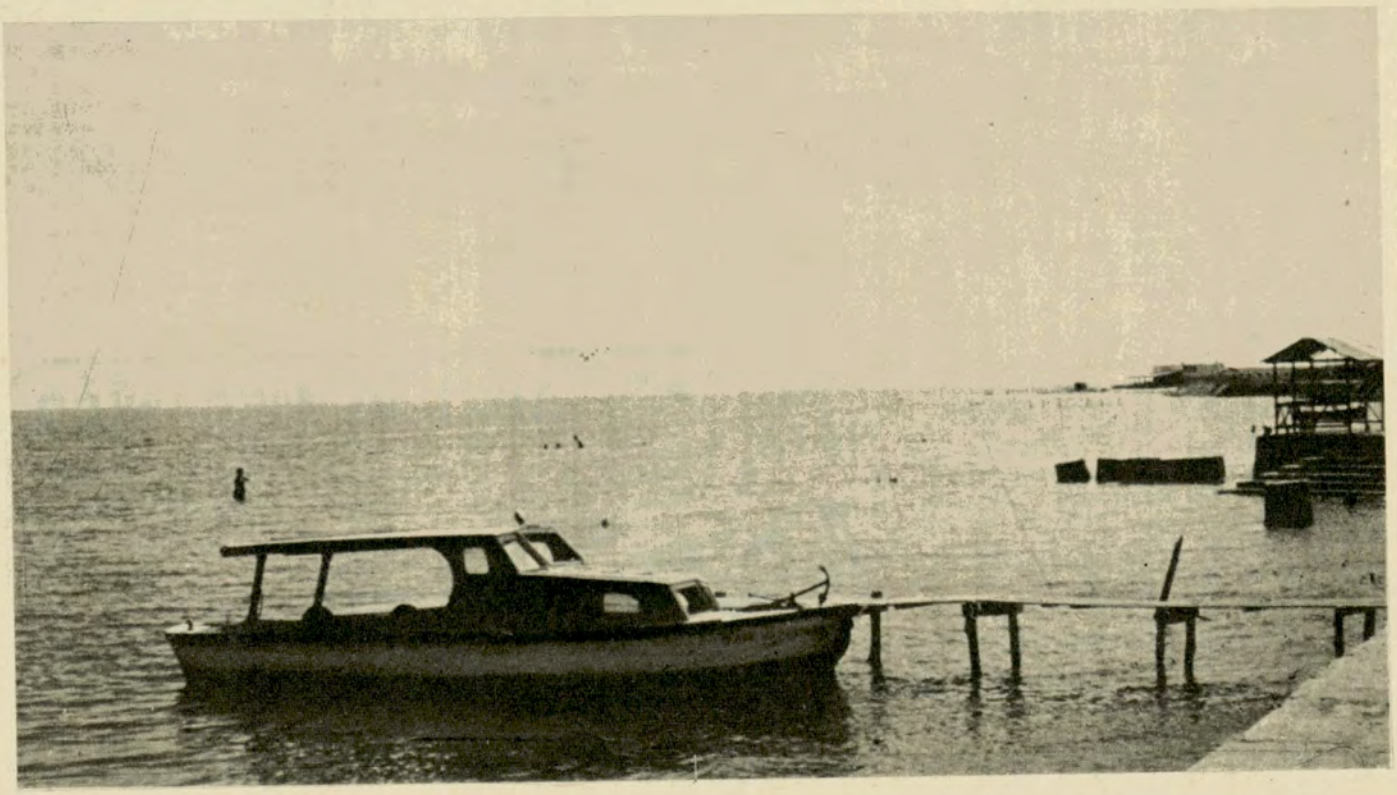
Queda demostrado así que nuestro Mar de Ansenuza se convierte en la masa líquida natural más salada del mundo, decuplicando los más altos promedios marinos u oceánicos conocidos en cualquier otra región y superando por amplio margen a las más salinas cuencas cerradas del globo.

Los elementos predominantes en suspensión son el cloruro de sodio, sulfato de sodio, cloruro de calcio, carbonato de calcio, cloro, boratos, bromuros y yoduros.

Esta inmensa saturación torna imposible casi toda vida animal submarina, y crea una fuerte presión hidrostática que resiste la inmersión de los cuerpos, manteniéndolos a flote. Tan notable característica resulta una de las cualidades más apreciadas por los bañistas, en cuanto brinda la más absoluta seguridad para la concurrencia de niños y/o mayores que desconozcan la natación.

Desde el punto de vista científico, ese efecto puede explicarse mejor por la extrema densidad de las aguas, que llega aquí a un índice de 1,236 de masa específica, sumamente elevado respecto de sus similares marinos y oceánicos, que fluctúan entre 1,024 y 1,030, y más aún referidos al de los hielos, variables entre 0,857 y 0,925.

Cabe citar también un hecho insóli-



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 Aizpiri
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 Casás
Sr. Alfonso Castellanos Esquiú
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. Aráoz
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. Paoletti
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. Bassi
Dr. Roberto López Novillo
Dr. Angel Maccarrone
Sr. Ramón J. Santamarina

to: la surgencia de manantiales de agua dulce y cristalina en diversos puntos de la costa.

La vida animal submarina merece un comentario especial. No por su abundancia, sino por su ausencia, que está determinada por la gran densidad salina de las aguas, destructora de toda riqueza íctica que arriba por los afluentes dulces. Así, las bocas del Primero y el Segundo suelen mostrar el espectáculo de los peces que —al no poder soportar la alta concentración para nadar sumergidos— flotan y mueren de asfixia por emersión.

La fauna subacuática se halla reducida a un molusco, el morus oblongus, y a un crustáceo de 2 cm de longitud, conocido como artemia salina, de la familia de los cangrejos.

La población actual

Miramar es el más importante núcleo urbano radicado en sus mismas orillas, con 3.000 habitantes permanentes. Localidad y "mar" forman parte del departamento cordobés de San Justo, el segundo de la provincia después de Río Cuarto, con una superficie de 15.600 km², incluyendo aguas. Los límites en el sector noreste de Mar Chiquita se hallan en controversia con Santiago del Estero y Santa Fe, y sometido a arbitraje obligatorio, por recientes disposiciones del Poder Ejecutivo Nacional, sobre litigios interprovinciales de fronteras.

Situada a 70 metros sobre el nivel del mar y a 188 km de la ciudad de Córdoba, Miramar cuenta con correo, telégrafo, teléfono, sala de primeros auxilios, clubes náuticos y de caza y pesca, estaciones de servicio y talleres mecánicos, desagües y algunas calles pavimentadas. Posee una creciente actividad hotelera que, a través de numerosos establecimientos de todas las categorías y para cualquier presupuesto, puede albergar hasta 2.600 personas por día.

En la temporada veraniega, los visitantes que arriban en busca de descanso, esparcimiento y cura, proceden en especial de Córdoba y Santa Fe. Merced a estos contingentes, la población estival suele superar los cálculos más optimistas. En general, es proverbial la cortesía de la gente, y resulta interesante escucharle hablar de "la mar".

Se accede a Miramar por un desvío afirmado de casi 60 km de extensión desde la localidad de El Tío, sobre la ruta nacional Nº 19, que une con excelente pavimento de hormigón la localidad santafecina de Santo Tomé con la ciudad de Córdoba.

El desvío desde El Tío es de un asfalto impecable hasta Balnearia, en que reaparecen las losas de hormigón hasta el final. Todo el trayecto se cumple sobre un pavimento de ancho normal, con excepción del tramo Balnearia-Miramar (12 km), en que la trocha se reduce a 3 m, pero con amplias y buenas banquinas. La señalización de la ruta es claramente visible en todo su recorrido, mereciendo especial referencia sendos arcos metálicos de bienvenida, que la atraviesan en El Tío y a la entrada de Miramar.

El símbolo viviente

A la manera de los reinos, Mar Chiquita tiene su monarca. Como anticipo de su ubicua presencia, su figura en metal margina el camino de entrada, con el arco de bienvenida: es el flamenco.

Protegido de la caza por las ordenanzas conservacionistas, vuela su grácil cuerpo de bello plumaje en formidables bandadas. Con el ronroneo de los motores, las lanchas de excursión sobresaltan a las palmípedas que habitan la zona de islas, y desencadenan el revuelo multitudinario de la más grande colonia de la especie que conoce el país.

El futuro de "la mar"

Algunas opiniones prevén una disminución paulatina de su nivel de aguas, como consecuencia de la elevación progresiva del fondo, por la acumulación de sales y el sedimento suspendido en los afluentes, que dispersarían el líquido sobre un área mayor menos profunda y más evaporable, hasta transformarla en una depresión salitrosa similar a las Salinas Grandes.

Sin embargo, como ese nivel se halla sólo a 70 metros sobre el océano, resulta ser el punto más bajo de la zona noreste cordobesa, y obligado receptáculo natural de todas las aguas de la región, comprometiendo así definitivamente el concurso de sus actuales afluentes. Además, de comprobarse la sospechada existencia de fuentes surgentes en su lecho, aquel aporte se vería incrementado por los afloramientos locales.

De todas maneras, una prueba del resguardo que la política hidráulica nacional procura para su sobrevivencia, está evidenciada por el cupo superior a los 20 metros cúbicos por segundo asegurado a Córdoba por convenio interprovincial con Agua y Energía, al formalizarse el prorrateo del caudal del río Dulce, a evacuar por la recientemente inaugurada presa de Río Hondo y su dique nivelador Los Quiroga. •



NOTÍCULAS

Justicia

Parece ser que los juzgados en lo penal de la ciudad de Nueva York, pese a que su número es bastante elevado, son los tribunales más atareados del mundo entero: las estadísticas informan, en efecto, que en esa jurisdicción se entiende y despacha anualmente un número promedio de 3,5 millones de casos; pero en esta montaña de juicios, ¡el 90 por ciento corresponde a infracciones de tránsito, que según la ley neoyorquina vigente deben ser juzgados exclusivamente en este fuero! Se espera, sin embargo, que muy pronto se constituirá, por ley, un organismo administrativo que entenderá, en primera instancia, en todas las causas originadas por aquellas infracciones y tendrá la facultad de aplicar penalidades, excepto las que comporten prisión o arresto.

Turismo

La Administración Federal de Carreteras de los Estados Unidos estima que durante el año 1968, los habitantes de ese país gastarán alrededor de 30 mil millones de dólares en viajes de placer y turismo dentro de su territorio. Agrega que el 90 % de aquella suma corresponderá a viajes realizados sobre la red caminera.

Viva la locura

En 1967 cumplió un siglo de existencia el "Folies-Bergère" de París, pero aún se sigue celebrando su centenario. Por esa sala, que es más conocida en el mundo entero que la misma Torre Eiffel, desfilaron grandes estrellas: Charles Chaplin, Maurice Chevalier, Mistinguett, Ivonne Printemps, Charles Trenet, y tantos más. Este año, con motivo de la celebración del centenario del "Folies", se está representando "Et vive la Folie", precisamente (Viva la locura), "un espectáculo digno de las mil y una noches", se dice. En la "apoteosis" aparece un pastel inmenso iluminado, ¡con más de cien mil bujías!

Gran cruz

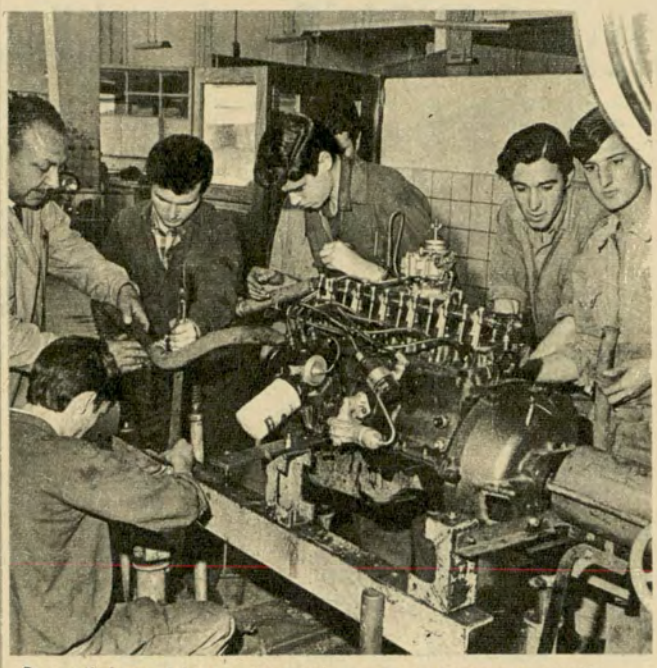
Esta no es muy pesada: se trata de la "Gran Cruz con Banda de la Orden del Mérito de la República Federal de Alemania", que acaba de ser concedida a Caterina Valente, intérprete de canciones de éxito y estrella de primera magnitud —Nº 1— del "show" internacional. Por supuesto, no es nada frecuente que una condecoración de tan grande importancia sea otorgada a una cultora de arte menor en las tablas; pero parece que la señora Valente es una artista excepcional en el género: hermosa voz, desbordante temperamento, comicidad incomparable, bailarina perfecta..., ¡y canta en diez idiomas! No es poco. La nueva "Gran Cruz" desciende de una familia ítalo-española de artistas, nació en París, vivió en Suecia, se hizo alemana al casarse y actualmente reside en Suiza. Ahora se comprende lo de los idiomas.

Con calma, pero no tanto

El Tribunal Regional de Coblenza, Alemania, acaba de imponer una pena a un automovilista que transitaba con su vehículo sobre un excelente camino de ese país y que, por temor o prudencia, se mantuvo constantemente, durante un largo trayecto, a una velocidad que no bajó de los 40 km/h ni excedió en ningún momento de los 60 km/h. Pero resultó que, debido a la gran densidad del tráfico en ambas direcciones, ninguno de los automovilistas que seguían a aquel raro ejemplar pudo adelantársele, lo que determinó una congestión del tránsito sobre varios kilómetros de la ruta, con todos los perjuicios consiguientes para gran número de conductores. E intervinieron la ley y el juez. Y se lo condenó. Así informa el ADAC, el Automóvil Club General de Alemania. •

OTRA PRUEBA TRIUNFAL DE MOLYKOTE

R 569 BARNUM



Se realizó en el banco de pruebas para motores a explosión de la Escuela Nacional de Educación Técnica Nº 136, y fue publicado por la revista PARABRISAS-CORSA (Nº 86, págs. 46 y 47, feb. 1968), que organizó la prueba.

ESTAS SON LAS CONCLUSIONES:

MOLYKOTE

- reduce el consumo de energía eléctrica,
- reduce el consumo específico de combustible (10 a 25 %),
- disminuye la temperatura de los gases de escape (hasta en 200°C),
- disminuye la temperatura del aceite lubricante,
- alivia en 50% el esfuerzo de arranque,
- otorga amplia y segura lubricación de emergencia.

MOLYKOTE®

Aditivo lubricante de alta calidad. Prolonga la vida del motor.

DOW CORNING

Un producto Dow Corning de Argentina S.R.L.
Paseo Colón 315 - Tel. 33-5239 - Buenos Aires.

Distribuidores.

Capital Federal y Gran Bs. As.: Marañón & Cía. S.R.L., Rincón 479, tel. 48-1655, Bs. As. - Prov. de Río Negro: Alfonso Manes, Sarmiento 310, tel. 203-2074, Quilmes - Norte Prov. de Sta. Fe: Carlos A. Pairetti & Cía. S.R.L., Rivadavia y Catam., tel 29599, Santa Fe.

QUEDO INAUGURADA LA SEDE SOCIAL PROPIA DEL TOURING Y AUTOMOVIL CLUB DEL PERU

Asistieron el presidente del país amigo, autoridades de la F.I.T.A.C. y de entidades adheridas. El Automóvil Club Argentino organizó una excursión especial

EN oportunidad de celebrarse la XXII Asamblea de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.), el Presidente del Touring y Automóvil Club del Perú, señor Alfonso Bryce, formuló una formal invitación a los concurrentes, para tomar parte en los festejos que la institución de su presidencia llevaría a cabo el día 20 de mayo del corriente año, fecha en la cual, coincidiendo con el XLIV aniversario de la fundación del Club, se inauguraría la nueva sede social.

El Automóvil Club Argentino, atendiendo a esa invitación, participó de esos festejos a través de una delegación oficial que fue integrada asimismo con una representación de la Asamblea de Delegados, concurriendo a tal fin su secretario, señor Guillermo O. Mirás. Simultáneamente, se organizó una excursión de la cual participaron miembros de la referida Asamblea y de Filiales del A.C.A. y sus familias.

El doctor César C. Carman concurrió en su carácter de Presidente de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.).

En la ceremonia de inauguración del edificio propio del Touring y Automóvil Club del Perú estuvo presente el Presidente de la República del Perú, arquitecto Fernando Belaúnde Terry, así como altas personalidades del país hermano, que realzaron con su presencia el acto.

El Presidente del Touring y Automóvil Club del Perú, señor Alfonso Bryce, destacó en su discurso la larga trayectoria de esa institución al servicio de la colectividad y en beneficio de los aproximadamente 8.000 socios con que cuenta actualmente.

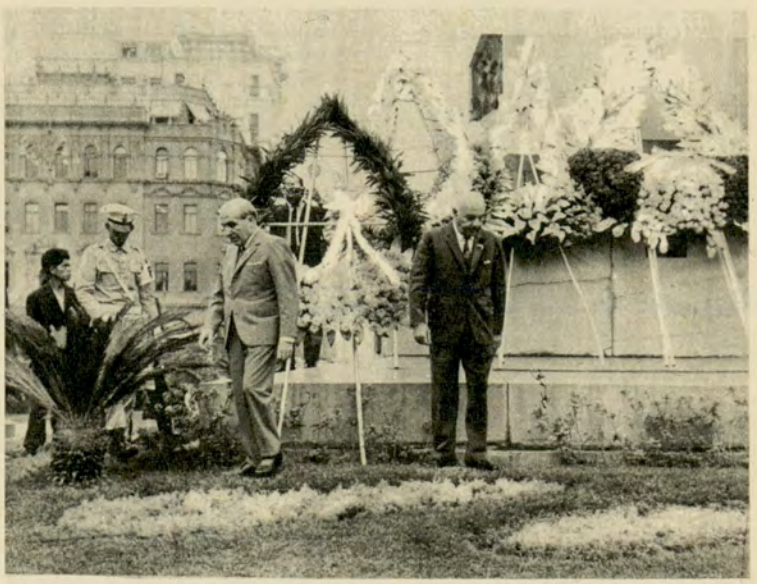
Por su parte, el doctor Carman, hablando en nombre de la F.I.T.A.C., puso de relieve la importancia de los Touring y Automóvil Clubes y la satisfacción de estar presente en un acto de tanta trascendencia, señalando con especial énfasis que las carreteras en América han ido convirtiendo al Continente en una gran patria común. Destacó, además, que la celebración de este acontecimiento tiene mucha significación para el Perú, porque sirve para evocar la misión trascendente de la Institución, en su gran deseo de afianzar los vínculos con los pueblos americanos.

Habla el presidente peruano

Cerrando la serie de discursos, hizo uso de la palabra el Presidente del Perú, quien en forma muy particular reseñó la gran tarea que está realizando su nación en pro del mejoramiento de las carreteras y del sistema de comunicaciones y transportes. Des-



En el acto inaugural de la sede social del Touring y Automóvil Club del Perú, hace uso de la palabra el presidente de ese país, Arq. Fernando Belaúnde Terry. Sentados, el presidente de la F.I.T.A.C., doctor César C. Carman (centro), y el ex presidente y actual director honorario de dicha Entidad, señor Eduardo Dibós (izquierda).



El presidente de la F.I.T.A.C. y del Automóvil Club Argentino junto con el tesorero de esta última Institución, señor Federico Lajud, se alejan del monumento al general San Martín luego de haber depositado una ofrenda floral, en el acto de homenaje al prócer, realizado en Lima.

ADHERIDAS



El presidente del Perú, Arq. Fernando Belaúnde Terry, recibe los saludos del presidente y del ex presidente de la F.I.T.A.C. en el acto en el cual quedó oficialmente inaugurada la sede social del Touring y Automóvil Club del país vecino, celebración a la que adhirió el Automóvil Club Argentino.



El presidente del Perú, arquitecto Fernando Belaúnde Terry (izquierda), con el presidente del Touring y Automóvil Club de aquel país, señor Alfonso Bryce (derecha).



El canciller argentino, doctor Nicanor Costa Méndez, el presidente y ex presidente de la F.I.T.A.C., doctor Carman y señor Dibós, respectivamente; diversas autoridades del gobierno del Perú, el presidente del Touring y Automóvil Club de ese país, señor Alfonso Bryce, autoridades de esa Institución y de otras entidades adheridas a dicha Federación Interamericana, en momentos en que rinden un homenaje al general San Martín, en la plaza del mismo nombre, situada en la ciudad de Lima.

tacó en primer término que tenía que hacer justicia a sus antecesores por la construcción de la magnífica Carretera Panamericana. Expresó también que el Gobierno acababa de completar esa importante vía en el sector de Moqueguá y que se estaban colocando puentes más anchos y construyendo los tramos entre las localidades de Chimbote y Trujillo.

Mencionó, asimismo, el intenso trabajo que se lleva a cabo en la actualidad para que finalmente queden unidas Lima con Pucalpa, subrayando que de este último punto a Brasil sólo hay un poco más de 100 km de distancia. Puso de relieve los trabajos que se cumplen para enlazar el Perú con Bolivia y Colombia, y particularmente se ocupó de la Carretera Marginal Bolivariana de la Selva, aspecto que ha atraído el interés de las naciones de esta parte del Continente, que en esos mismos días celebraran importante reunión en Lima con la participación del Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de la Argentina, Dr. Nicanor Costa Méndez, quien, acompañado de altos funcionarios y técnicos argentinos, intervino en deliberaciones en procura de la mejor solución y de la más rápida realización de esta importante vía, que habrá de transformarse en la columna vertebral del sur del Continente.

En la fachada de la nueva sede del Touring y Automóvil Club del Perú se descubrió una placa recordatoria de la inauguración, apadrinando el acto el señor Eduardo Dibós Danmart y la señora Elena M. de Bryce. Inmediatamente después se procedió a recorrer las dependencias del Club, descubriéndose otras placas recordatorias obsequiadas por instituciones hermanas de América, entre las cuales figuran las presentadas por el A.C.A. y por la F.I.T.A.C.

La delegación argentina que concurrió a estos actos, juntamente con los representantes de los otros Touring y Automóvil Clubes, fueron recibidos en un almuerzo ofrecido en "Palacio" por el Presidente del Perú, arquitecto Belaúnde Terry, teniendo ocasión de observar a través de fotografías, mapas, maquetas, etc., la intensa obra vial que se está desarrollando en ese país.

Homenaje a San Martín

Con posterioridad a la gira realizada al Cuzco y a las ruinas de Macchu Picchu, la delegación del A.C.A. se hizo presente el día 25 de Mayo en la Plaza San Martín de Lima, donde colocó una ofrenda floral, participando luego en horas de la tarde en la recepción ofrecida por la Embajada argentina en dicha ciudad, con la presencia del Canciller argentino y de otras altas autoridades.

No puede dejar de señalarse la importancia que reviste esta participación en los actos celebratorios de la inauguración de la sede del Touring y Automóvil Club del Perú, entidad que ha venido realizando una proficua labor institucional.

Su edificio, que presenta líneas modernas, cuenta con las comodidades necesarias para la debida atención de los asociados; su desarrollo se ha hecho en 5 pisos: en el primero se instalarán las oficinas generales para atender al público; en el segundo estará la Biblioteca y un auditorio; en el tercero, los despachos de las autoridades; en el cuarto, el Departamento de Cartografía y Relevamiento de caminos, y en el subsuelo, una moderna escuela de conductores.

Cuenta además el Touring y Automóvil Club del Perú con equipos modernos de auxilio, dotados de sistema de radio de doble vía, que permiten una atención rápida y segura.

Palabras del presidente de la F.I.T.A.C.

En el discurso pronunciado en el acto inaugural de la nueva sede social del Touring y Automóvil Club del Perú, el presidente de la F.I.T.A.C., doctor César C. Carman, expresó los siguientes conceptos:

"Pareciera que el impulso de escrutar nuevos horizontes cada día, se ha convertido en un imperativo espiritual para los hombres y mujeres de nuestra civilización occidental, en este final agitado de la vigésima centuria que vivimos. A veces tenemos la impresión de que el espíritu del hombre civilizado de nuestros días ha roto definitivamente las fronteras que

durante siglos le tuvieron prisionero de su hogar pequeño o de su propio país; lo indudable es que la mente se ha liberado de muchas trabas que la ceñían y, en un proceso apenas controlable, estamos llegando poco a poco a un punto en el que apenas si puede distinguirse entre el sueño y la realidad.

"No digo esto simplemente para satisfacer el agradable afán de viajar con la fantasía; lo digo, porque cuando se cruzan las tierras de nuestra América, a lo largo el meridiano bipolar que la distingue, se va advirtiendo cómo y en qué medida los caminos, que poco a poco van cuadriculando sus llanuras, encintando sus montañas y dominando, con sus puentes, el hervor de sus innumerables ríos, han ido convirtiendo este Continente en una gran patria común de los americanos. Las dimensiones primitivas se han encogido. Curiosamente, estos caminos, que son tierra de la tierra, nos liberan de ataduras, nos prestan alas y encienden en nuestra mente la visión de una América integrada, del Sur al Norte y del Norte al Sur, como una unidad histórica, cultural y económica, como un ente orgánico y vivo que está creando una civilización común para sus pueblos, una civilización específicamente americana por el acento propio que da tono inconfundible a su existencia.

"Estas cosas puedo pensarlas y decirlas en mi propio país, con la certidumbre de que hallaré mil voces que van a acompañarme; pero las digo con particular satisfacción y orgullo en esta ciudad de Lima, encrucijada de la historia americana, desde cuya atalaya el continente puede ser contemplado como un organismo en plena actividad, que está multiplicando sus fuerzas y depurando su estructura para poder afrontar las complejidades del porvenir.

"Un acontecimiento limeño, o peruano si les parece mejor, nos congrega hoy en esta ciudad. Vamos a celebrar el cuadragésimo cuarto aniversario de una institución que honra a este país y que, para destacar su virtud en la acción y en los propósitos, inaugura hoy su casa nueva y grande. Nos sentimos todos orgullosos de esta obra y de este día; pero nos sentimos así, no sólo porque esta obra es bella, sino porque la institución que la ha creado y construido es, en cierto modo, pero visiblemente, un símbolo del impulso que late en el corazón de cada pueblo americano. Porque, si es cierto que este Touring y Automóvil Club es una expresión propia de la vitalidad del espíritu peruano, en una versión muy particular, es verdad también que su acción trasciende las fronteras de su patria, por la más elemental y la más decisiva de las razones: porque al cumplir su misión de servir a los automovilistas les está enseñando que los largos caminos que les ayuda a recorrer no son solamente senderos que delimitan la patria peruana sino anchas huellas abiertas para acercarse y conocer mejor el alma de los pueblos de América, de toda la América, que, pese a las diferencias del idioma en determinadas latitudes y a las características propias de cada economía local, es una sola por su vocación creadora, encendida con el afán de asegurar la libertad del hombre y la dignidad del ciudadano, ideal diferenciado del americanismo auténtico.

"En este mismo instante y en este recinto, dos hombres, dos ilustres hijos del Perú, certifican la excelencia, la extensión y la profundidad del pensamiento americano, que, convertido en acción, se traduce, entre otras formas, en caminos para unir estrechamente a las comunidades humanas de este Continente: el Excelentísimo Señor Presidente de la República, arquitecto don Fernando Belaúnde Terry, que acaba de ser distinguido como "el hombre del año 1967" por la Federación Internacional de Carreteras, y mi cordial amigo don Eduardo Dibós, a quien le fue otorgada esta misma distinción en 1962 y quien durante tantos años presidió esta casa con prestigio, orientando su fructuoso quehacer con la visión puesta en el porvenir de América.

"Señoras y señores: quizás muy pocas veces, a lo largo de mis andanzas y mis luchas, me he sentido tan en mi propia casa como ahora que estoy en el Perú. Por alguna razón profunda, tengo la sensación de quien regresa al hogar y no de quien cumple una visita. Quizá esto es debido al invisible y poderoso lazo que la historia de América ha ido trenzando y que nos envuelve a todos, más acá y más allá del Río Grande. Quizás sea debido a la tradicional afinidad espiritual entre argentinos y peruanos. De todos modos, porque es así, y porque puedo hablar como peruano siendo argentino, y porque siendo miembro y presidente del Automóvil Club Argentino me considero y me siento como miembro por derecho propio de este hermoso y activo Touring y Automóvil Club del Perú; y, en fin, porque la generosidad de mis conciudadanos y amigos de la grande y común patria americana me ha llevado a presidir la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes —difícil tarea ésta, después de la que ha realizado Eduardo Dibós—, quiero decirles, al felicitar a los hombres de esta Institución, empezando por su presidente, don Alfonso Bryce, por lo que han hecho y por lo que indudablemente harán en el futuro, que este futuro ha de ser cada vez más luminoso y más fecundo en la medida en que todos y cada uno de nosotros encontremos en el entrañable amor a nuestras patrias propias, la fuerza necesaria para luchar en común por esta grande América, unida por los caminos del aire y de la tierra y por el espíritu de sus hombres y mujeres, hasta convertirla en el vivero de una civilización ejemplar."

EL PRESIDENTE DE LOS EE. UU. CONTESTO UNA NOTA DE LA F.I.T.A.C.

El presidente de los Estados Unidos, señor Lyndon B. Johnson ha contestado, con fecha 14 de mayo último, la nota de felicitación que le enviara el presidente de la F.I.T.A.C., Dr. César C. Carman, con motivo de las declaraciones del gobierno norteamericano tendientes a estimular el turismo hacia América latina.

En la nota, que firma el señor Covey T. Oliver, secretario asistente del Departamento de Estado de la Unión, se expresa:

"El Presidente me ha encomendado que responda a su carta de marzo 21, 1968, en la que expresa su agradecimiento por haber exceptuado el Hemisferio Occidental en su llamado al pueblo Americano a diferir los viajes de turismo no esenciales durante los próximos dos años. Hace notar usted los efectos beneficiosos que tendrá esta resolución en la promoción y el incremento del turismo por ciudadanos de los Estados Unidos hacia los países de Latinoamérica.

"Estamos convencidos, como usted —termina diciendo la nota—, de que el turismo no sólo tiene un papel importante que jugar en el progreso económico y social de Latinoamérica, sino que también puede contribuir significativamente hacia un mejor entendimiento entre los pueblos del Hemisferio Occidental."



El secretario de Comercio de los Estados Unidos, señor C. R. Smith (izquierda), recibe una nota dirigida por la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.) al presidente de la Unión, señor Lyndon B. Johnson, que publicamos en nuestra edición anterior, y en la cual se hace referencia al reciente informe del primer mandatario norteamericano en favor del turismo del pueblo de los Estados Unidos hacia América latina. Hace entrega de la nota al señor George F. Kachlein (jr.), vicepresidente primero del Consejo de Dirección de la F.I.T.A.C. y vicepresidente ejecutivo de la American Automobile Association (A.A.A.). La carta mencionada fue suscrita por el presidente de la F.I.T.A.C. y también del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, y recibida en la Secretaría de Comercio de Washington el 3 de mayo último.

NOTA DE FELICITACION AL NUEVO SECRETARIO GENERAL DE LA OEA, DOCTOR GALO PLAZA

CON motivo de la elección del doctor Galo Plaza para el cargo de Secretario de la OEA, la FITAC le transmitió un mensaje en el cual, al tiempo de felicitarle por tan honrosa designación, augurábale éxito en su importante gestión. Asimismo, el presidente de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, doctor César C. Carman, formulaba votos por el fortalecimiento de la unidad de los pueblos americanos y de su progreso económico y social, ofreciendo continuar manteniendo la estrecha relación de colaboración en los problemas vinculados con el turismo, la vialidad, el transporte y el automovilismo continentales.

En respuesta a este mensaje el doctor Galo Plaza hizo llegar al presidente de la FITAC un telegrama de agradecimiento por tan expresiva comunicación, asegurando su propósito de servir a los intereses mencionados en bien de la comunidad americana.

Señor GEORGE FRAUENHEIM



EL 5 de abril último falleció el que fuera presidente en ejercicio de la American Automobile Association (AAA), señor George Frauenheim, a consecuencia de una hemorragia cerebral.

La desaparición de su presidente será muy lamentada por la gran entidad automovilística americana, ya que el señor Frauenheim, en el desempeño de sus funciones, tuvo la virtud de crear y estrechar lazos permanentes y útiles con los dirigentes de los Clubes que forman la Asociación, en beneficio de la actividad de ésta.

El señor Frauenheim nació en setiembre de 1912, en Búffalo, Estado de Nueva York, a cuyo Automóvil Club se incorporó en 1949; en 1958 ingresó en su cuerpo directivo, al año siguiente fue elegido vicepresidente, y en 1960. presidente.

Durante el ejercicio de su mandato de presidente de la AAA, el señor Frauenheim luchó activamente para proteger y fortalecer el Fondo Federal de Carreteras, y trabajó incansablemente para apoyar la construcción de grandes vías de circulación destinadas a descongestionar las zonas urbanas; por otro lado, fue un promotor empeñoso de la construcción de elementos de seguridad en la fabricación de automóviles.

Aparte de haber sido un importante hombre de negocios, mantuvo una permanente actividad en las organizaciones cívicas, educacionales, culturales y de caridad de su país. Como empresario se ocupó principalmente de la industria del bronce. En fin, llegó a ser consultor del Departamento de Estado de los Estados Unidos, en materia de ayuda a los países extranjeros. Era doctor honoris causa del Colegio de Altos Estudios Canisius, cuyo Consejo de Regentes integraba.

El Automóvil Club Argentino se asocia al pesar que ha producido el deceso del señor Frauenheim.

AUXILIO MECANICO
Nuevo número de teléfono: 82-6081

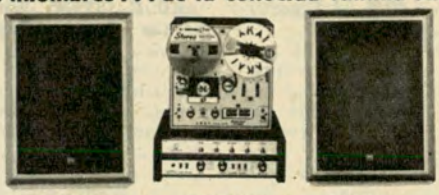
Usted no puede prescindir del famoso grabador AKAI M-9



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 silicona, con una salida musical de 40 vatios; 4-velocidades; apagado automático y relevador de rueda opresora.

Otros miembros . . . de la conocida familia AKAI . . .



SW-130 **X-150D AA-5000** **SW-130**

El sistema perfecto de grabador estéreo, amplificador y altoparlantes



1710W
Grabador estéreo, portátil y liviano

X-1800SD
El primer grabador tipo cartucho en el mundo



X-V
Grabador Estereofónico Portátil



AKAI

MURASE S.R.L.

Moreno 1628. Tel.: 45-0386, 8661
Palacio del Grabador, Parana 483, Capital.
Casa Salui, Caugallo 1184, Capital.
La Casa del Grabador, Libertad 430, Capital.
Foto Raisz, Paraguay 585, Capital.
Electrónica Cordoba, Local 12A, Galería San Martín, Córdoba.

N 188

LA CONSTRUCCION DE CARRETERAS INTERESTATALES EN LOS ESTADOS UNIDOS

(Informe presentado por el señor George F. Kachlein Jr., vicepresidente ejecutivo de la American Automobile Association en la XXII Asamblea General de la F.I.T.A.C., Buenos Aires, 23/28 de noviembre, 1967).

El sistema nacional de defensa

EL Sistema Nacional Interestatal y de Defensa de las Carreteras fue autorizado por el Congreso de los Estados Unidos en 1944, como una obra que comprendería 40.000 millas (41.000 revisadas) de red caminera, con el fin de conectar las principales zonas de la metrópoli, ciudades y centros industriales; servir a las necesidades de defensa nacional, y conectar también con rutas de importancia continental en el Dominio del Canadá y la República de México.

Aunque el sistema Interestatal de Carreteras fue concebido a principios de 1939, sólo se dio a conocer legalmente en 1944, sin haberse hecho ninguna asignación de presupuestos federal especial para ello, y, naturalmente, durante la Segunda Guerra Mundial no se contrataban obras de magnitud. Para 1947 los estados federales y la Oficina de Obras Públicas Camineras de los Estados Unidos habían llegado a un acuerdo sobre el trazado general de las principales rutas del Sistema Interestatal. Desconforme con la falta de progreso del "Sistema I", en 1954 el Congreso autorizó 175 millones de dólares para cada año fiscal 1956 y 1957 para las obras del sistema. El Gobierno Federal acordó hacerse cargo del 60 % del costo de este plan.

Al haberse aprobado la ley de 1956 sobre la Carretera Federal, los Estados Unidos propiciaron un programa de construcción que luego resultó ser la obra pública más extensa en la historia del mundo. El programa establecido en la ley de 1956 (reformado) es importante no solamente por su magnitud, sino debido a los aspectos únicos en su tipo, y que jamás fueran incluidos en la legislación de Ayuda Federal para Carreteras. Este nuevo programa hizo posible por primera vez planear por anticipado el tiempo de construcción, en varios años, mediante una financiación segura obtenida de ingresos estipulados para la Ayuda Federal. Un Fondo de Inversión de Impuestos fue creado para la financiación, solventado enteramente por los impuestos pagados por los usuarios de las careteras. Ello permitió financiar la obra sobre una base de pagar a medida que se construye, setando los gastos de construcción a cargo o sujetos a las entradas obtenidas de ciertos impuestos. A fin de estimular la aceptación por parte de los Estados y establecer prioridad máxima para la construcción, el Gobierno Federal, por medio del Fondo de Inversión, acordó cargar con el 90 % del costo del Sistema Interestatal. Los estados individualmente son responsables por la construcción, más el 10 % de los costos.

Alcance del sistema interestatal

El Sistema Nacional Interestatal y de Defensa de Carreteras consiste en 41.000 millas (65.600 km) de caminos. Programado para ser finalizado a fines de 1973, tiene por objeto unir y servir a más del 90 % de las ciudades que cuenten con una población de 50.000 o más habitantes, además de otras pequeñas capitales y pueblos.

Representa más o menos el 1 % del kilometraje total de los Estados Unidos, y se espera que prestará un servicio para más del 25 % del tráfico total. El 10 % de la red caminera será construido, según el plan, con 6 y 8 sendas, y el 90 % con cuatro sendas. El acceso se proveerá por medio de 12.000 conexiones, siendo en las zonas rurales más espaciadas, con un promedio de 4,4 millas entre cada una. En las zonas urbanas, las conexiones estarán a distancias considerablemente menores entre sí. Las leyes federales no permiten establecimientos comerciales en las vías interestatales; por lo tanto, la ubicación de esas conexiones es de gran importancia para servir las necesidades del automovilista.

A pesar de que el Sistema Interestatal se construye como un sistema libre de peaje, se han incorporado al mismo, según permite la ley, unas 2.300 millas de caminos con peaje, ya existentes, en lugar de construir caminos paralelos, duplicando los medios para los mismos servicios.

El Fondo de Inversión para carreteras

Con el establecimiento del Fondo de Inversión, no todos, sino algunos de los impuestos federales de consumo exigidos a los usuarios fueron dedicados a pagar la cuota federal, estimada en 47 mil millones de dólares, para completar el Sistema, como también 35 mil millones para el mejoramiento de caminos, bajo el Sistema Primario y Secundario, conocido como el Programa ABC.

El impuesto federal sobre consumo que existe actualmente, de 4 cts. por galón de combustible para automotor, representa ahora las tres cuartas partes de todo el ingreso del Fondo, aportando más de u$s 2,8 mil millones por año. Otros impuestos al consumo que actualmente ingresan al Fondo son:

Camiones nuevos, ómnibus y tractores: 10 % sobre precio fabricante mayorista.
Cubiertas y gomas para vehículos-carretera: 10 %/lb.
Otras cubiertas y llantas de goma: 5 %/lb.
Uso de vehículos pesados: U$S 3 por 1000 lbs., sobre peso bruto total para vehículos cuya tasa es de 26.000 lbs. peso bruto.
Repuestos y accesorios de camiones y ómnibus: 8 % del precio de venta fabricante.
Aceite lubricante: 6 cts./galón.

Los impuestos al consumo federal sobre coches de pasajeros ascienden a casi u$s 1,4 mil millones por año, y son depositados en el Fondo Federal General, en lugar del Fondo de Inversión para Carreteras.

Entre julio 1, 1956, y junio 30, 1966, se han depositado en el Fondo de Inversión para Carreteras impuestos sobre vehículos automotores por un monto de u$s 28,2 mil millones. Durante el mismo período, los gastos del Fondo totalizaron u$s 28 mil millones, por lo que hay un saldo de 200 millones de dólares.

Progreso y futuro del sistema interestatal

Las cifras suministradas recientemente por la Oficina de Obras Públicas Camineras indican que el 58 % del Sistema fue habilitado al tránsito el 31 de marzo de 1967. La obra progresa a razón de 2.300 millas (3.680 km) por año.

Se sufre considerables demoras en algunas zonas metropolitanas, y es muy dudoso que se finalice para 1975 la totalidad del kilometraje autorizado para esas zonas. Los kilometrajes incorporados a la red caminera en 1966 o construidos a principios del programa necesitan ser aumentados para alcanzar las exigencias del tránsito actual o proyectado para el futuro.

El más serio problema con respecto a la finalización del presente sistema es el asunto dinero. Una mayoría de expertos considera que el Gobierno Federal está subestimando el costo de finalización del Sistema en más de U$S 5 mil millones. Además, se necesita más de mil millones del Fondo Federal autorizado para el Sistema ABC.

Mientras que los estados informan que tienen los recursos necesarios para terminar el programa para 1973, el provee suficiente dinero, el clima actual en el Congreso tiende a favorecer la extensión del período de financiación.

CARRETERA BOLIVARIANA MARGINAL DE LA SELVA

LOS doctores César C. Carman y Juan B. Gill Aguinaga, presidente y secretario-tesorero, respectivamente de la FITAC —Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes—, dirigieron una nota al ministro de Relaciones Exteriores y Culto, doctor Nicanor Costa Méndez, con motivo de la participación de una delegación argentina, encabezada por el propio Canciller, en la reciente conferencia interamericana en Lima, que incluyó entre los principales puntos de su temario, la puesta en marcha de un plan destinado a concretar la construcción de la llamada Carretera Bolivariana Marginal de la Selva, que habrá de integrar y completar el sistema Panamericano de Carreteras.

Consecuentes con los objetivos que persigue la FITAC, sus autoridades hicieron llegar en la oportunidad, en nombre de todas las instituciones federadas, sus más fervientes votos por el éxito de las deliberaciones, en la seguridad que la Carretera Marginal de la Selva significará realmente "un decisivo paso en la integración económica de beneficio común del continente americano, y especialmente de Iberoamérica".

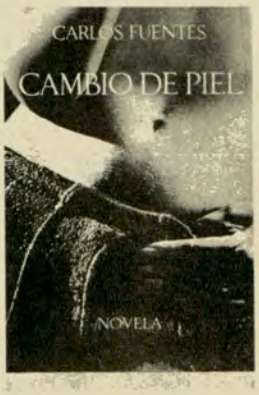
Una nota de idéntico tenor fue enviada al Canciller peruano, doctor Raúl Ferrero Rebagliatti.

LETRA VIVA

Por ulyses

Para Autoclub

Escándalo inútil



A tantos años de la publicación de "Crónicas Escandalosas y Jubilosas" de Sachs, resulta pueril el desenfado de la última novela de Carlos Fuentes, "Cambio de Piel". De arquitectura barroca y desmañada, aglomera cualquier cantidad de materiales. Un débil romance, un estéril juego existencialista, se mueve entre retazos de cronicones históricos, descripciones apresuradas de ciudades como Buenos Aires y, un poco más lentas pero asimismo caprichosas, menciones de lugares mexicanos como Cholula. Se gastan millares de palabras, no por ese afán de clarificar de Proust sino con la voluntad de oscurecer y distorsionar. A veces, alguna página es afligida con la mención completa de la fórmula química de un remedio o la cartelera de los cines de la calle Lavalle (equivocada). Se siente demasiado a flor de prosa la decidida conspiración por asustar con palabrotas y situaciones de un intimismo que ya fue practicado con más violencia (y talento) por el marqués de Sade y otros autores actuales, como Henry Miller. Esta novela no condice con la fuerza alcanzada por Carlos Fuentes con "La muerte de Artemio Cruz". Es como si todo el tiempo lo hubiera acuciado el problema técnico de la renovación de la novela que ha llevado a otros a senderos de sequedad y tedio, como en los casos de Robbe-Grillet y Nathalie Sarraute. Es como si, antes de narrar, le preocupara meter al lector en un laberinto penoso, donde los hechos fisiológicos, por su primaria comunicabilidad, llegan a constituir un auténtico descanso. La tentativa de revelar cuatro personalidades en el transcurso de un viaje de México a Veracruz queda así frustrada en gran parte. Enredado en su propio esquema, Carlos Fuentes se debate para dar una grandeza externa de novela torrente, a lo que no pasa de ser una historia circunstancial de unos débiles amoríos. No creemos que sea útil en este caso la incoherencia cronológica ni el uso a voleo de citas literarias, marcas de productos o frases publicitarias.

Visión cósmica

EN la poesía de Adolfo de Obieta, reunida en el volumen "Genealogía Solar", aparece vehemente esa íntima necesidad de poeta por situarse dentro del gran misterio del universo. En un instante dado quiere que la Tierra recobre su filiación en la estirpe solar, que vuelva a ser el planeta adolescente que se entrega a la soledad virgen del espacio. En otro ruega porque la Tierra no escuche el canto de la hermandad celeste y clausure sus ventanas y vigile su aire.

Como ocurre siempre, la mejor referencia a la poesía es recurrir a la palabra del creador, a su inviolable, mística y críptica tarea incomparable. Adolfo de Obieta implora para que nuestro asombro sea usado para internarnos en la memoria, para que vayamos a esa primera amistad que él define como la duda y la pregunta, ya que el que pregunta confía y recuerda y el que confía y recuerda va con Dios.

Adolfo de Obieta usa un lirismo recatado, y aunque su tema es siempre trascendente, le huye a la grandilocuencia. Su poesía es como la historia de un adentrarse en los movimientos del alma, recuperarlos y crearlos nuevamente, más allá de las prolijas traiciones de la sensibilidad o de los encantos externos de los que usan la posibilidad poética como una especie de encanto intuitivo. Siendo que la poesía es el gran resumen de la visión humana y la única tentativa posible que demarca el auténtico descubrimiento de esa realidad, que está presente tanto en los objetos que multiplican su enigma en torno nuestro, como en los ámbitos incontenibles del sueño y el pensamiento.

Libro de gran unidad, un poema sólo, en suma, más allá de las divisiones que señalan los títulos, tiene una fundamental nobleza, un movimiento rítmico lento y gradual y la constante de la austeridad de un lenguaje despojado. Como Obieta, podemos sentir hondamente ese agradecimiento que formula a los Amigos, que renuevan el juego menor de nuestros días terrenos.

Habla un ángel

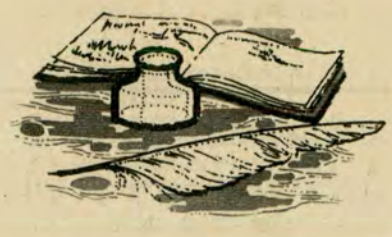


MARIA Angélica Bosco posee uno de los estilos más depurados entre la poderosa falange de narradores argentinos actuales. Por lo pronto, propone siempre en sus obras la fruición literaria que nace de un modo de decir equilibrado, elegante, incisivo y profundo.

En la galería de mujeres argentinas, a las que ha sabido dotar de una textura tan viva y comunicativa, incorpora a "La Negra Vélez", Esta señora —muy encontrable en todos los vericuetos de nuestro Buenos Aires— comparece evocada y analizada con ironía, a veces dramática, por su Angel de la Guarda. El relato es muy fluido. Los diálogos vivos y ciertos. Las psicologías sumamente coherentes. No teme María Angélica Bosco a la diatriba tonta acerca de los falsos psicologismos, ni cede a la tentación de transformar a la realidad en un objeto. La realidad, lo dijo Chesterton, tiene cosas que no se parecen a ninguna otra. Entre ellas está el erotismo. Verdadera enfermedad sin imaginación en multitud de narradores, en María Angélica Bosco recupera sus matices de amor, pasión o mero deleite con singular acuidad.

En torno de la protagonista circulan una serie de personajes masculinos y femeninos bien logrados. Nos importan mucho Lila y Alberto. También la exasperante inoperancia de Ignacio. De Lila, por ejemplo, hubiéramos querido saber más.

La Negra Vélez y su Angel tiene el valor esencial de un planteo bien lúcido y elaborado. La vacuidad de los relatos fantasmales, desde el punto de vista humano (¿y qué otro punto de vista cabe?), que se debaten en el hallazgo de algún contorno sorpresivo, de una manera de decir que pueda ser calificada de insólita a base de distorsión, es tan ajena a María Angélica Bosco como la búsqueda del lector mediante minuciosas y poco imaginativas recurrencias a los lugares comunes de la erotomanía. Con su excelente novela "Comedor de diario" agranda el fresco de la clase media dorada argentina que María Angélica Bosco elabora con mano maestra. •



LIBROS RECIBIDOS

Salvador María Lozada: Las fuerzas Armadas en la Política Hispanoamericana (Columba). **José Babini:** Ciencia y Tecnología (Breve historia), (Columba). **Jean Colin e Yvon Houdas:** Fisiología del Cosmonauta, (Columba). **Paul Rostenne:** Leon Chestov, (Columba). **Murray S. Stedman:** Religión y política en los Estados Unidos, (Paidos). **Harry M. Johnson:** Sociología, (Paidos). **Albert K. Weinberg:** Destino manifiesto, (Paidos). **Thomas C. Cochran:** Estados Unidos en el siglo XX, (Paidos). **Stephan Zoulmin y June Goodfield:** El descubrimiento del tiempo, (Paidos). **María Elena Walsh:** Versos folklóricos para Cebollitas (Luis Fariña). **Esteban de la Boétie:** Discurso sobre la servidumbre voluntaria, (Grupo Editor de Estudios Sociales, Rosario). **María Angélica Bosco:** La Negra Vélez y su Angel (Cía. General Fabril Editora S. A.). **Marta Elena Samatan:** Por Tierras de Elqui, y **Ana Sampol de Herrero:** Héroes sin nombre, (ambas obras editadas por el Instituto Amigos del Libro Argentino; **Ulyses Petit de Murat:** Benito Lynch (EUDEBA), y La Vida Fanática (Paidos).

VERSOS FOLKLORICOS PARA CEBOLLITAS,

Por María Elena Walsh

Con cada nueva producción se va perfilando con mayor nitidez el carácter excepcional de la poesía de María Elena Walsh, sobre todo cuando escribe para los niños. También otras plumas calificadas han sabido encontrar el camino de la sensibilidad infantil, no tan simple como suele creerse; pero la obra de la señorita Walsh, y en particular la que estamos comentando, tiene características muy singulares. María Elena Walsh posee el don —arte o intuición, para el caso es lo mismo— de extraer de las palabras su esencia musical, y con ella hace etéreos juegos malabares, construye castillos y da vida brillante a seres legendarios, con el curioso resultado de que sus versos, sencillos, transparentes y limpios, a veces hechos con palabras que no parecen tener una ilación coherente entre sí —pero la tienen—, encienden en seguida la emoción del lector, infante o adulto, simplemente porque bailan como notas armoniosas en el pentagrama. Es casi un milagro musical **(M. G.)**.

ESTANCIAS Y ESTANCIEROS

Por Virginia Carreño

La A., incansable viajera, no ha dejado de explorar también la realidad multiforme y colorida de los paisajer argentinos. No se detiene en la superficie, sino que escarba con atención prolija en su intimidad, para descubrir su esencia. De este modo, la geografía le abre los caminos de la historia y el hecho o la obra que observa, la conducen al descubrimiento del temple de su autor, del protagonista. Y este libro prueba la pericia de la escritora para reunir todos esos elementos en un poliedro integrado, iluminado por su prosa ágil.

"Estancias y Estancieros" muestra el camino seguido por la evolución de las explotaciones agropecuarias en la Argentina desde sus instalaciones y planteles iniciales, desde los establecimientos de Hernandarias, el arquetípico fundador más que conquistador, hasta nuestros días, hasta la aparición de esas sucursales fecundas que el "King Ranch" de Texas ha arraigado en nuestras provincias de Santa Fe y Corrientes. Y así desfilan nombres y lugares que han hecho historia en el progreso del país.

Otra virtud de no escasa hondura tiene este libro. El lector desprejuiciado podrá comprobar una vez más que la historia del progreso argentino no empieza hoy, sino que es el resultado de una línea de esfuerzos debidos a hombres emprendedores y de larga visión, con sus claroscuros, naturalmente, pero de una tenacidad consecuente que los llevó a construir, en definitiva, esta grande Argentina, que los impacientes, digamos, se complacen en censurar con excesiva ligereza porque no todo es impoluto en la superficie. Y vale la pena destacar que de esos hombres que se atrevieron a enfrentarse con la pampa para convertirla en base de una civilización, surgieron los estadistas y conductores que entregaron a la actual generación la fecunda nación que nos rodea. **(M. G.)**

EL LENGUAJE DEL MATE,

Por Amaro Villanueva

Era lógico que fuera precisamente Amaro Villanueva, tan saturado de la savia creadora con que la tierra entrerriana nutre a quienes la conocen y la aman, quien escribiera la sabrosa obrita que comentamos. Porque, si bien es cierto que el mate es una auténtica y genuina bebida "nacional" por su difusión y uso en todas las provincias argentinas y en todas las capas sociales —sin que, aún en los estratos más altos, hayan podido socavar esa privilegiada preferencia ni el té ni el café—, es verdad también que es en el litoral argentino, y especialmente en Entre Ríos y Corrientes (deliberadamente no mencionamos a Misiones que es la productora de la hoja) donde el mate ha adquirido, sin abandonarla nunca, inclusive hasta nuestros días, y pese a la influencia de las poderosas corrientes de sangre nueva incorporadas con la inmigración, una jerarquía significativa e inconfundible como intérprete de ciertos sentimientos que atañen a la convivencia social, sin referirnos a los que unen o separan a los individuos considerados como tales, cuya determinación a través del "lenguaje del mate" ocupa buena parte del trabajo de Villanueva. En Entre Ríos, ofrecer un mate al recién llegado constituye una estricta obligación social, y no hacerlo es casi una ilevantable prueba de mala educación —esto, debemos agregar, con prescindencia de la mayor o menor simpatía personal que el visitante pueda merecer.

Sea como fuere, aquí Villanueva se ha detenido particularmente en el examen de los valores expresivos del mate como "lenguaje", en la medida en que sirve o ha servido para comunicar sentimientos entre personas individuales, especialmente los sentimientos amorosos o algo que puede parecérsele. Lo hace con prosa ágil, agradable y galana, salpicada de tanto en tanto con alguna anécdota colorida o con alguna ironía fina que siempre brilla por su buen humor y nunca se empaña con el sarcasmo agresivo. Y es interesante destacar —lo hace el autor mismo con toda razón— que este estudio de Villanueva sobre el "lenguaje del mate", que él califica de manifestación folklórica de clara esencia, sea el primero —y quizás el único— llevado a cabo con seriedad en nuestro país. Precisamente para dar fundamento a esta afirmacin, el A., en la primera parte de su trabajo, trae a juicio alguna que otra producción de escritores o "investigadores" del folklore vernáculo que han escrito sobre el tema, y resulta que se limitaron a copiar versiones, sin preocuparse de su autenticidad, hasta ir a parar, en definitiva..., a un "lenguaje" en broma que el propio Villanueva había inventado, o poco menos, allá por los años 30, publicándolo en una página cómica de un diario —"Entre Ríos"— que no vivió mucho y que en esos tiempos se editaba en Paraná. ¡Qué cosas tiene la investigación! **(M. G.)**

BENITO LYNCH

Por Ulyses Petit de Murat

Digamos en seguida que este libro es mucho más que una biografía ilustrada con el examen de las obras y los temas que abordó el escritor examinado: es un verdadero análisis espectroscópico —más que simplemente "radiográfico"— de la personalidad de Benito Lynch. Apresurémonos a agregar que la calidad literaria de Lynch sale altamente destacada con el trabajo de Petit de Murat, aunque quizás no podríamos decir lo mismo respecto de su figura humana.

No hablemos de la rica prosa del autor, ni de su estilo chispeante y preciso a la vez, que tan a menudo brinda agradables sorpresas (adjetivos inesperados, metáforas originales) al lector que puede ignorar la orfebrería que forma parte de los recursos literarios —sellados por la difícil espontaneidad aparente del escritor de fibra— de Ulyses Petit de Murat; pero sí exige una mención especial la minuciosa tarea, que nunca equivoca el camino, con que el autor va penetrando en la intimidad del personaje "biografiado", descubriéndola a menudo a despecho de las piedras preciosas que disimulan cicatrices o defectos. Jamás echa mano de la hipótesis, acertada o equívoca, en sus análisis, sino únicamente del propio instrumental con que Lynch fabricó su obra. Es un Lynch visto a través de Lynch, en todos sus matices y complejidades.

Este libro "ultrabiográfico", realizado con paciente labor de investigador y con impecable técnica literaria, es una fuente de deleite espiritual para quien lo leé. **(M. G.).** ●

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

IMPORTANTES RESOLUCIONES DE LA ASAMBLEA DE DELEGADOS

EN la sede central del Automóvil Club Argentino se efectuó la Asamblea Ordinaria de Delegados de la Entidad, con la presidencia de su titular, doctor Ricardo E. Aráoz. Actuó como secretario el señor Guillermo O. Mirás, con la presencia del Inspector de Justicia, doctor Carlos Diego Calvo. Estuvieron presentes 47 miembros.

Al abrirse el acto, el doctor Walter A. Saborido expresó el sentimiento de consternación de todo el Automóvil Club Argentino ante el luctuoso hecho ocurrido en Balcarce, donde debieron lamentarse varios muertos y heridos. Señaló que si bien esa carrera no fue organizada directamente por el A.C.A., sino por el club de Balcarce, estaba de por medio el deporte automovilístico que la Entidad está empeñada en jerarquizar cada vez más y en rodearlo de las mayores seguridades posibles. Por último solicitó a la asamblea rendir homenaje a las víctimas. La Asamblea de Delegados se puso de pie y guardó un minuto de silencio.

A continuación se leyó la resolución adoptada por la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, sobre la designación de una Comisión Especial Técnica, cuyo texto damos en otra parte de esta edición.

Designación de socios honorarios

La Asamblea tomó nota de las designaciones de Socios Honorarios del Automóvil Club Argentino, realizadas por la Comisión Directiva, en función de su cargo y mientras desempeñen el mismo, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 12 del Estatuto Social, al Ministro del Interior, doctor Guillermo Borda; Secretario de Transportes, ingeniero Armando S. Ressia; Secretario de Comunicaciones, general de brigada (R) Julio A. Teglia; Subsecretario de Economía, ingeniero Raúl A. Ondarts; Administrador General de Vialidad Nacional, ingeniero Víctor S. Mangonnet; Gobernador de Formosa, coronel (R) Augusto G. Sosa Laprida; Ministro de Gobierno e Instrución Pública de San Juan, coronel Ovidio Palmero; Secretario de Economía de San Juan, ingeniero Antonio A. Ognio; Ministro de Finanzas de San Juan, señor Julio Gallego Romero; Ministro de Obras Públicas de San Juan, ingeniero José María Jardón; Embajador de Colombia, señor Lucio Pabón Núñez; Embajador de Corea, señor Dong Sung Kim; Embajador de Guatemala, coronel Ernesto R. Paiz Novales; Embajador de Haití, señor George Salomón; Embajador de Italia, señor Paolo Tallarigo de Sagarise; Embajador de Nicaragua, capitán don José León Sandino.

Clasificación de socios de San Clemente del Tuyú

Resolvió luego la Asamblea incorporar en la categoría de Activos "A" Interior, a partir del 1º de enero de 1968, a los socios domiciliados en la localidad de San Clemente del Tuyú y hasta un radio de 15 Km de la misma.

Se consideró al efecto que los beneficios que obtienen ahora los socios del A.C.A. de San Clemente del Tuyú han sido elevados al nivel de los que brindan otras localidades importantes del país. La Comisión de Acción Societaria aconseja aprobar la incorporación de los socios que figuraban en la categoría Activos "B" a la categoría de Activos "A".

Hostería en La Rioja

Se aprobaron las tramitaciones realizadas por la C. D. en cumplimiento del convenio firmado con la Provincia de La Rioja y fue autorizada a proseguirlos y concretar la transferencia en propiedad a la Entidad de las hosterías de Famatina y Chepes, de acuerdo con la última propuesta del Gobierno de la Provincia. Autorizóse la inversión de hasta la suma de $ 10.000.000 para proceder a la habilitación de ambas hosterías, y se autorizó también la inversión de hasta la suma de $ 5.000.000, para la construcción de piletas de natación en las hosterías mencionadas. Mientras tanto, habrán de proseguirse las conversaciones para la explotación de la hostería de Villa Mazán.

Construcción de una estación de servicio en Tinogasta

Se aprobaron las modificaciones al convenio suscripto el 11 de enero de 1961 con el Gobierno de la Provincia de Catamarca para la construcción de una estación de servicio en la localidad de Tinogasta. La Provincia se hará cargo de todos los gastos inherentes al costo del edificio en sí de la estación en cuestión, hasta un máximo de ocho millones de pesos moneda nacional mediante aportes de doscientos cincuenta mil pesos mensuales a favor del A.C.A. Transcurrido un año desde la inauguración de la estación Tinogasta, pasará automáticamente, íntegramente con toda su construcción, libre de gravámenes de cualquier naturaleza, como propiedad exclusiva del A.C.A., el que continuará explotándola como tal en todos sus aspectos.

Ampliación Centro Turístico del Delta

Fue autorizada la compra al señor



Vista parcial de los concurrentes a la Asamblea Ordinaria de Delegados que se realizó en la sede central del Automóvil Club Argentino.



Ocuparon el estrado durante el desarrollo de la Asamblea Ordinaria de Delegados del Automóvil Club Argentino, el presidente, doctor Ricardo E. Aráoz (centro), el secretario del mismo cuerpo, señor Guillermo O. Mirás (izquierda) y el Inspector de Justicia, doctor Carlos Diego Calvo.

Carmelo Marino del lote 2 de la manzana C, sito en el Partido de Tigre, jurisdicción de la localidad de Benavídez, provincia de Buenos Aires, de aproximadamente dos mil quinientos sesenta y un metros cuadrados anexo al Centro Turístico del Delta, por el precio de doscientos cuarenta mil pesos moneda nacional, de acuerdo con las condiciones establecidas en el boleto de compra-venta respectivo.

Adquisición simbólica en Claromecó

A continuación autorizóse a la Comisión Directiva la compra a Claromecó S. R. L. del inmueble sito en el balneario Claromecó, de aproximadamente once hectáreas, por el precio de un mil pesos moneda nacional, de acuerdo con las condiciones establecidas en el boleto de compra-venta de fecha 21 de enero de 1968.

El señor Federico Lajud expresó sobre esta adquisición: "Evidentemente, aquí no se puede hablar de una compra. Ha sido una donación efectuada al Automóvil Club Argentino. A los efectos de una mayor claridad en la escrituración y a fin de que la Entidad pueda disponer libremente de ese inmueble, se hace referencia a una compra por el valor de mil pesos moneda nacional. En realidad el costo de ese terreno asciende a varios millones de pesos. Los propietarios de esa tierra, teniendo en cuenta el prestigio del Automóvil Club Argentino y el hecho de que habrá de instalarse allí un camping, han considerado conveniente donarlo, a fin de que sus asociados puedan disfrutar de esas comodidades. Entiendo que corresponde, y ya lo hemos hecho, agradecer a los donantes tan magnífico obsequio."

Adquisición en Mar Chiquita

Se autorizó luego la compra de un terreno de aproximadamente 3,5 hectáreas de la firma Mar Chiquita S. A. por el precio de $ 1.000. El terreno deberá ser destinado a camping y balneario, sin comprometer plazo o condición alguna para la realización de las obras necesarias para su habilitación.

En realidad, como en el caso anterior, ese terreno cuesta varios millones de pesos. Se trata de un lugar extraordinario de brillante porvenir, ya que en sus inmediaciones habrá de instalarse una plataforma de lanzamiento de satélites.

Ampliación crédito en Banco Nación

Autorizóse a la Comisión Directiva a obtener del Banco de la Nación Argentina la ampliación del crédito de $ 100.000.000 para girar en descubierto en cuenta corriente hasta la suma de $ 300.000.000.

Adquisición de un avión

Se autorizó a la Comisión Directiva a solicitar del Banco de la Nación Argentina: la apertura de crédito documentario irrevocable y confirmado a favor de Piper Aircraft Corp., de Lock Haven, Pensilvania, EE.UU., por hasta la suma de dólares 19.914,18, que al cambio estimativo de $ 350 por cada dólar equivalen a $ 6.970.000 correspondientes al 15 % del valor ex fábrica, seguro, gastos y sellados consulares, por la compra e importación de un avión bimotor marca Piper, Modelo PA-31 Navajo Standart; aval sobre la documentación que suscriba a favor de la firma vendedora de USA expresada en dólares estadounidenses por hasta la suma de u$s 90.721,14, incluyendo u$s 78.887,95 por capital y u$s 11.833,19 por intereses que el cambio estimativo de $ 350 por dólar euqivalen a $ 31.752.000, correspondientes a la parte financiada de la compra del mencionado avión; apertura de crédito documentario irrevocable y confirmado a favor de Piper Aircraft Corp., de Lock Haven, Pensilvania, EE.UU., por hasta la suma de u$s 35.325,44, que al cambio estimativo de m$n 350 por cada dólar equivalen a m$n 12.364.000, por la compra de los accesorios complementarios del avión citado.

Aprobación del balance general

Finalmente se aprobó por unanimidad el Balance General y Cuenta de Gastos y Recursos del Ejercicio Nº 63, correspondiente al período 1º de enero al 31 de diciembre de 1967 presentado por la Comisión Directiva.

El delegado informante, al señalar el superávit del ejercicio de $ 707.849.000, lo que arrojó un incremento de $ 366.819.000 con respecto al superávit estimado, dijo que esas cifras hablaban por sí de la eficiencia con que se han conducido las finanzas del club y transmitió un voto de aplauso de la Asamblea de Delegados a la Comisión Directiva.

El tesorero de la Comisión Directiva, señor Federico Lajud, en primer término, y luego el secretario doctor Walter A. Saborido, agradecieron el voto de aplauso de la Asamblea y solicitaron que el mismo se hiciera extensivo a los funcionarios y empleados de la institución, que al igual que los integrantes de la Asamblea y de la Comisión Directiva pareciera que llevaran dentro de sí al A. C. A., porque cada uno de ellos trabaja con entusiasmo y cariño por su engrandecimiento.

La Presidencia de la Asamblea de Delegados designó por último a los doctores Luis Rodríguez Irigoyen y Antonio M. Delfino para firmar el acta.

NUEVO REGIMEN PARA EL REGISTRO DE AUTOMOTORES EN LA PROVINCIA

Oportunamente, las autoridades del Automóvil Club Argentino dirigieron una nota al subdirector de Recaudación Central de la Provincia de Buenos Aires, D. Luis M. Peltzer, en la cual se sugería no cambiar por este año el sistema de pago del impuesto automotor, y hacerlo sólo a partir de 1969, una vez que los contribuyentes hubiesen actualizado sus domicilios. El texto de la nota del A. C. A. es el siguiente:

"El Automóvil Club Argentino, desde hace varios años y por especial autorización emanada del Decreto Nº 6923/60, realiza gestiones ante esa Dirección encomendadas por los señores asociados que a diario llegan hasta nuestras oficinas.

"En conocimiento de que esa Dirección tiene proyectado el envío de los cupones correspondientes al año en curso al Distrito de la última radicación del vehículo, para que el contribuyente lo retire y abone en el Banco de la Provincia de Buenos Aires de la localidad, es que nos permitimos sugerir al señor Subdirector lo siguiente:

"Dejar sin efecto por este año dicho procedimiento, pues ello acarrearía múltiples inconvenientes a los propietarios de los automotores, ya que por razones que no escapan al conocimiento del señor Sub-director son muchos los que no han actualizado sus domicilios ni la radicación, así como también la falta de tranferencias.

"Llevar a cabo en la misma forma que en años anteriores el cobro del impuesto por el año 1968 a los automotores, y luego de haberse cumplido el plazo, establecer la obligatoriedad de concurrir a la Delegación de Rentas que corresponda a los propietarios de cada automotor, a fin de actualizar el domicilio, así como también la radicación bajo declaración jurada, y en esa forma para el próximo año esa Dirección tendría correctamente asentados los domicilios para su posterior envío a la localidad correspondiente.

"Por todo ello solicitamos se nos permita, como en años anteriores, efectuar los pagos abonando los mismos ante el Banco de la Provincia de Buenos Aires-LA PLATA, así como también sugerimos en caso de concretarse el envío de los cupones, que se estudie la posibilidad, cuando éstos lleguen a las respectivas jurisdicciones, se pueda abonar dicho impuesto ante cualquier dependencia del Banco de la Provincia de Buenos Aires instalada en la Capital Federal o en cualquier Sucursal de dicho Banco. Todo ello beneficiaría al contribuyente que, a veces por falta de tiempo o por razón de la distancia, no puede llegar al lugar de la radicación a efectuar el pago respectivo."

El ministerio de Economía de la provincia de Buenos Aires, con intervención de las direcciones del Registro de la Propiedad y Recaudación, dispuso la adopción de medidas relacionadas con la inscripción de vehículos y pago del Impuesto a los Automotores, tendientes a otorgar mayor seguridad a la protección de la propiedad del automotor y a la obtención de un mejor índice de cobrabilidad del impuesto.

El subsecretario de Hacienda, contador Humberto Silicaro, al anunciar la puesta en marcha del nuevo régimen, expresó entre otros conceptos "que existen irregularidades o, al menos, defectos en la situación registral de vehículos radicados en el territorio de la provincia de Buenos Aires, pues, muchas transferencias no se concretan a través del traspaso del automotor efectuado en forma sucesiva. A veces, se da el caso de cambios de motor,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTES DE LA NACION ES SOCIO HONORARIO DEL ACA



EL presidente del Automóvil Club Argentino hace entrega al secretario de Transportes, ingeniero Armando Silvio Ressia, de las credenciales de socio honorario de la Entidad, en un acto realizado en el despacho de esa alta dependencia de Estado. También asistieron al acto el vicepresidente 2º del A.C.A., ingeniero Mario L. Negri; el tesorero, señor Federico Lajud; el vocal titular señor Enrique González Vidal, y el gerente general, señor Domingo M. Armendáriz.

SE VENDE NAFTA EN EL LOCAL DE LA AVENIDA VELEZ SARSFIELD

SE comunica a los señores asociados que se expende nafta en el local del Automóvil Club Argentino sito en la Avenida Vélez Sársfield Nº 850.

DE BUENOS AIRES

domicilios no actualizados y, como derivación, equivocada distribución de la correspondiente participación municipal en el producido del impuesto. En consecuencia, las constancias aparentemente legales no lo son en la realidad, si cabe la expresión, de modo pues que las anotaciones deberán ser absolutamente correctas. Así, las exigencias del fisco responderán a un ordenamiento cabal y la protección de la propiedad del automotor estará más asegurada."

Tratará el A.C.A. de renovar un servicio para el próximo año

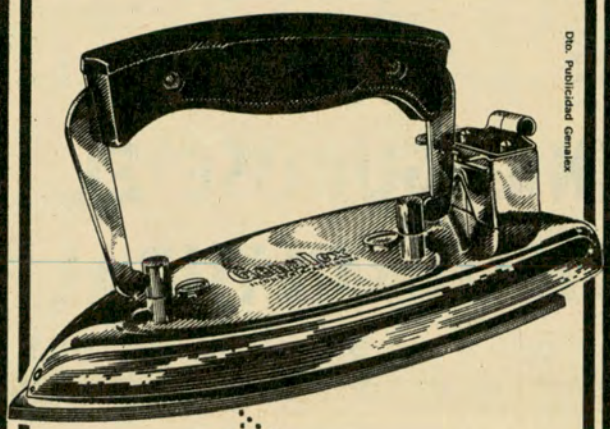
Con motivo del nuevo padrón de contribuyentes del impuesto a los automotores implantado en el presente año por las autoridades de la provincia de Buenos Aires, el Automóvil Club Argentino no pudo realizar los cobros de renovaciones de patentes correspondientes a automotores de asociados radicados en ese Estado.

Según el sistema establecido en dicha provincia, los interesados debieron concurrir con la documentación del vehículo y documento de identidad a la Dirección de Rentas donde figura la radicación del automotor y firmar una declaración jurada, recibiendo el talón para el pago de la patente en el Banco de la Provincia de Buenos Aires de la localidad, o de la ciudad de La Plata.

Las fechas para el cobro de las patentes fueron fijadas entre el 8 y el 25 de junio de 1968. Cumplido el nuevo empadronamiento, para el año próximo los contribuyentes recibirán sus cupones-patente en el domicilio denunciado. *Conforme a las disposiciones que adopte la provincia de Buenos Aires, para el año 1969, el Automóvil Club Argentino tratará de renovar el servicio de pago de patentes para sus asociados.*

OFRECIDOS:

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



Dto. Publicidad Genalex

plancho 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

INAUGUROSE EL CICLO CULTURAL 1968

Disertó sobre la OEA el Dr. José M. Cosentino

ADQUIRIO extraordinarias proyecciones la reunión inaugural del Ciclo Cultural que anualmente organiza la Comisión Asesora de Actividades Culturales. En la oportunidad, ocupó el estrado del salón de actos de la sede central de la Entidad el director interino de la Oficina de Información en Buenos Aires de la Secretaría General de la OEA, doctor José María Cosentino, quien pronunció una interesante y amena conferencia sobre el tema "La Organización de Estados Americanos". Dio significativo realce a la reunión la presencia de numerosos embajadores y representantes diplomáticos de países americanos, directores y funcionarios de instituciones y programas de desarrollo regional y continental, invitados especiales yy una amplia y calificada concurrencia.

La conferencia fue organizada en adhesión al Día de las Américas, y ocuparon el estrado, además del orador, el secretario de la Comisión Directiva del A.C.A., doctor Walter A. Saborido, y el vocal suplente de la Entidad y a la vez presidente de la Comisión Asesora de Actividades Culturales, doctor Manuel Pérez Taboada, quien en un breve discurso destacó la personalidad del disertante y declaró oficialmente inaugurado el Ciclo Cultural 1968.

Las palabras del doctor José María Consentino fueron completadas con la distribución de gráficos sobre el funcionamiento de la Organización de Estados Americanos. También se exhibió un gran mapa indicativo del estado actual de la Carretera Panamericana (el mismo que se incluye en la sección Noticias de la FITAC de esta misma edición), rigurosamente actualizado por la División de Cartografía del Automóvil Club Argentino. Tras el cierre del acto, los integrantes del cuerpo diplomático y otros invitados especiales fueron agasajados con un vino de honor.

Reproducimos a continuación un extracto de la conferencia pronunciada por el doctor José María Cosentino.

Palabras del Dr. Cosentino

"El Automóvil Club Argentino ha querido asociarse a la conmemoración del Día de las Américas, cumplido hace pocos días. Agradezco al doctor César C. Carman, presidente de esta prestigiosa institución, a los miembros de la Honorable Comisión Directiva y a la Comisión Asesora de Actvidades Culturales, el que hayan decidido honrar esta fecha americana.

"También agradezco la presencia de los señores Representantes Diplomáticos de las Repúblicas hermanas de América, de los señores Jefes de Misión de Organismos Internacionales acreditados en el país y de las personalidades que hoy nos acompañan.

"¿Qué es lo que festejamos? Hace 78 años, en la Primera Conferencia Internacional Americana, celebrada en Washington, exactamente el 14 de abril de 1890, se crea la Unión Internacional de las Repúblicas Americanas, que al correr de los años se convirtió en lo que hoy es la Organización de los Estados Americanos. Por eso el día 14 de abril es algo así como la efemérides de la OEA, lo que equivale a decir efemérides de los países que la componen.

"Los comienzos de la OEA fueron modestos, pero vale la pena señalar que lo que se institucionaliza en 1890 es la idea de unidad hemisférica que Bolívar había soñado en su Carta de Jamaica de 1815, y más tarde con el Congreso de Panamá de 1826. La Institución nacida en 1890 fue durante más de medio siglo la única organización regional del mundo; y es hoy la organización internacional más antigua entre las existentes.

"En 1920 se crea la Sociedad de las Naciones, en 1945 es sustituida por las Naciones Unidas. Ambas son consecuencias de las dos guerras mundiales que azotaron este siglo.

"La organización internacional y la organización regional —dijo luego— deben mantener la unidad de sus principios básicos para hacer posible la convivencia universal; pero puede darse el caso, y se da, de que en los organismos regionales existen conceptos políticos distintos a los conceptos que cualquier país puede sustentar en el organismo mundial. Caso clásico es que en las Naciones Unidas es tan legítimo el gobierno basado en la democracia representativa, tal cual lo entendemos en América, como el gobierno basado en los dictados del comunismo, que no aceptamos en América.

"Por eso la OEA, que es preexistente a las dos organizaciones mundiales conocidas para el mantenimiento de la paz, seguirá existiendo y debe ser mantenida como organismo en donde América encuentre la solución de sus propios problemas y la fuerza necesaria para defender las instituciones que nos legaron nuestros mayores.

La primera reunión

"A aquella primera reunión de 1890 —prosiguió diciendo— concurrieron 18 de las 21 Repúblicas que, hasta el ingreso de los dos últimos miembros —Trinidad y Tobago y Barbados— integraban la OEA. La República Dominicana no acepta la invitación, y ni Cuba ni Panamá eran aún países independientes.

"Por la Argentina concurren dos de nuestros prohombres: Manuel Quintana y Roque Sáenz Peña. Los diarios de Buenos Aires dan amplia información sobre la reunión, pues justamente 'La Nación' tenía como su corresponsal a José Martí, el héroe cubano, que en memorables crónicas, verdaderas piezas literarias, informaba al pueblo argentino de los sucesos de la Conferencia.

"Martí luchaba por la liberación cubana, y era un admirador de nuestro país y de sus hombres. Su devoción por Sarmiento es conmovedora. Martí estaba muy unido a nosotros, pues era el representante de la Asociación de la Prensa bonaerense: y algo más, de 1890 a 1891, fue nuestro Cónsul en Nueva York, cargo que declinó cuando su pasión revolucionaria hizo incompatible el mantener esa representación argentina, con su actuación ferviente de revolucionario cubano, que clamaba por la liberación de su querida patria, pues los españoles de Nueva York protestaron de que fuera un Cónsul argentino quien incitara a la guerra de liberación de Cuba.

"Mucho tiempo ha pasado desde aquella primera conferencia. La cantidad de reuniones que se realizaron desde entonces, y que llevaron al Sistema a su actual estado, contaron siempre con la presencia argentina, y la Carta de la OEA firmada en 1948, en Bogotá, justamente el 30 de este mes se cumplen 20 años, consagra muchos de los principios nacidos gracias a la inspiración de estadistas de nuestro país.

Jalones del panamericanismo

"Durante las primeras décadas del sistema, se aseguran los cimientos de las instituciones jurídicas de América. El arbitraje general obligatorio no puede ofender a la soberanía interna, ni desconocer la autoridad de los tribunales nacionales. Se repudian las conquistas obtenidas por la fuerza y se proclama la ilegitimidad del cobro compulsivo de las deudas públicas. En todas estas instituciones está presente la hidalguía de América, pero al igual que en las frases 'La victoria no da derechos' y 'Sea América para la Humanidad', está también presente el corazón argentino.

"Los años 1947 y 1948 —dijo más adelante— marcan verdaderos jalones en la historia del panamericanismo. Citemos como ejemplo unos pocos, que consagra la Carta: el ejercicio de la democracia representativa, como base de solidaridad de los Estados Americanos; el respeto de los derechos de la persona humana, como base de la existencia de estos pueblos libres.

A la izquierda: El director de Informaciones de la Secretaría General de la OEA, doctor José María Cosentino, pronuncia una conferencia sobre la Organización de los Estados Americanos en el acto inuagural del Ciclo Cultural 1968, en el salón de actos del Automóvil Club Argentino. Ocupan el estrado, además, el secretario de la Comisión Directiva de la Entidad, doctor Walter A. Saborido, y el presidente de la Comisión Asesora de Actividades Culturales, doctor Manuel Pérez Taboada. A la derecha: El embajador de Haití, señor Georges Salomón, en un aparte con el doctor Cosentino, después de pronunciada la conferencia de apertura del Ciclo Cultural 1968.









El embajador de Nicaragua, señor José León Sandino (derecha) con el doctor Cosentino, momentos antes de iniciarse el acto con el cual el Automóvil Club Argentino inició sus actividades culturales y adhirió a la celebración del Día de las Américas.

"Pero la paz y la seguridad de América no se fundan sólo en instrumentos que propenden específicamente a esos fines. El desarrollo económico, social y cultural es lo que va a afianzar esa paz y seguridad entre nosotros mismos. Esos campos fueron incrementados en forma notable en los últimos años. Uno de los programas de la OEA que ha tenido relevante incidencia en el logro de ese desarrollo económico, social y cultural, es el Programa de Becas, que funciona desde 1951. En los años transcurridos, la OEA concedió unas 25.000 becas a ciudadanos de América. 2.000 argentinos integran ese conjunto de 25.000 profesionales, que han salido al exterior a perfeccionar disciplinas y conocimientos, y que después han regresado a nuéstro país para ayudar a su grandeza.

Nueva estructura de la OEA

"Por vía de ejemplo he citado simplemente uno de los tantos programas que la Organización lleva adelante en el continente. No podemos hacer aquí un recuento de los aumentos tratados, porque para dar una idea de la imposibilidad de ello, baste decir que en el último año fiscal, la OEA convocó y realizó 80 conferencias. La mitad de ellas en la Sede y el resto en los demás países de América, de las cuales tres se llevaron a cabo en Buenos Aires.

"Precisamente una de esas conferencias, que ustedes recordarán se realizó en el Teatro Municipal General San Martín, dio como resultado lo que conocemos como el Protocolo de Buenos Aires, que no es ni más ni menos que la reforma de la Carta de la OEA, de acuerdo con las experiencias logradas desde 1948. Cuando entre en vigencia el Protocolo, la OEA presentará una nueva estructura, que se muestra en el organograma distribuido, y que le permitirá atender con mayor eficacia aún las tareas a su cargo.

"La Carta de Bogotá —señaló en otra parte de su conferencia— determina en su artículo primero, mejor que cualesquiera otras definiciones lo que es la verdadera esencia del organismo, cuando dice que los Estados Americanos consagran en la Carta la Organización internacional que han desarrollado para lograr un orden de paz y de justicia, fomentar su solidaridad, robustecer su colaboración y defender su soberanía, su integridad territorial y su independencia.

La carretera Panamericana

Posteriormente, al referirse a la Carretera Panamericana, agradeció "a la División de Cartografía del Automóvil Club Argentino por su colaboración al presentar el magnífico mapa que aquí vemos".

Expresó seguidamente que "la idea de la carretera es más antigua que las mismas Repúblicas del Continente, pues ya Carlos V, cuatrocientos años ha, dispuso la construcción de un camino a lo largo del istmo de la América Central, desde México hasta Sudamérica, para tener acceso al oro de los Incas, los cuales tenían ya en los Andes una extensa red caminera, antes de la llegada del hombre blanco.

"La idea se pierde en el tiempo, y cuando llegamos a la Primera Conferencia Internacional Americana, que acaso debió hacerla resurgir, el interés de los países del Continente se desvía hacia la construcción de una Conferencia de Carreteras de que nunca se construyó.

"En 1923, la Quinta Conferencia Internacional Americana, recomienda la celebración de una Conferencia de Carreteras de Automóviles, para estudiar los medios adecuados para desarrollar un programa eficaz para la construcción de esta clase de carreteras en los distintos países de América, y entre unos y otros de esos mismos países.

"Dos años más tarde, en 1925, se establece en Buenos Aires el Congreso Panamericano de carreteras, como institución permanente.

"En 1928, la Sexta Conferencia Internacional Americana resuelve dar su completa aprobación a la iniciativa de construir una carretera interamericana y recomienda a los Gobiernos cooperen para la pronta realización del proyecto.

Una nutrida y calificada concurrencia asistió al acto inaugural del Ciclo Cultural 1968. Estuvieron presentes embajadores de países americanos, miembros del cuerpo diplomático, directores y representantes de instituciones y programas de desarrollo regional y continental, autoridades del Automóvil Club Argentino, y numerosos invitados especiales.

"También en Buenos Aires, pero ahora en una conferencia de corte netamente político, tanto que en ella se establece el sistema de consulta: me refiero a la Conferencia de la Paz de 1936, se firma una convención sobre la Carretera Panamericana. Vale la pena repasar uno de los motivos que inspiran esta Convención, para ver cómo está ligado el proyecto a los fines propios del panamericanismo, y que explica asimismo por qué una conferencia convocada para consolidar la paz se ocupó de este problema. Dicen sus considerandos que uno de los medios más eficaces para alcanzar los fines morales y materiales que comúnmente persiguen las Repúblicas Americanas, es la terminación de una carretera que establezca la comunicación permanente entre sus respectivos territorios.

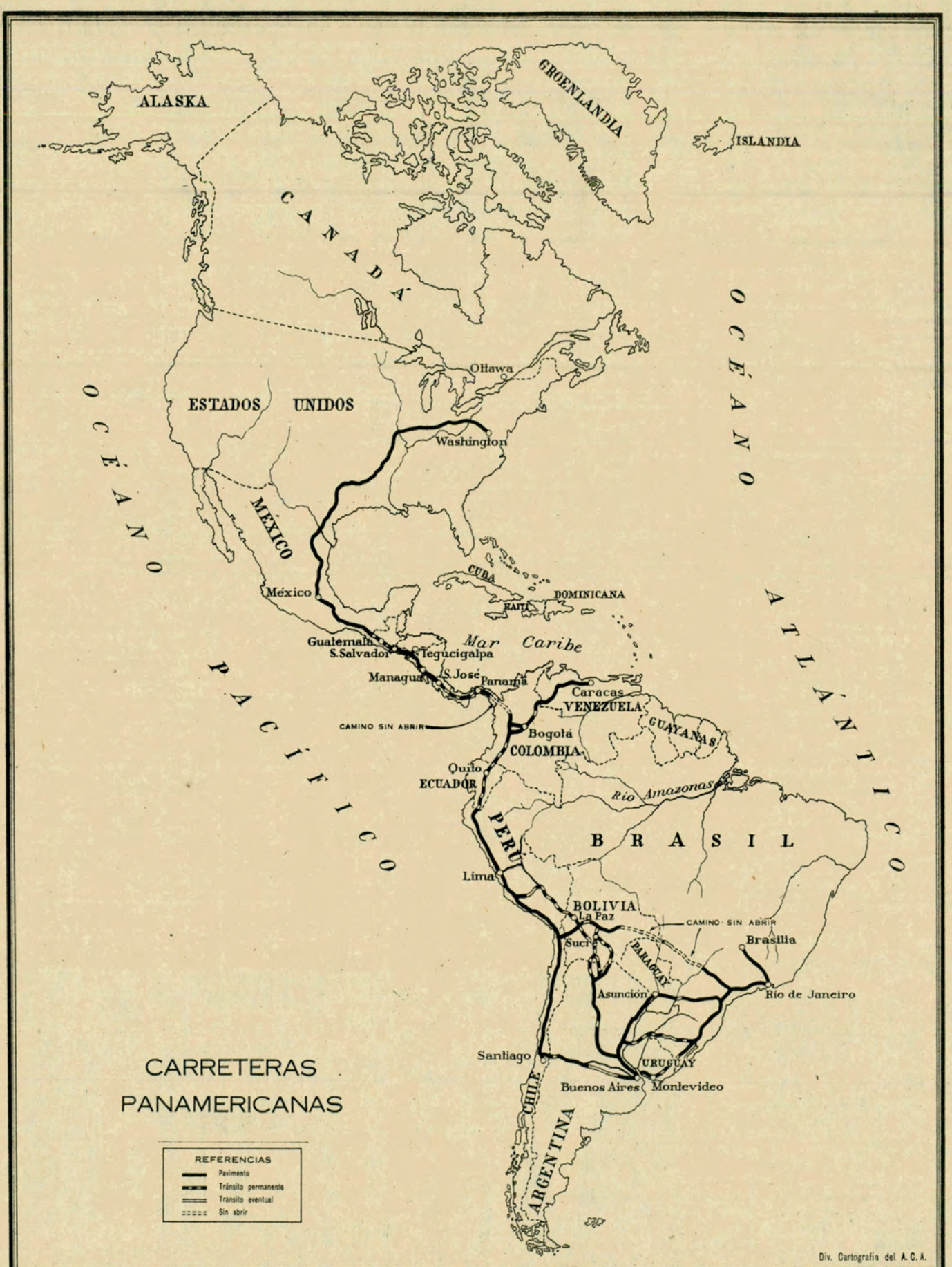
"Organizaciones como la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, y nuestra propia Institución, el Automóvil Club Argentino, han prestado y prestan directa y amplia colaboración, y en tal sentido están todavía frescos en la memoria de todos, el aporte de la Federación en la Asamblea celebrada en Buenos Aires, en noviembre último. Esfuerzos de esa naturaleza —concluyó el orador— son los que han dado como resultado que la carretera Panamericana, sueño de Carlos V, sea hoy la realidad lograda por el hombre americano, realidad que muestra el mapa exhibido."



Prefiera lo mejor

ACUMULADORES Willard

OSTILIO BOCCI S.A. Maipu 471 5° piso T.E. 392-4729/0852 Bs. As.


ALASKA
GROENLANDIA
ISLANDIA
CANADA
OCÉANO PACÍFICO
OCÉANO ATLÁNTICO
Ottawa
ESTADOS UNIDOS
Washington
MÉXICO
México
CUBA
DOMINICANA
HAITI
Mar Caribe
Guatemala
S.Salvador
Tegucigalpa
Managua
S.José
Panamá
Caracas
VENEZUELA
GUAYANAS
CAMINO SIN ABRIR
Bogotá
COLOMBIA
Quito
ECUADOR
Río Amazonas
PERU
BRASIL
Lima
BOLIVIA
La Paz
CAMINO SIN ABRIR
Brasilia
Sucre
PARAGUAY
Asunción
Río de Janeiro
Sanliago
URUGUAY
Buenos Aires
Montevideo
CHILE
ARGENTINA
CARRETERAS PANAMERICANAS
REFERENCIAS
Pavimento
Tránsito permanente
Transito eventual
Sin abrir
Div. Cartografía del A. C. A.

CIRCULO DE EJECUTIVOS

RECIENTEMENTE se realizó en el salón de actos del Automóvil Club Argentino la ceremonia inaugural del Círculo de Ejecutivos de esta Institución que tiene como objetivos fundamentales promover, ayudar y fomentar la capacitación de sus componentes. Para ello, planificó el dictado de cursos y seminarios, a cargo de profesores universitarios, que cubren los campos científicos, humanísticos y técnicos.

En el acto inaugural, al que asistieron integrantes de la comisión directiva, fue distinguido el gerente general de la Entidad, señor Domingo Armendáriz, con diploma que lo acredita como presidente honorario del Círculo, siendo designados vicepresidentes honorarios los gerentes departamentales del A.C.A. Asimismo, concurrieron funcionarios de la Caja Nacional de Ahorro Postal y dirigentes de instituciones privadas de capacitación.

El directorio del Círculo quedó integrado con Javier Collazo, como presidente; Osvaldo Piatti, vicepresidente; Ricardo Torrado, secretario; Juan M. Díaz, secretario adjunto; Oscar Gentile, tesarero; Rúben Riveros, protesorero; Oscar J. Bonfiglio, como director de relaciones públicas y Oscar R. Príncipe, director de administración. Tras la entrega de diplomas, fueron proyectados dos cortometrajes sobre aplicaciones de las computadoras electrónicas.

Cabe destacar que en el Círculo el primer curso del corriente año, consistirá en un seminario de Relaciones Públicas a cargo de destacados especialistas en la materia.



La concurrencia aplaude cuando el gerente del A.C.A., señor Manuel Gonzalo Serrano recibe el diploma que lo acredita como uno de los vicepresidentes honorarios del Círculo de Ejecutivos.

CONCURSO DE "AFFICHES" SOBRE SEGURIDAD EN EL TRANSITO

EL Automóvil Club Argentino, de acuerdo con una resolución adoptada por la XXII Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.), efectuada en Buenos Aires en el mes de noviembre de 1967, organizó un concurso de "affiches" sobre el tema "Seguridad en el Tránsito", cuyo propósito básico fue despertar un mayor interés por problemas tan vigentes e importantes como son la circulación y su seguridad.

Este concurso premio —similar al que se realizará en los diferentes países americanos por intermedio de las entidades afiliadas a la F.I.T.A.C.—tiene por objeto seleccionar localmente los tres mejores trabajos, a efectos de presentarlos al certamen final que organiza la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes.

Trazado esquemático de la Carretera Panamericana, que unirá Buenos Aires y Wáshington, en el cual se han señalado las rutas complementarias de este importante sistema de comunicaciones. La ruta en cuestión será complementada en el futuro por la Carretera Bolivariana Marginal de la Selva, vital para la integración del continente, tema que fue especialmente considerado en la Conferencia de Cancilleres realizada recientemente en Lima, Perú.



N 504

Limpie Ud. mismo de SARRO y OXIDO el radiador y el block, en forma sencilla, sin desarmarlos, usando

AYUDAL

MODERNO DESINCRUSTANTE INTEGRAL

1 Con el motor FRIO, agregue al agua del radiador las siguientes proporciones de desincrustante AYUDAL.

CAPACIDADES:

5 lts., aprox. 500 cc. de AYUDAL
10 » » 1000 cc. » »
20 » » 2000 cc. » »

2 Con el radiador DESTAPADO, ponga en marcha 1 minuto el motor. A cabo de 2 horas, como mínimo, vacíe el radiador por el grifo de desagote.

3 Cierre el grifo. Llene con agua el radiador. Ponga en marcha el motor 3 minutos y desagote el radiador con el grifo abierto. Luego siga echando agua en forma continuada (con una manguera) en la boca del radiador y ponga el motor en marcha no menos de diez minutos.

4 Pare el motor. Cierre el grifo y tape el radiador.

Y en el hogar cómo ayuda AYUDAL! Limpia de sarro y óxido, pavas, artefactos sanitarios y cromados.

Elaborado por:
MALIBU S.A.
Nicolás Granada 1665/67 - Buenos Aires.

ARGEN publicidad

IMPORTANTE CONVENIO CON LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

Serán colocadas 40.000 nuevas señales en los caminos argentinos

•

Colaboración para ejecutar 25 grandes mapas y 100 hojas de ruta de las carreteras principales.

EN una ceremonia realizada en la sede central del Automóvil Club Argentino se firmó un convenio de trascendentes proyecciones entre la Dirección Nacional de Vialidad y el Automóvil Club Argentino, que prevé la colocación de 40.000 grandes señales en los caminos de todo el país, la ejecución de importantes mapas de la República y de las provincias, y la confección de 100 hojas de ruta de las principales carreteras de la República, en un período de cinco años.

Asistieron al acto el administrador general y el subadministrador de la Dirección Nacional de Vialidad, ingenieros Víctor Mangonnet y Roberto M. Agüero, respectivamente, otros altos funcionarios de esa Dirección, el presidente del Automóvil Club Argentino, el secretario y el tesorero de la Comisión Directiva, doctor Walter A. Saborido y Federico Lajud, respectivamente, otros miembros de la Institución, así como también altos funcionarios y periodistas.

El importante convenio concretado fue rubricado por los ingenieros Mangonnet y Agüero por Vialidad Nacional y por los doctores Carman y Saborido por el A.C.A. La extraordinaria trascendencia del acuerdo surge de la tarea a realizar en el lapso de cinco años, cuyos detalles son los que damos a continuación:

Las publicaciones cartográficas

Las publicaciones cartográficas a realizar por la Dirección Nacional de Vialidad, en las que el Automóvil Club Argentino colaborará en su ejecución e impresión, comprende los siguientes trabajos:

Mapa Mural de la República Argentina con su Red Caminera Principal, escala 1:2.000.000. Mapa de la República Argentina con su Red Caminera Principal, escala 1:4.000.000; 23 mapas de las 22 provincias y la gobernación de Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sud, con sus respectivas Redes de Caminos Principales, en escalas 1: 1.000.000 ó 1:1.125.000, 100 Hojas de Ruta de las principales carreteras de la Red Nacional.

Colocación de 40.000 señales

Los trabajos de señalamiento se realizarán, como se ha previsto, en un lapso de cinco años, previéndose su renovación por un período igual. La primera etapa abarcará la señalización de una longitud mínima de 16.000 km descompuestos en la siguiente forma: 1.500 km el primer año, 2.500 km el segundo y 4.000 km los tres subsiguientes; las características más salientes de estos trabajos consisten en la instalación de señales informativas de tamaño superior a las que se utilizan actualmente en las rutas nacionales, las que llevarán material reflejador que las hará visibles a mayor distancia. Asimismo, se adoptarán las señales de reglamentación propuestas por el X Congreso Panamericano de Carreteras celebrado últimamente en Montevideo, que significará llevar a la ruta —tal como se realiza en los distintos países europeos—, las señales que en nuestro país se utilizan hasta ahora en las áreas urbanas. Las tareas de señalamiento se iniciarán sobre las principales rutas nacionales pavimentadas, tales como la Nº 2 hasta Mar del Plata, las Nº 3, 22 y 237 a San Carlos de Bariloche, etc. Simultáneamente, se procederá a señalizar todos los accesos a esta Capital, de jurisdicción del citado organismo. Las obras de señalamiento significarán, como mínimo, la colocación de 40.000 se-



El grabado muestra el preciso instante en que el administrador general de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Víctor Mangonnet y el presidente del Automóvil Club Argentino, suscriben el importante convenio entre ambas institucines. Se encuentran sentados de izquierda a derecha: el tesorero del ACA, señor Federico Lajud, el ingeniero Mangonnet, el doctor Carman, el ingeniero Roberto Agüero, el ingeniero Ricardo A. Salerno, asesor de la Dirección Nacional de Vialidad, el vocal suplente de la comisión directiva del ACA, señor Jorge Eitel Collinet y, de pie, el doctor Walter A. Saborido, secretario del Club, y el doctor Felipe Pereyra Lucena, jefe de la Asesoría Legal.

ñales en los 16.000 km de caminos a demarcar.

Habla el presidente del ACA

Para referirse a los alcances del convenio habló el presidente del A.C.A., quien expresó:

"Desde diversos puntos de vista tiene este acto una alta significación para el Automóvil Club Argentino; pero sea cual fuere el que elijamos para juzgarlo, una perspectiva común, un común denominador define para nosotros la importancia de los convenios que hoy vamos a firmar con la Dirección Nacional de Vialidad, con la autorizada y relevante presencia de su titular, el ingeniero Víctor Mangonnet. Y no se trata de la magnitud económica que estos actos implican, sino de la medida en que expresan concretamente nuestra voluntad y nuestra vocación para servir a la Nación.

"Ya en 1937, el Automóvil Club Argentino, sólo movido por su afán servicial y sin esperar ningún beneficio patrimonial, ofreció su colaboración desinteresada para colocar, a su cargo, indicadores y señales en las rutas pavimentadas nacionales que se iban estirando sobre nuestro vasto territorio. El Club, apoyado ya entonces por Yacimientos Petrolíferos Fiscales, trabajó con ahínco, y así, en la medida en que los tiempos y los medios disponibles lo permitían, convirtió las modestas señales en jalones de avanzada de nuestro progreso vial, contribuyendo a la seguridad de los rumbos de la Patria.

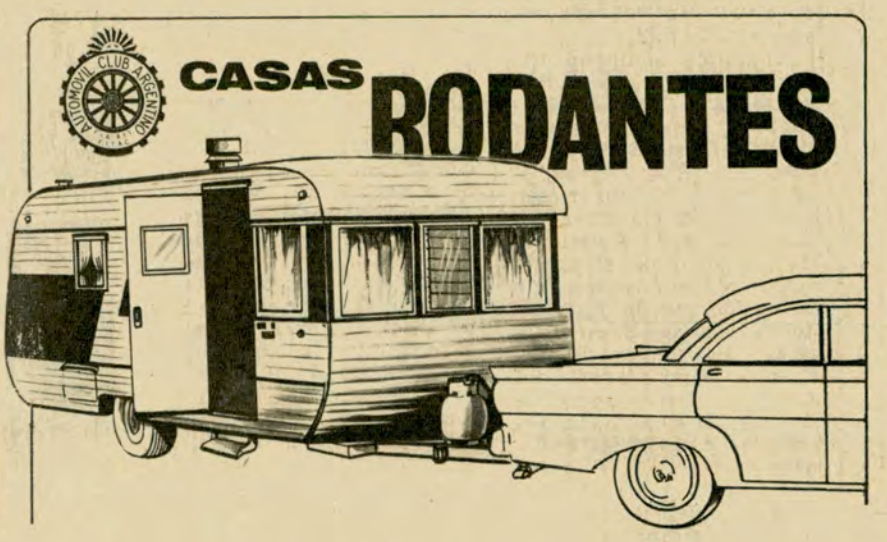
"El convenio inicial fue prorrogado en años posteriores, con amplitud diversa, hasta que expiró al fin en 1954, cuando las circunstancias que vivía el país restringieron, al parecer, las posibilidades. Y ahora, tras un intervalo de casi quince años, es para nosotros una fuente de legítimo y comprensible orgullo el haber podido hallar de nuevo esta posibilidad práctica de colaborar en la eminente obra de progreso que está realizando, con tesón incansable, esta Dirección Nacional de Vialidad de nuestro tiempo, cuyos hombres responsables tienen clara conciencia de la tarea que les incumbe, de la misión constructiva que les toca cumplir, y nos sentimos felices de poder asociar al suyo nuestro esfuerzo, poniendo al servicio del país nuestra pasión argentina.

"Hace unos pocos días apenas, he tenido la oportunidad de asistir en Lima, a los pasos previos de la Conferencia en la que nuestro ministro de Relaciones Exteriores, el doctor Nicanor Costa Méndez, junto con los de varios países de este Continente, tratarían sobre la complementación del gran sistema de la Carretera Panamericana, mediante la construcción, que se procura acelerar, de la Ruta Bolivariana Marginal de la Selva, que va a crear la conexión efectiva de nuestros países con el corazón geográfico de esta América. Es una obra de gigantescas proyecciones, que definió con acierto el señor Belaúnde Terry, presidente del Perú, en una exposición sesuda, pronunciada ante los presidentes de los Automóviles Clubes de América pertenecientes a los países que serán beneficiados con su ejecución, deseando así el señor Belaúnde, según lo manifestó, anticipar a los Automóvil Clubes, como reconocimiento a su acción en el campo vial y turístico los alcances de la Conferencia que se inauguraba. Pero esa obra no sería sino un esfuerzo estéril, si en cada país no nos cuidáramos de complementar nuestra propia red interna de caminos y de conectarla con los que nos abren las puertas de nuestros vecinos, porque sólo sobre esta infraestructura rutera podremos intentar la efectiva integración económica y cultural, vale decir espiritual, de los países americanos, de todos los países americanos, persiguiendo en común, el común ideal práctico de prosperidad y paz. Y ahora cuando todos podemos ver y comprobar la dedicación intensa y coherente con que nuestra Dirección Nacional de Vialidad está madurando y ejecutando sin pausa, los planes tendientes a dotar a la República de un complejo orgánico de caminos buenos, acercando entre sí los distintos ángulos de la Nación y procurando que, por esta vía, nuestra red encuentre su natural expansión funcional más allá de nuestras fronteras, quiero felicitar al ingeniero Mangonnet y a sus colaboradores, por su visión, por su energía y por su obra, y le digo que nos sentimos halagados de tener esta ocasión de colaborar en ella, en la amplia forma que señalan estos convenios que vamos a firmar".

Palabras del ingeniero Mangonnet

El administrador general de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Víctor Mangonnet, improvisó luego breves palabras, con las cuales agradeció los conceptos del presidente del A.C.A.

Posteriormente, se sirvió un refrigerio a los asistentes al acto.



LLAMADO A

CONCURSO DE ANTECEDENTES

El **Automóvil Club Argentino** ha realizado, entre sus socios, una encuesta sobre Casas Rodantes mediante publicación efectuada en la Revista Autoclub Nº 39. Tal encuesta tiende también a estudiar la factibilidad de realizar acuerdos con sus fabricantes, para brindar a los interesados, unidades en las mejores condiciones de plaza en lo relacionado a precios y condiciones de pago, dentro de una exigente calidad.

Con tal motivo, llama a concurso de antecedentes a las industrias de todo el país, relacionadas con la construcción de Casas Rodantes, antecedentes que deberán hacer llegar al **Automóvil Club Argentino** —Av. del Libertador 1850, Capital Federal—

ANTES DEL DIA 31 DE JULIO DE 1968

agregando ilustraciones de modelos que fabrican y precio unitario, para orientación.

FUE INAUGURADA LA ESTACION DE VILLA DEVOTO

Presta servicios de lavado, engrase, mecánica de emergencia, gomería y venta de combustibles y lubricantes

CON una ceremonia de lucidos relieves se efectuó la inauguración oficial de la nueva estación de servicio del Automóvil Club Argentino, "Villa Devoto", sita en la avenida Francisco Beiró 3561/65, esquina avenida Lincoln.

Asistieron al importante acto autoridades de Y.P.F. encabezadas por su administrador general, ingeniero Daniel Alberto Brunella, el presbítero Elio Trípodi, el presidente y numerosos miembros de la Comisión directiva del Automóvil Club Argentino, el presidente de la Asamblea de Delegados de la Entidad, doctor Ricardo E. Aráoz y otras autoridades de ese Cuerpo, funcionarios del A.C.A., representantes de la industria automotriz, periodistas e invitados especiales.

Se inició el acto con la ejecución del Himno Nacional Argentino, a lo que sucedió la bendición de las obras, ceremonia que estuvo a cargo del presbítero Elio Trípodi. Luego habló el vocal titular y presidente de la Comisión Asesora de Estaciones de Servicio (Servicio e Inspección) del Automóvil Club Argentino, señor Ovidio H. Salgueiro, quien al declarar inaugurada la nueva estación expresó entre otros conceptos:

"Todos los que representan el pensamiento y acción del A.C.A. venimos a librar al servicio de los socios, y a incorporar al progreso del país, esta nueva estación que lleva el Nº 118, a la que debemos sumarle dos más, próximas a inaugurarse, y 65 estaciones camineras que, en el momento de sus creaciones constituyeron un esfuerzo, casi una aventura precursora de progreso, puesto que ellas se instalaron al final de un camino nuevo, descartado por la iniciativa privada por la falta total de incentivo. Con el mismo espíritu romántico y emprendedor estamos ahora en la tarea de construir y habilitar moteles ubicados en lugares y a distancias apropiadas para asegurar y facilitar el tránsito de personas lo mismo que el traslado de mercaderías del lugar de producción a los centros de consumo.

"Patrullamos caminos apartados —dijo luego— y prestamos servicios de auxilio a socios y no socios, de modo tan eficiente, que la presencia del A.C.A. ha transformado la aventura del viaje en una manera plancentera de desarrollar el turismo.

"Esta es, sin duda, una vasta obra que por cierto no habríamos podido realizar solos, sin el concurso de amigos excepcionales como el señor administrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ingeniero Brunella, cuya influencia y comprensión se advierten en la acción común que seguimos por caminos paralelos. Es indudable —aquí hay que poner el acento— que en algunas circunstancias, no habríamos tampoco alcanzado a trabajar sin tropiezos sin la colaboración patriótica, en su proyección, de los funcionarios de Y.P.F., con cuya buena disposición contamos para la solución de cuestiones e intereses que vinculan a esa empresa con el quehacer diario del A.C.A."



El presidente del Automóvil Club Argentino recibe al administrador general de Y.P.F., Ing. Daniel Alberto Brunella. momentos antes de realizarse el acto inaugural de la nueva estación de servicio de la Entidad en Villa Devoto. Se encuentran presentes, además, el secretario y tesorero de la Comisión Directiva del A.C.A., doctor Walter A. Saborido y señor Federico Lajud, respectivamente.



La concurrencia a la ceremonia inaugural de la Estación de Servicio "Villa Devoto" en momentos de ejecutarse el Himno Nacional Argentino. Aparecen de izquierda a derecha el presbítero Elio Trípodi, el Arq. Raúl Pasman, el señor Federico Lajud, el doctor Walter A. Saborido. el Ing. Fernando Rada, el ingeniero Daniel Alberto Brunella, el señor Domingo M. Armendáriz, el señor Guillermo O. Mirás, el doctor César C. Carman, el señor Angel Mussi, el capitán de navío Ing. Luis M. A. Gianelli, el escribano Enrique F. Ghezzi, el doctor Manuel Goldstraj. el señor Ovidio H. Salgueiro, el doctor Domingo Cocco y el señor Enrique González Vidal.

Palabras del ingeniero Brunella

A continuación el ingeniero Brunella expresó que Y.P.F. se complacía "en compartir la alegría del Automóvil Club Argentino por la incorporación de estas modernas instalaciones a su línea de estaciones de servicio. Y tiene doble motivo para manifestar este regocijo porque esta estación de servicio es una de las más antiguas de la ciudad de Buenos Aires, diríamos de las primeras instalaciones en su género, que con los colores de la Patria y la sigla de Y.P.F., brindó a los automovilistas un servicio casi desconocido hasta entonces.

Luego el ingeniero Brunella agregó que ese regocijo tiene un motivo más para manifestarse "al ver que esta estación, si se quiere modesta en su origen, se incorpora al A.C.A. completamente remodelada y remozada, para seguir cumpliendo la finalidad de su habilitación inicial, con perspectivas más halagüeñas, con la certeza de que en ella habrá de prestarse un servicio mejor y una atención más esmerada, acordes con la exigencias actuales. El A.C.A. nos da esa segura garantía, demostrada en su fecunda actuación a través de las estaciones de servicio que operan en todo el país, orgullo de presentación y motivo de elogios generales por parte de socios y usuarios.

"Vaya, pues, al señor presidente del A.C.A., a sus directivos y a su personal todo, la calurosa felicitación de Y.P.F. por estas magníficas instalaciones y su esmerada atención; por su empeño constante en brindar la mejor comodidad al automovilista y al turista, y por su decidida preocupación en superarse en ese servicio que no tiene iguales en el país."



El administrador general de Y.P.F. ingeniero Daniel Alberto Brunella, pronuncia breves palabras durante el acto inaugural de la nueva dependencia del A.C.A.



Declaró inaugurada la nueva estación de servicio de Villa Devoto, el vocal titular y presidente de la Comisión Asesora de Estaciones de Servicio (Servicio e Inspección) del A.C.A., señor Ovidio H. Salgueiro.

Servicios de la nueva Estación

La nueva estación "Villa Devoto" brinda los habituales servicios sociales a la masa de asociados de ese barrio, tiene 1.075 m² cubiertos y cuenta con dos fosas y un lavadero. La sección mecánica de emergencia está dotada de los elementos más modernos y cuenta con dos fosas de inspección. En la nueva estación se expende nafta, super y común, gasoil y lubricantes y se realizan servicios de lavado, engrase, mecánica de emergencia y gomería.



MICRO AUTO CARGADOR STIN-SELEN

mantenga siempre

SU BATERIA A PLENA CARGA



...y se carga EN CASA!

- No hay que retirarla del automotor. Basta conectarla a un toma de 220 volts de C. A.
- Blindado íntegramente en plástico poliéster.
- Protegido contra la humedad.
- Pesa 1,200 kg.
- Mide 8 x 6 x 6 cm.

PRECIO PRESENTACION

Para baterías de 6 volts, $ 2.300.—

Para baterías de 12 volts, $ 2.500.—

A los socios del A.C.A.: embalaje y flete GRATIS en todo el país. NO MAS DE UNA UNIDAD POR SOCIO. HAGA SU PEDIDO HOY MISMO.

STIN - SELEN

Ind. y Com. Cap.: $ 9.000.000.-

FABRICANTES DE CARGADORES DE BATERIAS DESDE 1951

CURAPALIGÜE 317 Tel. 88 - 9184 SOMELLERA 1835 Tel. 92 - 8388

BUENOS AIRES

ORDENAMIENTO DEL TRANSITO EN LA CAPITAL FEDERAL

Segunda etapa del Plan de Avenidas con Mano Unica y limitaciones al estacionamiento

EL 10 de junio último se puso en marcha la segunda etapa del Plan de Avenidas con Mano Unica, dispuesto por la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, de acuerdo con la ordenanza Nº 23.374/67, el cual complementó al de la primera etapa cumplida a comienzos del año anterior. Este importante ordenamiento realizado para regularizar el tránsito de vehículos en la Capital Federal está complementado con una serie de disposiciones sobre estacionamiento, carga, descarga y reparto, detención de taxímetros y de toda clase de vehículos.

Dichas disposiciones comprenden las siguientes medidas:

LIMITACIONES AL ESTACIONAMIENTO

En la zona afectada por la segunda etapa de racionalización del tránsito se inició simultáneamente la aplicación de las siguientes disposiciones sobre el estacionamiento:

Avenida de Mayo

Queda prohibido: Entre Bolívar y su unión con Rivadavia, junto a la acera Norte (derecha), durante las 24 horas.

Queda permitido: La detención entre Bolívar y Bernardo de Irigoyen, entre Lima y Luis Sáenz Peña, junto a la acera Sur (izquierda), durante las 24 horas. El estacionamiento entre Bolívar y Bernardo de Irigoyen y entre Lima y Luis Sáenz Peña, junto a la acera Sur (izquierda) de 22 a 7 horas del día siguiente.

Rivadavia

Queda prohibido: Entre Paraná y Añasco, junto a la acera norte (derecha), durante las 24 horas.

Queda permitido: La detención entre Río Bamba y Colpayo, junto a la acera sur (izquierda), durante las 24 horas. El estacionamiento entre Río Bamba y Colpayo, junto a la acera sur (izquierda), de 22 a 7 horas del día siguiente. El estacionamiento entre Paraná y Callao, junto a la acera sur (izquierda), en ángulo de 45º con el cordón de la acera de la plaza.

Belgrano

Queda prohibido: Entre Ing. Huergo y Azopardo, junto a ambas aceras, durante las 24 horas. Entre Castro Barros y Azopardo, junto a la acera sur (derecha), durante las 24 horas.

Queda permitido: La detención entre Castro Barros y Azopardo, junto a la acera norte (izquierda), durante las 24 horas. El estacionamiento entre Castro Barros y Azopardo, junto a la acera norte (izquierda), de 22 a 7 horas del día siguiente.

Hipólito Yrigoyen

Queda prohibido: Entre Muñiz y Esparza, junto a la acera sur (derecha), durante las 24 horas. Entre Esparza y Bolívar de 7 a 22 horas.

Queda permitido: Entre Avda. La Plata y Muñiz, junto a la acera sur (derecha), formando un ángulo de 90º con respecto al cordón, durante las 24 horas. Entre Muñiz y Esparza, junto a la acera norte (izquierda), durante las 24 horas. Entre Entre Ríos y Luis Sáenz Peña, junto a la acera de 45º con el cordón de la acera de la plaza.

Rosario

Queda prohibido: Entre Centenera y José María Moreno, durante las 24 horas. Entre José María Moreno y Avda. La Plata, de 7 a 22 horas.

Venezuela

Queda prohibido: Entre Paseo Colón y Muñiz, de 7 a 22 horas.

Moreno

Queda prohibido: Entre Paseo Colón y Boedo, de 7 a 22 horas.

Bartolomé Mitre

Queda prohibido: Entre Río de Janeiro y Medrano, de 7 a 22 horas.

Avellaneda

Queda prohibido: Entre Espinosa y Río de Janeiro, de 7 a 22 horas.

Virrey Liniers

Queda prohibido: Entre Venezuela y Belgrano, de 7 a 22 horas.

Muñiz

Queda prohibido: Entre Venezuela y Rivadavia, de 7 a 22 horas.

Pasco

Queda prohibido: Entre Venezuela sur y Venezuela norte, durante las 24 horas.

Boedo

Queda prohibido: Entre Rivadavia y Venezuela, de 7 a 22 horas.

Alsina

Queda permitido: Entre Matheu y Pichincha, junto a la acera sur (derecha), formando un ángulo de 45º con respecto al cordón, de 22 a 7 horas del día siguiente.

Agrelo

Queda prohibido: Entre Maza y Colombres, de 7 a 22 horas.

Carga, descarga y reparto

Las operaciones de carga, descarga y reparto podrán realizarse únicamente de 0 a 10 horas en los tramos de las arterias que se indican a continuación:

Rivadavia: Entre Callao y Cuchacucha. *Belgrano*: Entre Castro Barros y Entre Ríos. *Hipólito Irigoyen*: Entre Esparza y Entre Ríos. *Rosario*: Entre Centenera y Avda. La Plata. *Venezuela*: Entre Muñiz y Paseo Colón. *Moreno*: Entre Entre Ríos y Boedo. *Bartolomé Mitre*: Entre Río de Janeiro y Medrano. *Avellaneda*: Entre Espinosa y Río de Janeiro. *Muñiz*: Entre Venezuela y Rivadavia. *Boedo*: Entre Rivadavia y Pueyrredón, junto a la acera norzuela sur y Venezuela norte. *Virrey Liniers*: Entre Venezuela y Belgrano. *Agrelo*: Entre Maza y Colombres.

Detención de taxímetros

La detención de taxímetros estará permitida durante las 24 horas en:

Bartolomé Mitre: Entre Ecuador y Peuyrredón, junto a la acera norte (izquierda), diez (10) metros hacia el Oeste de la entrada de la Estación del Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento.

Rivadavia: Entre Colpayo y Rojas, junto a la acera sur (izquierda), frente al número 5376 de la Avda. Rivadavia.

Rivadavia sur: Entre Cachimayo y Centenera, junto a la acera norte (izquierda), cincuenta (50) metros hacia el oeste de la calle Centenera.

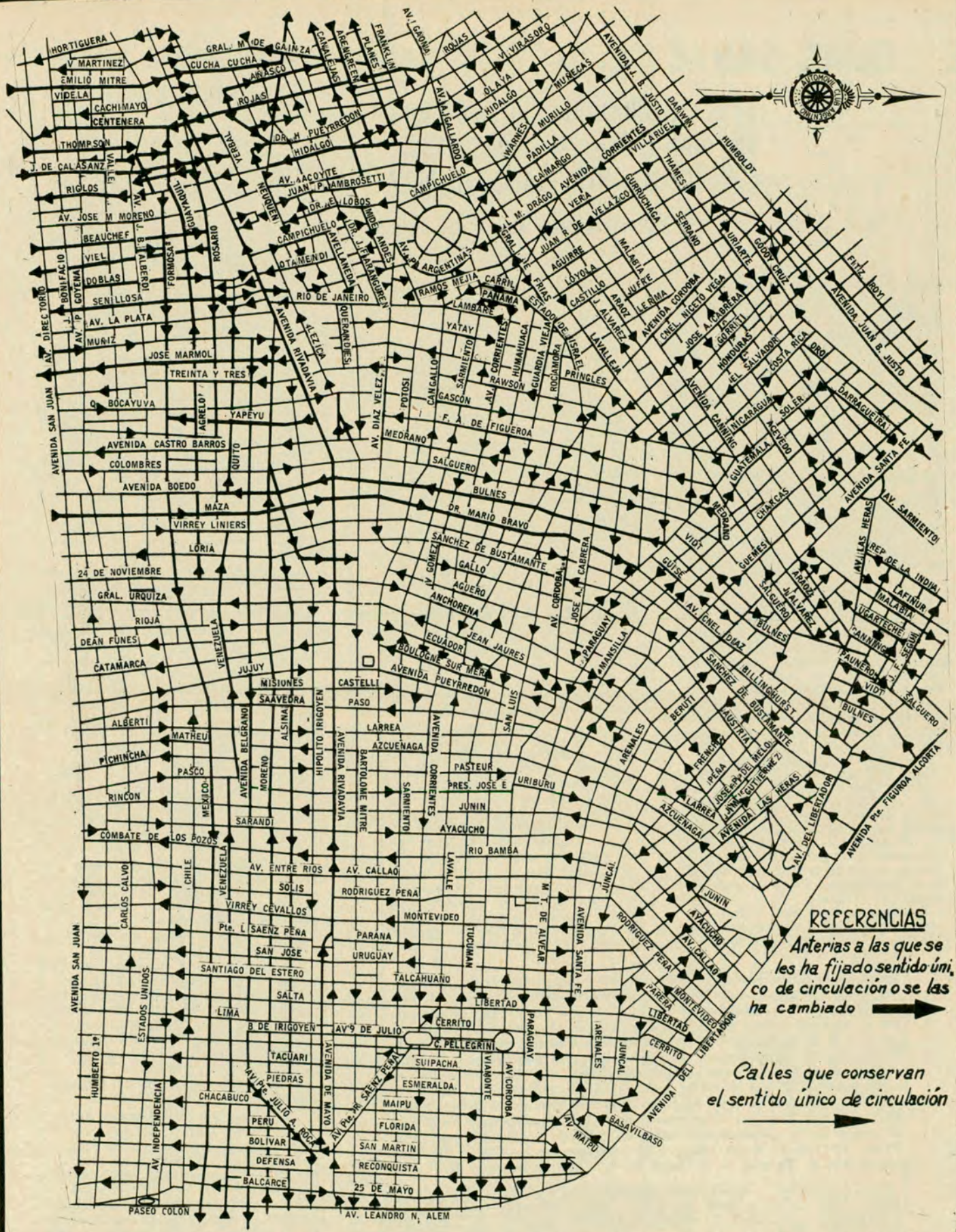
Importante advertencia

Por último, la ordenanza municipal advierte a los conductores que las detenciones de vehículos serán, en todos los casos, con el conductor al volante y por el tiempo indispensable que dure el ascenso o descenso de pasajeros, y las operaciones de carga, descarga y reparto.

ACLARACION PARA LOS SOCIOS

Números telefónicos de la Oficina de Tránsito

EN nuestra edición anterior publicamos una información sobre los nuevos números telefónicos con que cuenta la Oficina de Tránsito de la calle Estados Unidos 1228, primer piso. Aclaramos que, debido a un error de imprenta, sólo uno de los dos números mencionados en esa oportunidad era correcto. *Los teléfonos de dicha Oficina son: 23-4036 y 23-3801.*


REFERENCIAS
Arterias a las que se les ha fijado sentido único de circulación o se las ha cambiado
Calles que conservan el sentido único de circulación
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
AV. LEANDRO N. ALEM
PASEO COLON
AV. 9 DE JULIO
AV. CALLAO
AV. ENTRE RIOS
AV. DIRECTORIO
AV. LA PLATA
AV. SARMIENTO
AV. CORRIENTES
AV. CORDOBA
AV. SANTA FE
AV. CANGALLO
AV. PUEYRREDON
AV. DEL LIBERTADOR
AV. PTE. FIGUEROA ALCORTA
AV. SAN JUAN
AV. INDEPENDENCIA
AV. PTE. JULIO A. ROCA
AV. PTE. DR. SAENZ PEÑA
AV. DE MAYO
AV. LAS HERAS
AV. CNEL. DIAZ
AV. ALVAREZ
AV. DIAZ VELEZ
AV. CASTRO BARROS
AV. BOEDO
AV. RIVADAVIA
AV. J. B. JUSTO
AV. ALVAREZ JONTE
AV. GRAL. PAZ
AV. GRAL. M. DE GAINZA
AV. JUAN B. JUSTO
AV. PTE. ARGENTINA
AV. DR. J. LARANGUREN
AV. DR. E. LOBOS
AV. JUAN P. JAMBROSETTI
AV. ACOYTE
AV. DR. H. PUEYRREDON
AV. J. M. DRAGO
AV. JUAN B. ALBERDI
AV. J. P. VARELA
AV. ALVAREZ THOMAS
AV. GODOY CRUZ
AV. CNEL. NICETO VEGA
AV. CNEL. MARCELINO FREYRE
AV. CNEL. MARCELINO DORREGO
AV. CNEL. MARCELINO ROSALES
AV. CNEL. MARCELINO MARCO DEL PONT
AV. CNEL. MARCELINO MARCO DEL PONT
AV. CNEL. MARCELINO MARCO DEL PONT

FILIAL SANTA FE:

SUS AUTORIDADES OFRECIERON UN BANQUETE AL GOBERNADOR, CONTRAALMIRANTE ELADIO VAZQUEZ

Le fueron expuestos los detalles de un importante proyecto del A.C.A.



Directivos de la Filial Santa Fe explican al gobernador, contraalmirante Vázquez, los diversos detalles del centro turístico que construirá el A.C.A. en la isla Berduc, y que demandará una inversión de 42 millones de pesos.

EN las instalaciones de la Filial Santa Fe del Automóvil Club Argentino se llevó a cabo un banquete ofrecido por las autoridades locales de la Entidad al gobernador de dicha provincia, contraalmirante Eladio M. Vázquez. Acompañaron al agasajado el subsecretario de Obras Públicas, arquitecto Santiago Toretta; el secretario general de la Gobernación, doctor Alfredo Antonio Correa; el director general de Relaciones Públicas del gobierno provincial, doctor René Berraz Montyn; el director de Prensa y Turismo, señor Pedro V. Jofré, y el asesor del gobernador, señor Agustín Olmedo. Los invitados fueron recibidos por el presidente de la Filial, doctor Adolfo Zoilo Qüesta, y otros integrantes de la Comisión local.

La oportunidad resultó propicia para interiorizar al contraalmirante Vázquez sobre los diversos detalles del proyecto de instalación de un centro turístico para los asociados del Automóvil Club Argentino a la altura del kilómetro 586 de la isla Berduc, y cuya inversión oscila en los 42 millones de pesos. Esta obra, de notable importancia para el desarrollo turístico de la zona, comprende la instalación de una moderna estación de servicio y de un amplio camping, con lugares especialmente destinados a la instalación de carpas. Esas dependencias serán levantadas sobre un predio de unas diez hectáreas de superficie, cuya cesión por parte de la Dirección Nacional de Vialidad actualmente se halla en trámite.

El gobernador y los funcionarios que lo acompañaron examinaron con gran interés los planos de la obra y sus adyacencias, como así también las fotografías de la zona que les fueron exhibidas.

Parte de la concurrencia al banquete ofrecido por la Filial Santa Fe del A.C.A. al gobernador de dicha provincia, contraalmirante Eladio M. Vázquez. A la izquierda, y desde el fondo, los vocales de aquella Filial, dctor Armando Cabrera y señor Nojem Epelholc; el secretario general de la Gobernación, doctor Alfredo Correa; el tesorero de la Filial, doctor Isaías Naput; el contraalmirante Vázquez; el vicepresidente de la Filial, doctor Albino Gianfelici, y el director de Prensa y Turismo de la Gobernación, señor Pedro V. Jofré. A la derecha y desde el fondo, el director de Relaciones Públicas de la Gobernación, doctor Berraz Montyn; el secretario de la Filial, señor Ricardo Ribot; el asesor de la Gobernación, señor A. Olmedo; el presidente de la Filial, Dr. Adolfo Zoilo Qüesta; el subsecretario de Obras Públicas, arquitecto S. Toretta, y el vocal de la Filial, arquitecto R. Varea.



RESOLUCIONES DE LA COMISION DIRECTIVA

EN síntesis apretada, informamos más abajo acerca de algunas de las resoluciones adoptadas por la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino en sus últimas sesiones (3 y 17 de abril y 8 y 15 de mayo de 1968). Mencionamos tan sólo medidas que se refieren a obras y servicios diversos en estaciones o moteles del interior de la República y en la Capital Federal, y también a la adquisición de equipos y elementos varios para la atención de aquellos servicios o para bienes de capital del Club. He aquí el resumen:

1. — **Sesión del 3 de abril de 1968 (Acta Nº 4):** Obras, equipos y elementos diversos para las siguientes estaciones o dependencias: Bahía Blanca, Campamento de San Martín de los Andes, Estación Santa Rosa (La Pampa), Estación Mendoza, Villa Devoto y Recreo Chascomús; pago al Estado de los derechos correspondientes al funcionamiento de las estaciones radioeléctricas de la Red de Telecomunicaciones y Servicios de Auxilios Mecánicos del Club ($ 9.581.000 m/n.); adquisiciones varias de bienes de capital y uso, y para los socios.

2. — **Sesión del 17 de abril de 1968 (Acta Nº 5):** Colocación sin cargo de 71 señales para el Colegio Militar de la Nación, y donación de 25 mapas de la República Argentina; obras varias, equipos y otros elementos para la Estación Caminera de Villa Mercedes (San Luis), Estación General López (Santa Fe), Estación Paraná, Estación La Rioja, Estación Salta, Estación Jujuy, Escuela de Mecánica (Capital Federal), Estación y Motel de Caleu Caleu (La Pampa) y adquisición de un terreno en Claromecó (Tres Arroyos).

Convenio con el gobierno de La Rioja para la habilitación de las hosterías de Famatina y Chepes, que pasan a ser propiedad del A.C.A., inclusive la construcción de piletas de natación, con un gasto total previsto de $ 15.000.000 m/n.

Convenio con la Provincia de Misiones para el equipamiento, habilitación y explotación de las hosterías de Apóstoles, San Javier, San Ignacio, Montecarlo y Eldorado.

Adquisiciones varias de bienes de capital y uso, y para los socios.

3. — **Sesión del 8 de mayo de 1968 (Acta Nº 6):** Obras varias, equipos y otros elementos para la Estación Don Torcuato, Filial Mendoza, Estación Mercedes (San Luis), Estación Tandil, Estación Tucumán, Estación Santa Fe, Estación Barrancas, Campamento "Villa Carlos Paz" (Córdoba).

Adquisiciones diversas de bienes de capital y uso, y para los socios.

4. — **Sesión del 15 de mayo de 1968 (Acta Nº 7):** Obras varias, equipos y otros elementos para Estación Rosario de la Frontera, Filial Salta, Estación Tucumán, Campamento San Clemente del Tuyú, puesto de abastecimiento en Santa Clara del Mar; aprobación de gestiones con el gobierno del Chaco para la construcción de moteles y estaciones de servicio en dicha provincia; construcción de una cámara transformadora en la nueva Estación San Juan.

Adquisiciones de bienes de capital y uso, y para los socios.

LA CARRETERA BOLIVARIANA MARGINAL DE LA SELVA

Fue motivo de un intercambio de notas entre el A.C.A. y la Cancillería

EN ocasión del reciente viaje del señor ministro de Relaciones Exteriores y Culto, doctor Nicanor Costa Méndez, a la ciudad de Lima, donde mantuvo conversaciones con el Gobierno peruano sobre importantes asuntos de interés nacional, regional y continental, el presidente del Automóvil Club Argentino envió al Canciller una nota concebida en los siguientes términos:

"Tenemos el agrado de dirigirnos a V. E. con motivo de su próximo viaje a Lima, Perú, para celebrar en dicha capital nuestra fiesta patria y para mantener conversaciones con el Gobierno del Perú sobre temas de vital importancia tanto para nuestro país, cuanto para la integración del continente, como lo es la extensión de la Carretera Bolivariana Marginal de la Selva, según es de conocimiento público.

"El Automóvil Club Argentino, que tiene como premisa básica para su acción 'servir al país', se hace partícipe de esta inquietud de nuestro Gobierno, que interesa al progreso económico y cultural del continente y, en particular, al desarrollo de diferentes regiones de cuantiosos recursos que aún no son explotados en forma plena.

"Cabe destacar que la Carretera Bolivariana Marginal de la Selva ha merecido especial atención de los gobiernos americanos, y tan es así, que el Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras creó un Sub-Comité ad-hoc en 1965. Merced a los estudios e informes del citado Comité en el X Gongreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Montevideo en el mes de diciembre de 1967, se adoptó una resolución concreta que revela el alto grado de interés y la importancia de la referida red vial.

Se dice más adelante:

"La concretación de la resolución anterior adquiere, cada día más, una importancia especial para nuestro país, máxime si se considra qu la ruta nacional Nº 11 ya está totalmente terminada, y que hay conversaciones entre nuestro gobierno y el del Paraguay en el sentido de llevar a cabo la construcción de un puente sobre el río Paraguay. De esta manera la economía de la región mesopotámica, la de Formosa, Chaco y norte de Santa Fe se beneficiarían en forma notable, y el turismo hacia ese sector, con todas las implicancias de progreso que su desarrollo trae apareado, tomaría un impulso considerable.

"Análogamente, la Carretera Bolivariana Marginal de la Selva empalmaría con la ruta nacional argentina Nº 50 en el límite de Salta (localidad de Aguas Blancas) con Bolivia, y así se abriría un panorama muy alentador para la exportación e intercambio de productos regionales y para el tránsito de personas. Se reactiviría, además, la economía de muchos pueblos del interior, especialmente de las provincias de Salta, Jujuy, Tucumán y Santiago del Estero y, a la vez, se facilitaría el turismo automovilístico, atraído por la belleza de los parajes norteños y por la accesible comunicación con los países andinos del continente.

"Nuestra Entidad hace llegar a V. E. sus plácemes por esta feliz iniciativa, que ha de contribuir, sin duda alguna, al logro de un armónico desarrollo nacional y la plena integración de esta parte de América.

"Aprovechamos esta circunstancia para saludar a V. E. con nuestra más distinguida consideración."

La respuesta del Ministerio

Por intermedio del señor embajador D. Ignacio Bunge, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto respondió del siguiente modo a la nota del Automóvil Club Argentino:

"Por disposición de S. E. el señor Ministro me complazco en acusar recepción de la muy atenta nota que el señor Presidente, en nombre de esa Institución, ha tenido a bien dirigirle.

"Al agradecer en su nombre los conceptuosos términos de la misma, deseo expresarle que el enlace de la red caminera nacional con la Carretera Marginal de la Selva desde hace mucho tiempo ha sido contemplada por los organismos competentes de este Ministerio, quien últimamente completó los estudios con la valiosa colaboración de la Secretaría de Estado de Obras Públicas.

"Quiero significarle igualmente que esta Cancillería se esfuerza por la incorporación de un delegado argentino en el Subcomité de la Carretera Marginal, gestión que hoy día puede considerarse adelantada. Asimismo, que los empalmes mencionados en la nota que contesto han sido contemplados en las últimas reuniones celebradas para considerar las eventuales conexiones.

"Sólo queda por expresarle que se confía en la buena disposición de los Cancilleres de las naciones intervinientes en la próxima Reunión en Lima y en la posibilidad de lograr en esa ocasión los objetivos que nuestro país persigue.

"Saludo al señor Presidente con mi consideración más distinguida."

N 678

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
F.I.A. - A.I.T. - F.I.T.A.C.

ESCUELA DE MECANICA

(AUTOMOTORES)

CURSOS 1968

- MECANICA LIGERA
- CARBURACION
- ENCENDIDO
- INTRODUCCION AL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
- MECANICO DE AUTOMOTORES (INTEGRAL)
- AFINACION

ADEMAS SE PONE EN CONOCIMIENTO DE LOS ASOCIADOS LA INAUGURACION DEL TALLER DE AFINACION QUE LA ESCUELA PONE A SU DISPOSICION

INFORMES: AV. VELEZ SARSFIELD 850
T.E. 21 - 6650

FUERON COLOCADAS ESTE AÑO MAS DE 4.000 SEÑALES

CONTINUANDO con las tareas de señalamiento, en cumplimiento del convenio en vigencia con la Dirección de Vialidad de la Prov. de Buenos Aires, se procedió, en el transcurso del corriente año, a la colocación y conservación de 3.007 señales camineras en los siguientes tramos:

Ruta Provincial 41, tramo Ruta Nacional 5 (Mercedes) Ruta Nacional 7 (San Andrés de Giles), 126 señales; Ruta Provincial 41, tramo Ruta Nacional 7 (San Andrés de Giles), Ruta Nacional 8 (San Antonio de Areco), 106 señales; intersección Ruta Nacional 205, Ruta Provincial 41 (Lobos), 71 señales; Puente Nicolás Avellaneda, cruce acceso a Florencio Varela, 128 señales; Empalme (Carhué-Erize), Avestruz, 87 señales; Darragueira-Avestruz, límite Provincial de La Pampa, 51 señales; Cañada Mariano-Erize, 56 señales; Carhué-Erize-Puán, 127 señales; Coronel Suárez-Pigué, 110 señales; Gil-Empalme Ruta Nacional 3-El Perdido (Estación J. A. Guisasola), 32 señales; Empalme Ruta Nacional 33-Goyena-A. Vista-Empalme (Puán-Azopardo), 76 señales; V. Iris-Rivadeo-Empalme Piedra Echada, 63 señales; Saldungaray-Empalme (El Divisorio-Lartigau), 99 señales; Empalme (I. Rico-Irene), N. Descalzi-El Zorro-Cnel. Dorrego, 147 señales; Empalme Ruta Provincial 85 (Cnel. Suárez-Cnel. Pringles) Stegmann, 100 señales; Balneario Oriente-Oriente-Empalme Ruta Nacional 3 (Irene), 90 señales; Bordenave-F. Solá-L. Lecube-Chasicó, 178 señales; Puán-Azopardo-Bordenave-Límite con La Pampa, 107 señales; Empalme Ruta Nacional 3 (mojón 517) — Copetonas, 28 señales; San Vicente - Empalme Longchamps-Burzaco, 50 señales; Alejandro Korn-San Vicente, 45 señales; Los Pinos-Las Nutrias-Pieres (Empalme Ruta Nacional 227), 145 señales; acceso a San Agustín-Empalme Tramo 355, 55 señales; Empalme (Balcarce-Los Pinos) - Empalme Ruta Nacional 227, 135 señales; Balcarce-Dos Naciones-Empalme Ruta Nacional 226, 167 señales; Dos Naciones-Balcarce (por los dos caminos), 56 señales; Empalme (Las Nutrias-Pieres) - Empalme Ruta Provincial 88, 42 señales; Ignacio Correas-Empalme Ruta Nacional 2, 59 señales; Empalme Ruta Provincial 20 Magdalena) - Empalme Ruta Provincial 36 (Co. Costa Sud), 36 señales; José Ferrari-Vergara-Empalme Ruta Provincial 20, 38 señales; Oliden-José Ferrari, 83 señales; La Plata-I. Correas-Gral. Mansilla (Bavio) -J. Arditi, 91 señales; José Ferrari-Ruta Nacional 2-Gándara, 97 señales; Gándara-Altamirano-Jeppener-Ruta Provincial 29, 94 señales; Altamirano-Empalme Ruta Nacional 2, 32 señales.

EN CORDOBA

Al mismo tiempo, de acuerdo con el convenio de señalamiento suscripto con la Dirección Provincial de Vialidad de Córdoba, se emplazaron 913 señales camineras en las rutas de dicha provincia, según se detalla:

Wenceslao Escalante-Capitán General Bernardo O'Higgins, 61 señales; Wenceslao Escalante-Justiniano Posse, 31 señales; Villa del Rosario-Sacanta, 72 señales; Pilar-Villa del Rosario, 69 señales; Ucacha Wenceslao Escalante, 83 señales; Justiniano Posse-Inriville, 41 señales; Miguel Salas-La Cesira-Canals, 67 señales; Justiniano Posse-Bell Ville, 48 señales; Bell Ville-San Antonio de Litín, 46 señales; San Antonio de Litín-Empalme Ruta Provincial 13, 28 señales; Las Varillas-El Fortín- Límite con Santa Fe, 52 señales; La Laguna-Justiniano Posse, 52 señales; Las Varillas-La Francia, 47 señales; El Tío-Miramar, 74 señales; Córdoba-P. Blancas-Salsipuedes-Ascochinga-Todos los Santos, 142 señales.

CONVENIO CON Y. P. F.

En cuanto a los trabajos convenidos con Yacimientos Petrolíferos Fiscales, fueron colocados 187 indicadores especiales en las siguientes ciudades: Rojas (Buenos Aires), 18 señales; Mar del Plata, 91 señales; Rosario, 78 señales.

AUXILIO MECANICO

LA estadística del servicio de auxilio mecánico del Automóvil Club Argentino en la Capital Federal y Gran Buenos Aires arrojó los siguientes guarismos para los meses de abril y mayo.

ABRIL

Con demora de:	Cantidad de auxilios:
15 minutos	26.922
30 minutos	5.767
45 minutos	3.329
1 hora	1.982
1 h 15 m	695
1 h 30 m	321
1 h 45 m	144
2 h	61
2 h 15 m	14
2 h 30 m	2
2 h 45 m	2
3 horas	1
Más de 3 horas	—

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	22.414
Gomas	3.006
Remolques	13.820
Total de auxilios	39.240

MAYO

Con demora de:	Cantidad de auxilios:
15 minutos	24.423
30 minutos	6.179
45 minutos	3.632
1 hora	2.568
1 h 15 m	1.401
1 h 30 m	890
1 h 45 m	496
2 horas	451
2 h 15 m	247
2 h 30 m	121
2 h 45 m	66
3 horas	45
Más de 3 horas	30

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	22.421
Gomas	3.963
Remolques	14.165
Total de auxilios	40.549

ADVIERTE LA ENTIDAD SOBRE DEFICIENCIAS EN VEHICULOS DE CARGA

LAS autoridades del A. C. A., consecuentes con su interés por colaborar con las autoridades oficiales en todo aquello que pueda significar una mejora en el transporte automotor, se han dirigido al Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, general de brigada (R) Manuel Iricíbar, con referencia a la circulación de vehículos que transportan materiales para la construcción o provenientes de demoliciones o excavaciones, cuyos responsables no adoptan los recaudos pertinentes para evitar pérdidas del elemento transportado durante su itinerario. Agrega la nota que es común observar sobre la calzada, en arterias de la ciudad, la presencia de arena, tierra, escombros u otros materiales provenientes de vehículos de carga que, al no estar adecuadamente cubiertos, el movimiento de traslación del rodado provoca el derrame de aquellos o su desprendimiento de la carga, cayendo a la calzada y creando los inconvenientes que son de imaginar.

Esta situación se agrava cuando se trata del transporte de canto rodado que, al volcarse parcialmente, suele ser despedido por otros vehículos que lo "pisan", proyectándolo con extraordinaria fuerza hacia los costados, llegando a dañar los parabrisas de los vehículos próximos.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES: ESTA EN CIRCULACION UNA NUEVA HOJA DE ZONA

EL A.C.A. ha puesto en circulación la **Hoja de Zona Nº 6**, que comprende la provincia de Buenos Aires en su totalidad, integrando un conjunto de 8 publicaciones que abarcan todo el país, con la red caminera principal, trazado y características de los distintos caminos nacionales y provinciales, kilometrajes, división política, accidentes geográficos, plantas urbanas de las principales ciudades, índice de ciudades, localidades y lugares, y otros detalles de interés.

La citada Hoja será ofrecida juntamente con la Guía de Turismo y Centros Urbanos de la P. de Buenos Aires, actualmente en preparación. Estas obras serán presentadas oportunamente en un sobre plástico, para su entrega en forma conjunta.

CADETES MILITARES EN LA ESCUELA DE CONDUCCION



Vista parcial del grupo de cadetes que, en número de sesenta, concurrieron a la Escuela de Conducción y Tránsito. Esta dependencia del A.C.A. presta colaboración permanente a diversas entidades oficiales y privadas, tanto en lo que se refiere a la enseñanza del manejo de vehículos como a los servicios de su moderno Gabinete Psicotécnico.



Los cadetes de la Escuela General Lemos del Ejército Argentino son sometidos a examen en el Gabinete Psicotécnico de la Escuela de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino. De pie, el teniente primero José Fernando Tanoni, que se desempeña en los "Servicios de apoyo para combate" del mencionado instituto militar, y el director de la dependencia del A.C.A., ingeniero Gabriel A. Lamarque.

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 4º del Reglamento General de Recreos y Campamentos, desde el 1º de enero de 1964. Por dicha razón, **todo familiar o acompañante del asociado que no acredite, mediante la presentación de la Credencial Familiar, el grado de parentesco, al concurrir a las dependencias del Club deberá abonar el derecho de invitado que corresponda.**

HORARIO DE INVIERNO EN EL CENTRO TURISTICO DEL DELTA

SE recuerda a los asociados interesados en disfrutar de las comodidades del Centro Turístico del Delta, que en la temporada de invierno el mismo permanecerá abierto los días viernes, sábados, domingos y/o feriados únicamente en el horario de 9 a 17 horas. Esta dsposición regirá hasta el 30 de setiembre del corriente año.

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

LAS AUTORIDADES DE LA ENTIDAD ENTREVISTARON AL CANCILLER



El Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, doctor Nicanor Costa Méndez (derecha) recibió en el Palacio San Martín a una delegación del Automóvil Club Argentino encabezada por su titular, con quien conversó sobre diversos aspectos referidos a la entidad.



El presidente del A.C.A. hace entrega al Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, doctor Nicanor Costa Méndez, de las credenciales y diploma que lo acreditan como socio honorario de la Entidad. Presenciaron la ceremonia el tesorero y vocal de la comisión directiva, señores Federico Lajud y Enrique González Vidal, respectivamente, y el gerente general del A.C.A., señor Domingo M. Armendáriz.



Vista de la nueva "Mesa de órdenes" instalada en la sede central del Automóvil Club Argentino, que, con el número 82.6081, atiende los llamados del Servicio de Auxilio Mecánico de la Entidad.

PEDIDOS TELEFONICOS DE AUXILIO MECANICO: 82-6081

No debe colgarse el auricular cuando se recibe tono de "ocupado"

COMO consecuencia de la centralización telefónica en el Nº 82-6081 para los llamados al Servicio de Auxilio Mecánico del Automóvil Club Argentino, en la Capital Federal y alrededores, la Sede Central de la institución cuenta con un nuevo sistema para la recepción de estos pedidos. Consiste en la incorporación de una nueva "Mesa de órdenes" especialmente construida para la agilización de la recepción, y que suple a los aparatos telefónicos que con anterioridad se utilizaban.

Esta mesa cuenta con quince líneas telefónicas, que dependen de una central automática instalada en Teléfonos del Estado, la que a medida que se producen las llamadas van pasando a la mencionada mesa. En el caso de que todas las líneas se encuentren ocupadas, esa central retiene la comunicación hasta que una de aquéllas se desocupe, transfiriéndola posteriormente.

Es decir, que los socios, **cuando obtengan la comunicación ocupada, deberán proseguir con ésta, sin cortarla para una nueva llamada, porque la misma es transferida a medida que se van desocupando las demás líneas.**

Asimismo, cabe agregar que se está estudiando la instalación de una "Mesa de órdenes" ampliatoria.

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:

Dirección General de Tránsito-México, "Terminal central de autotransporte de cargas"; Dirección Nacional de Estadísticas y Censos, "Censo nacional de población 1960, zona central"; Eno Foundation, "Traffic safety", 1967; Fayt, C. S., "El absolutismo", 1967; Fayt, C. S., "La Reforma", 1967; Fernández, Fiz, "La otra cara de la moneda", 1966 (donación del autor); Fernández Fuster, L., "Teoría y técnica del turismo", 1967; García, H., "Historia de Carapachay", 1967 (donación del autor); García Márquez, G., "Cien años de soledad", 1967; Grauman E., "Turismo promotor económico y social", 1967 donación del autor); Grenet P., "Qué es el conocimiento", 1966; Guía latinoamericana de diarios, revistas y medios de difusión, 1967; Guía del comprador de la industria automotriz, 1968 (Listas Telefónicas Argentinas); Instituto Argentino del Petróleo, "Memoria y balance 1966-67"; Key, V. O., "Opinión pública y democracia", 1967; Labougle, A., "La actual situación económica y financiera de la Argentina", 1968 (Donación Academia Nacional de Ciencias Económicas); Lis, J., "Tránsito, consideraciones, estudios y análisis técnico", 1967; Luna, L., "Conservación de caminos en EE.UU. y Canadá", 1967; Mackay, P. L., "Guide to Bakhtapur", 1962 (donación Dto. de Turismo Nepal); Miranda, G. y otros, "Aportes para la historia del Chaco", 1968; National Committee for Motor Fleet, "Motor Fleet safety supervision", 1967; Newton, J., "Historia de la Sociedad Rural Argentina", 1967 (donación del autor); Ocampo, V., "Testimonios", 1967; O.E.A., "3ª Reunión de la Comisión Técnica de Tránsito y Seguridad", Montevideo, 1967; OECEI, "Colombia", Nº 2, 1967; OECEI, "Argentina económica y financiera", 1966; OECEI, "Nivel de la economía argentina: 9 primeros meses de 1965 y 1967"; Orreghi, F., "Intimidades", 1961 (donación del

CHEQUES DEL VIAJERO:

Un nuevo servicio para socios que ya tiene vigencia en todo el país

COMO ya lo hemos anunciado, el servicio de cheques del viajero del Automóvil Club Argentino, exclusivo para socios, creado mediante convenio con el Banco de la Nación Argentina, tiene por finalidad evitar los riesgos de traslado de dinero durante los viajes.

A partir del 6 de mayo último dicho servicio se ha puesto en vigencia en todo el país. Asimismo, se informa a los asociados que para la venta de esos valores, se han habilitado las siguientes dependencias: Caja Administración Central (Cap. Fed.); Estación Central (Cap. Fed.); Avellaneda (Bs. As.); Bahía Blanca (Bs. As.); Barracas (Cap. Fed.); Belgrano (Cap. Fed.); Caballito (Cap. Fed.); Catamarca; Comodoro Rivadavia (Chubut); Córdoba, Corrientes, Flores (Cap. Fed.); La Plata (Bs. As.); La Rioja; Mar del Plata (Bs. As.); Mendoza; Neuquén; Olivos (Bs. As.); Paraná (Entre Ríos); Posadas (Misiones); Resistencia (Chaco); Rosario (Santa Fe); Salta; San Carlos de Bariloche (Río Negro); San Juan, San Luis, San Miguel de Tucumán, San Salvador de Jujuy, Santa Fe, Santa Rosa (La Pampa); Santiago del Estero, Tandil (Bs. As.) y Villa Devoto (Cap. Fed.).

Su canje, conforme a las cláusulas contractuales del citado convenio, sólo podrá efectuarse en las sucursales del Banco de la Nación Argentina y en las **Estaciones de Servicio y Camineras propias del Automóvil Club Argentino,** excluyéndose por tanto de este servicio a la red servicial de Estaciones Adheridas. El horario fijado para la venta de los Cheques de Viajero A.C.A., es el siguiente:

En Caja de Sede Central de 12 a 19.30 horas.

En dependencias habilitadas al efecto, en el horario administrativo habitual.

El canje de los citados valores, en las Estaciones de Servicio y Camineras propias podrá efectuarse cualquier día de la semana, inclusive sábados, domingos y feriados en el horario de 8 a 21 horas.

autor); Poletti, S. "Historias en rojo", 1967; Ramella, "Ruego", 1967 (donación del autor); Rivarola, H., "Un pleito en el estudio del Dr. Mariano Moreno en 1808", 1966; Rilke, R. M., "Cartas a un joven poeta", 1965; Sanjurjo, M. A., "Ala de luz", 1966 (donación de la autora); Sanjurjo, M. A., "Oraciones de amor", 1964 (donación de la autora); Simca, S.A., "Rapport annuel 1966-67"; Subsecretaría de Turismo, "España. Promoción del turismo", 1966; Touring y Automóvil Club de Panamá, "Estatutos", 1958; Touring y Automóvil Club del Perú, "Estatutos", 1966; Touring Club do Brasil, "Estatutos", 1964; Vargas Llosa, M., "La ciudad y los perros", 1962. Vidal, J., "Compendio de química inorgánica", 4º año, 1964; Zapico Antuña, R., "Spinning, pesca calificada", 1965.



DESTINANSE NUEVOS COCHES A LA ESCUELA DE CONDUCCION

El grabado muestra los tres automóviles Ford Falcon recientemente incorporados a la Escuela de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino. Han sido destinados al aprendizaje de los alumnos de ese instituto, ampliándose así la importante flota de vehículos que sirve para la capacitación de nuevos conductores.



Un Comité de Prevención y Seguridad asesorará

La Comisión Directiva Automovilista del A.C.A. dictó una serie de resoluciones que culminaron con la creación del Comité de Prevención y Seguridad, que será presidido por el capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli, y tendrá por función asesorar a la Comisión Deportiva, en todo cuanto atañe a la supervisión, contralor y seguridad de las carreras que fueran autorizadas por este organismo.

Las resoluciones y comunicados emitidos oportunamente son los que damos a continuación.

Designación de una Comisión Especial Técnica

Atendiendo a las informaciones que obran en poder de la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, recientemente creada, respecto del desarrollo de la carrera de Turismo de Carretera realizada sobre el circuito Balcarce-Lobería, organizada por el Auto Club Balcarce con la colaboración del Auto Club Lobería y ante los luctuosos accidentes que se han producido en el curso de esa competencia, en diversos lugares de su recorrido, dejando un lamentable y penoso saldo de víctimas, tanto entre los corredores como entre el público asistente, y considerando:

"1º: Que reiteradamente el Automóvil Club Argentino, por medio de sus más altas autoridades, ha expuesto su categórico y definido propósito de hacer cuanto estuviere a su alcance para que las competencias del automovilismo deportivo se realicen exclusivamente en autódromos y pistas;

"2º: Que, a través de la larga experiencia recogida en el extranjero y también en nuestra República, surge la evidencia de que el objetivo perseguido por el A.C.A., como se dice en el anterior considerando, constituye un elemento primordial para conseguir la máxima seguridad posible para los participantes en las carreras y especialmente para el público uqe asiste a presenciarlas, conclusión que se ve confirmada por las más autorizadas y desinteresadas opiniones registradas en la Revista oficial del A.C.A. (Nº 39, Febrero-Marzo 1968);

"3º: Que hasta tanto se pueda llegar a ese desiderátum, es obvio que las autoridades de los clubes organizadores de competencias deben adoptar las más severas medidas de contralor en defensa de la seguridad del público, en particular, y de los mismos corredores;

"4º: Que, sin perjuicio de tales medidas, de orden local, la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, en ejercicio de sus facultades, puede adoptar todas las providencias, sean fundamentales, sean de emergencia, conducentes a obtener la máxima seguridad en el desarrollo de las pruebas, así se refieran a la oragnización de las carreras mismas, como al contralor de las unidades mecánicas y de los conductores que compiten y a las pistas o circuitos donde aquéllas se desarrollan —tal como lo hizo notar la C. D. del A.C.A. en la debida oportunidad, a las anteriores autoridades de la C.D.A.

"5º: Que, en consecuencia de lo expuesto, y ante los dramáticos sucesos registrados en la carrera cumplida en el día de ayer (28|4|68), la Comisión Deportiva Automovilista del A.C.A. considera como un deber imperioso adoptar las medidas necesarias para aclarar los hechos y evitar su desdichada repetición, proveyendo lo pertinente con carácter de urgencia, sin perjuicio de ulteriores decisiones de fondo.

"Por ello, la Comisión Deportiva Automovilista del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, en ejercicio de sus derechos y en cumplimiento de su misión RESUELVE:

"Art. 1º. — Desígnase una Comisión Especial Técnica que deberá efectuar y completar durante un plazo de treinta días, una investigación exhaustiva sobre todos los factores que han determinado los desgraciados sucesos acaecidos durante la carrera de turismo de carretera realizada ayer, inclusive respecto de los elementos que han podido afectar a las medidas de seguridad del público y de los corredores durante su desarrollo.

"Art.. 2º. — La Comisión referida estará compuesta por los ingenieros don Armando Braskett, Secretario de la Comisión Asesora Técnica de la Comisión Deportiva Automovilista de esta Institución y don Francisco Lucius. además se solicitará a la Dirección Nacional de Aviación Civil la designación de dos técnicos de la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación.

"Art. 3º. — La Comisión Especial Técnica designada podrá, para el mejor cumplimiento de su cometido, solicitar la colaboración del señor Juan Manuel Fangio, quien se desempeñó como Director de la prueba en Balcarce, y del señor Pedro Vaccario, que ejerció el cargo de Comisario General de aquélla.

Art. 4º. — **HASTA TANTO SE EXPIDA LA COMISION ESPECIAL TECNICA DESIGNADA POR ESTE ACTO, DECLARASE SUSPENDIDAS LAS COMPETENCIAS AUTOMOVILISTICAS PROGRAMADAS, EN EL TERRITORIO NACIONAL** —y que figuran en el Calendario Deportivo del corriente año— por las entidades afiliadas a esta Comisión Deportiva **Y QUE NO SE DISPUTEN EN AUTODROMOS Y PISTAS ADECUADAS AL REGLAMENTO.** Una vez producido dicho dictamen, la Comisión Deportiva Automovilista del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, proveerá lo que corresponriere en cuanto al cumplimiento del calendario deportivo en vigencia hasta esa fecha, en relación con las restantes competencias proyectadas, y lo fuere pertinente.

"Art. 5º De Forma". Fdo: Cap. de Navío, Ing. Luis M. A. Gianelli, Secretario; Dr. César C. Carman, Presidente.

Comunicado sobre diversas actividades del organismo

"Estando en pleno desarrollo el proceso de reestructuración fundamental de los organismos que, de acuerdo con la autoridad deportiva que ejerce el Automóvil Club Argentino, han de ser constituidos para regir, orientar y controlar las competencias automovilísticas en el país, y a fin de dar una fundada satisfacción a la legítima expectativa de todos los interesados y del público en general, la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino comunica:

"Primero: Que la 'Comisión Especila' designada por la Comisión Directiva por resolución de fecha 17 de abril de 1968, encargada de elaborar un anteproyecto y el consecuente proyecto para la referido reestructuración, ya ha sido debidamente constituida y actúa bajo la presidencia del doctor Roberto N. Lobos.

"Como paso de singular significación institucional, se ha cursado sendas notas a todos los clubes del país afiliados a la Comisión Deportiva Automovilista solicitándoles que, a la brevedad posible, hagan conocer su opinión respecto de la forma en que consideran que deberían constituirse los futuros organismos rectores del deporte automotor (federación de clubes, organismo centralizado, u otro que fuere idóneo y adecuada para los fines perseguidos); quiénes o qué entidades debreían formar o estar representados en tales organismos y con qué alcance se prevé sus funciones en términos generales, y finalmente, cómo habría de constituirse el correspondiente órgano ejecutivo y, en su caso el deliberativo, si lo hubiere.

"Segundo: Que la 'Comisión Técnica Especial', designada para investigar las causas de los graves accidentes ocurridos últimamente en la carrera sobre el circuito Balcarce-Lobería, está acelerando el cumplimiento de su misión y ya posee una considerable cantidad de elementos de juicio objetivos y fehacientes, de modo que podrá producir su dictamen en breve, posibilitando así la adopción de una resolución definitiva en lo que atañe a la realización de las pruebas previstas en el 'Calendario 1968', aprobado por la anterior Comisión Deportiva.

"Tercero: Hasta tanto puedan ser adoptadas medidas definitivas, es decir, una solución general e integral inobjetable del punto de vista de la seguridad en las carreras y que al mismo tiempo contemple todos los justos intereses afectados, se ha solicitado a los clubes afiliados a la Comisión Deportiva que investiguen y hagan conocer a la brevedad a la autoridad central, si existen, dentro de su jurisdicción territorial, terrenos o parques con caminos secundarios pavimentados y que pudieren ser cerrados, llegado el caso, al tránsito público durante un plazo determinado sin lesionar los derechos normales de sus usuarios, aptos para la realización de carreras de automóviles debidamente controladas.

"Cuarto: Que las autoridades del Automóvil Club Argentino, con clara conciencia de su severa responsabilidad en la estructuración de los nuevos organismos u organizaciones de contralor a crearse, y decididas a establecer firmemente un sistema orgánico, amplio, fundado y coherente de seguridad para el público y los conductores en las carreras, objetivo sine qua non para el normal desarrollo del deporte automotor, están trabajando activamente en esta dirección, en estrecha colaboración con las comisiones especiales antes citadas y particularmente con el concurso de los técnicos de la Secretaría de Aeronáutica, entre los cuales figura el Comandante Julio C. Poccioni, de conocida versación y experiencia y de autorizada actuación en la materia, y demás técnicos cuya cooperación se ha obtenido. La tarea se está cumpliendo para la creación y el funcionamiento metódico y regular de

a la Comisión Deportiva Automovilista del A.C.A.

un ente de contralor que deberá actuar orientado fundamentalmente por los conceptos básicos elaborados a través de la experiencia nacional y extranjera en lo referente a prevención de accidentes, que contemplan, por lo menos, los siguientes factores que gravitan en todas las medidas de seguridad:

"a) El precedente conocido, es decir, la experiencia dejada por los accidentes, en sus diversos aspectos;

"b) La relación "hombre-máquina-medio";

"c) Los fundamentos de las causas de inseguridad:

"1. Las condiciones objetivas de la inseguridad;

"2. Los actos inseguros.

"El Automóvil Club Argentino abriga la fundada certidumbre de dar pronto término feliz a su cometido en este grave problema".

Solo en pistas o autódromos

"El Comité Ejecutivo de la Comisión Deportiva Automovilística del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO se ha abocado al análisis de la situación de hecho existente con motivo de la aprobación, por la anterior Comisión Deportiva Automovilista, del Calendario Deportivo para el corriente año; y considerando que, hasta tanto no se haya producido el indispensable informe y dictamen de la Cimisión Especial Técnica designada con fecha 29 de abril de 1968, respecto de las causas que determinaron los graves accidentes que se registraron durante la prueba corrida el día 28 de abril en el circuito Balcarce-Lobería, carecería de justificación y sería improcedente autorizar la realización de carreras fuera de los autódromos o pistas adecuadas, el Comité Ejecutivo resolvió lo siguiente, con el alcance preciso que se expresa:

"1º) Durante los próximos meses de junio y julio de 1968, sólo podrán realizarse carreras de automóviles, cualquiera que sea su denominación y la clase, tipo o categoría de los vehículos intervinientes en los autódromos existentes en el país o en pistas adecuadas, que previamente fuesen aprobadas por este Comité Ejecutivo, en cada caso;

"2º) Al objeto de facilitar a las entidades interesadas, organizadoras de las pruebas programadas según el arriba referido Calendario la realización, en cuanto fuere posible, de tales pruebas, déjase sin efecto la resolución adoptada por la anterior Comisión Deportiva Automovilista que vedaba la utilización del Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires, por las entidades con domicilio situado a más de 40 km de la Capital Federal;

"3º) Queda a cargo de las entidades interesadas la realización de cuanta gestión o trámite fueren menester para obtener de las autoridades correspondientes el derecho a utilizar los autódromos para llevar a cabo las competencias que tuvieren programadas de acuerdo con el Calendario Deportivo durante el período indicado en el punto primero de esta resolución:

"Debe agregarse que, para mejor cumplimiento de la antes mencionada resolución del 29 de abril de 1968, en cuanto atañe al cometido de la Comisión Especial Técnica, la Comisión Deportiva Automovilista del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO ha gestionado y obtenido la colaboración especializada del Departamento de Prevención de Accidentes de la Secretaría de Aeronáutica de la Nación. Buenos Aires, mayo 10 de 1968. Capitán de Navío Luis M. A. Gianelli, Secretario. Dr. César C. Carman, Presidente".

Se comunica la creación de un Comité de Prevención y Seguridad

"La Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, visto el informe y dictamen producido por la Comisión Técnica Especial, designada con fecha 28 de abril ppdo. para estudiar las causas que motivaron los accidentes producidos durante el desarrollo de la carrera de Turismo de Carretera disputada en el circuito Balcarce-Lobería —informe cuyas conclusiones se reproducen por separado— y atendiendo a la defensa y al respeto de los valores humanos, tanto de corredores como espectadores y personal auxiliar, ha resuelto crear un organismo que se denominará 'Comité de Prevención y Seguridad, cuya misión será la de formular dentro de los treinta días de efectuada su constitución, un proyecto para actualizar las previsiones de seguridad y otras de la Reglamentación vigente que rige las



competencias del automovilismo deportivo y asesorar a la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, en todo cuanto atañe a la supervisión, contralor y seguridad de las carreras que fueren autorizadas por este organismo.

"Dicho Comité estará integrado por los señores, Capitán de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli, señor Alberto Lee, Ing. Armando Braskett, Dr. Fernando Nery y Sr. Jorge E. Collinet, contando con el asesoramiento de los señores Comandante General Ing. Luis P. J. Devoto, Comandante Julio César Poccioni, e Ing. Francisco Lucius.

"Por otra parte, la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, proveerá lo necesario para que puedan cumplirse las competencias aprobadas en el calendario vigente para el año en curso, en circuitos que respondan a las condiciones de seguridad que la CDA del ACA exige.

"Cabe consignar que el programa para los meses de junio y julio comprende 28 competencias, de las cuales 22 se disputarán en circuitos autorizados, de acuerdo a las normas precedentemente mencionadas."

Conclusiones de la Comisión Técnica Especial

"1º) Respecto de los conductores: No es importante para la finalidad normativa perseguida, mencionar en este momento concretamente cuál o cuáles de los conductores accidentados posiblemente habrían carecido de inobjetables condiciones personales o técnico-profesionales para disputar la prueba subexamen; pero de todos modos, debemos señalar que, aun en el supuesto de que dicha carencia hubiese existido, es absolutamente cierto que las correspondientes dicencias para correr fueron otorgadas en un todo de acuerdo con la reglamentación hasta ahora vigente.

"2º) **Respecto de las máquinas:** Si bien, como se sabe, no existe un patrón de medida matemáticamente exacto para determinar el momento y las condiciones bajo las cuales una máquina, es decir, un vehículo de carreras, adquiere o pierde su capacidad para competir, en cuanto hace a la seguridad, los exámenes técnicos que hemos realizado nos permiten afirmar sin vacilación que cualesquiera que pudieron haber sido las deficiencias estructurales de las máquinas accidentadas, en algunos de sus sectores, lo evidente y cierto es que los accidentes se han producido y se producen por un desajuste entre la velocidad de las máquinas y el terreno sobre el cual compiten. Más aún: atendiendo a que los constantes progresos técnico-mecánicos se traducen en la producción de máquinas cada vez más veloces, resulta obvio que el factor terreno pasa al primer plano en la preocupación por la seguridad. Y esto nos lleva a la última conclusión.

"3º) **Respecto del terreno:** Es suficiente pensar en la velocidad que son capaces de desarrollar las máquinas de tipo igual o similar a las que participaron en la carrera de Balcarce, para poder afirmar que el peligro o riesgo de accidentes graves sólo podrán ser morigerados en el futuro mediante la utilización de circuitos semipermanentes, especiales o especialmente adaptados, o la de autódromos, los que, como se comprende, por su construcción misma reúnen las mejores condiciones exigibles. Es esta posibilidad la que podrá neutralizar prácticamente el factor velocidad que, como hemos señalado ya, es la causa decisiva de los accidentes."



El profesor Ingeniero Eliseo Ortigueira pronuncia palabras alusivas a la celebración del 25 de Mayo, durante el acto patriótico realizado en la Escuela de Mecánica y Capacitación de la Entidad.

EL 25 DE MAYO CELEBROSE EN LA ESCUELA DE MECANICA Y CAPACITACION

EL 24 de mayo se realizó en la Escuela de Mecánica y Capacitación del Automóvil Club Argentino un acto para celebrar el nuevo aniversario de la formación del primer Gobierno Patrio. Se inició la conmemoración con el izamiento de la Bandera, acto que estuvo a cargo de los alumnos Ricardo Ricoy (abanderado), Héctor Fresia y Daniel Montes (escoltas). A continuación, el Himno Nacional Argentino fue coreado por la concurrencia.

Para referirse a la trascendencia de la fecha habló el profesor ingeniero Eliseo Ortigueira, docente de la escuela, historiando el acontecimiento y exaltando la memoria de los próceres que intervinieron en la gesta de Mayo.





El abanderado, alumno Ricardo Ricoy, y sus escoltas, Héctor Fresia y Daniel Montes, conducen la insignia patria hasta el mástil de la sala de ceremonias de la Escuela de Mecánica y Capacitación, al iniciarse el acto

●

Los alumnos Mario Rubino, Carlos A. Ferrari y Jorge Marino proceden a arriar el pabellón nacional una vez finalizado el acto.

Adhiere una organización hotelera al servicio de cheques del viajero del ACA

El señor Nicolás O. D'Onofrio, presidente de la Organización Hotelera D'Onofrio, se ha dirigido al presidente del Automóvil Club Argentino, adhiriendo su cadena de hoteles y restaurantes al nuevo servicio de cheques del viajero que ha implantado la entidad entre sus asociados, con el respaldo del Banco de la Nación Argentina.

El texto de la nota es el siguiente:

"Enterado del nuevo servicio que esa Institución ofrece a sus socios mediante la implantación de El Cheque del Viajero, felicito a esa Presidencia por tal iniciativa que corrobora una vez más la preocupación de ese Club para incrementar el turismo nacional y brindar nuevos servicios a sus asociados.

"La Organización Hotelera D'Onofrio se complace en informar a esa Presidencia que aceptará en todos sus establecimientos —Gran Hotel Internacional de Ezeiza, Gran Hotel Provincial de Mar del Plata, Plaza Hotel de Mendoza, Hotel Llao Llao, de Llao Llao, Restaurant Posta del Plata, de Buenos Aires— los pagos que se efectúen en cheques del viajero del Automóvil Club Argentino. De este modo expresamos concretamente nuestra adhesión a tan importante medida."

Ofrecen becas a estudiantes para viajar a Estados Unidos

El Comité Argentino para "Youth for Understanding" ("Juventud para el Entendimiento"), con sede en la calle Florida 253, 9º piso K, de esta Capital, auspiciado por la Embajada de EE. UU., formula una invitación a los estudiantes argentinos que deseen ser becados para viajar a ese país en convivencia con una familia norteamericana y la asistencia regular a un colegio durante un período de seis meses.

Podrán optar a la beca los estudiantes secundarios, mujeres o varones, que reúnan las siguientes condiciones: tener entre 15 y 17 años; ser responsables, de buena aplicación, conducta y asistencia escolar. Tener conocimiento del idioma inglés, base de un mejor aprovechamiento cultural. Poseer cualidades de integridad moral, sentido de adaptación social y salud, tanto física como mental, probadas. Cultura general y estar bien informado sobre el país que se visita y el propio.

CONTINUA EL DESARROLLO DEL CICLO CULTURAL

Continúa desarrollándose con singular éxito el "Ciclo Cultural 1968" del Automóvil Club Argentino. Con el auspicio del Consejo Argentino del Alcoholismo se realizó una interesante mesa redonda sobre la influencia del alcohol en el tránsito, de la cual participaron los médicos especialistas doctores Roberto Pochat, Alberto Calabrese y Fernando Cimato. En nuestra próxima edición publicaremos una detallada crónica de este acto, que contó con la presencia de numeroso público.

En otro acto, especialmente organizado en adhesión al Día de la Bandera, el embajador de Colombia, doctor Lucio Pabón Núñez, ante un nutrido auditorio, disertó sobre el tema "El Congreso de Panamá y la unidad latinoamericana", conferencia que también publicaremos en nuestro próximo número.

En adhesión al Día de la Independencia, que se celebra en julio, hará uso de la palabra el agregado cultural de la Embajada del Perú, señor Alfredo Cánepa. En el mes de agosto, y en conmemoración del aniversario del fallecimiento del General San Martín, pronunciará una disertación el embajador de Chile, doctor Hernán Videla Lira.

Se recuerda a los señores socios que, juntamente con sus familiares, están especialmente invitados a estos actos culturales que se realizan en la Sede Social de la Institución.

SUSCITA GRAN INTERES ENTRE LOS SOCIOS EI BENEFICIO DE LIBRE ACCESO A HIPODROMOS

Formula declaraciones el presidente de la Federación de Jockey Clubes de la República Argentina

OPORTUNAMENTE informamos a nuestros lectores acerca del importante convenio celebrado entre el Automóvil Club Argentino y la Federación de Jockey Clubes de la República Argentina, por medio del cual los socios turistas de nuestra institución que se hallen en tránsito en la localidad respectiva se benefician con el libre acceso a las entidades adheridas a dicha Federación, que ascienden a 28 y se hallan distribuidas en los más diversos puntos del país.

Para recoger una opinión autorizada sobre la repercusión que las nuevas franquicias derivadas del convenio habían tenido entre la masa societaria del A.C.A., especialmente durante la pasada temporada veraniega, AUTOCLUB mantuvo una conversación con el doctor José María Dumón, quien con gran responsabilidad y evidente espíritu creador ejerce la presidencia de la Federación que agrupa a los Jockey Clubes del interior .

—Según los datos en mi poder —expresa nuestro entrevistado— y teniendo en cuenta el escaso tiempo transcurrido desde la puesta en vigencia del convenio, la respuesta de los socios del A.C.A. ha sido de extraordinaria importancia. Entre los meses de diciembre y marzo, muchos centenares de ellos concurrieron a nuestros hipódromos y a las dependencais sociales de los Jockey Clubes. El resultado en ese lapso es, por cierto, altamente promisorio para las próximas temporadas turísticas y aun fuera de ellas. Indudablemente, la utilización de estos nuevos servicios será mucho mayor aún, en la medida en que esté más difundida su existencia entre los socios del A.C.A.

El presidente del A.C.A. hace uso de la palabra en el acto de la firma del convenio entre esa Entidad y la Federación de Jockey Clubes de la República Argentina. A la derecha del orador, el presidente de la Federación, doctor José María Dumón.



—¿Cuáles Jockey Clubes han sido los más frecuentados por los asociados de nuestra Institución?

—De acuerdo con mis informes, la mayor concurrencia se registró en las entidades de Mendoza, Entre Ríos y Salta, pero casi todos los Jockey Clubes de la Federación han sido visitados por socios del A.C.A.

"Además —concluye el doctor Dumón—, quiero señalar que en todas nuestras entidades adheridas se ha procurado tomar contacto directo con los asociados del Automóvil Club, con el objeto de asesorarlos desde el punto de vista turístico, recomendarles los lugares que merecen ser visitados en cada zona, advertirles sobre las previsiones necesarias en cada excursión que deseen realizar, ect. Todo esto, que excede el marco de los servicios específicos brindados por los Jockey Clubes, responde cabalmente, sin embargo, al verdadero espíritu del convenio celebrado entre la Federación que presido y el Automóvil Club Argentino: promover el turismo en todo el ámbito del país, lo que va directamente asociado a la idea de **facilitar el bienestar del turista en cada lugar que visite.**"

LOS SERVICIOS QUE PRESTAN

A continuación se detallan los servicios que brindan a los socios del Automóvil Club Argentino que se hallen en tránsito por las respectivas localidades, los Jockey Clubes de San Juan, Córdoba, Rafaela y Mercedes (San Luis).

JOCKEY CLUB SAN JUAN

Libre acceso al **Hipódromo de Rivadavia** y a sus **tribunas oficiales** los días de reuniones turfísticas. Uso del **buffet** y de los **salones** del hipódromo.

JOCKEY CLUB CORDOBA

Libre acceso a la **tribuna oficial** en oportunidad de reuniones hípicas.

JOCKEY CLUB RAFAELA

Los socios del A.C.A. pueden utilizar los siguientes servicios: **Sede Social:** (avenida Santa Fe 343): servicio de bar y confitería, salón de lectura, salón de conferencias y salón de entretenimientos y billares. En esta sede también se realizan, habitualmente, conciertos.

Sección Hipódromos foráneos: (calle San Martín 63): salón de apuestas sobre los hipódromos de Palermo, San Isidro y La Plata.

Sección Hipódromo Local: (Prolongación avenida Santa Fe): reuniones hípicas periódicas los días domingos y feriados.

Sección Country (prolongación avenida Santa Fe): servicio de bar y confitería, salón comedor y de té, salón de fiestas, links de golf, canchas de tenis, pileta de natación y parques de juegos infantiles.

JOCKEY CLUB MERCEDES
(San Luis)

Facilita a los socios del A.C.A. el uso indiscriminado y sin cargo de todas las instalaciones, tanto hípicas como sociales.

En cuanto a los restantes Jockey Clubes adheridos a la Federación, en números sucesivos de AUTOCLUB iremos informando acerca de los diversos servicios que brindan a los socios "en tránsito" del Automóvil Club Argentino, saen de carácter turfístico, social, cultural o deportivo.

SIGNIFICADO DE LAS DEMARCACIONES EN LAS CALZADAS PARA EL CORRECTO FUNCIONAMIENTO DEL TRANSITO

Con motivo de la celebración del Día de Seguridad en el Tránsito, la Asociación Argentina de Carreteras dio a conocer un folleto ilustrado en el que recuerda a los conductores de vehículos el significado de las demarcaciones que actualmente se utilizan en las calzadas.

Como se supone que la gran mayoría de los conductores desconocen ese significado, el folleto expresa que la demarcación horizontal guía y facilita el tránsito. Aconseja, seguidamente, "Evite accidentes conociéndola y respetándola".

Entre las demarcaciones es interesante tener en cuenta la que se refiere a las líneas canalizadoras dobles, que aún no se aplica, pero que figura en el folleto y en los diagramas que ilustran esta nota.

Los significados de las referidas demarcaciones son las siguientes:

Las líneas centrales de eje de calzada.

(Doble línea continua amarilla). Separan los dos sentidos de circulación en calles o avenidas de cuatro (4) o más carriles de circulación. Está terminantemente prohibido traspasarlos o circular sobre ellas, ya que representan o hacen las veces de una separación física.

La línea canalizadora de carril discontinua.

(Línea blanca a trazos). Delimita las zonas de circulación por las cuales los conductores deben mantener, por el centro de la misma, el desplazamiento de los vehículos. (Dicha zona se denomina carril.)

Al ser la línea discontinua, permite al conductor el paso de un carril a otro, teniendo en este caso prioridad el vehículo que ocupa el otro carril.

La línea canalizadora de carril continua.

(Línea blanca continua, en la dirección del tránsito vehicular). Hace las veces de barrera y por lo tanto no se debe cruzar ni circular por encima de ella.

La línea de frenado

Línea blanca transversal al sentido de circulación vehicular). Está ubicada antes de los cruces peatonales e indica dónde los conductores deben detener sus vehículos por la indicación de señales luminosas, de un policía de tránsito, etc.

Están destinadas a permitir el cruce de los peatones sin dificultades.

Las líneas canalizadoras dobles

(Doble línea, una llena y otra discontinua paralelas en la dirección del tránsito vehicular). Permite el paso al carril adyacente al vehículo que primero encuentra la línea discontinua; hallándose, en cambio, completamente prohibido efectuar el cambio hacia el otro carril cuando es la línea continua la primera línea que encuentra el conductor en su desplazamiento.

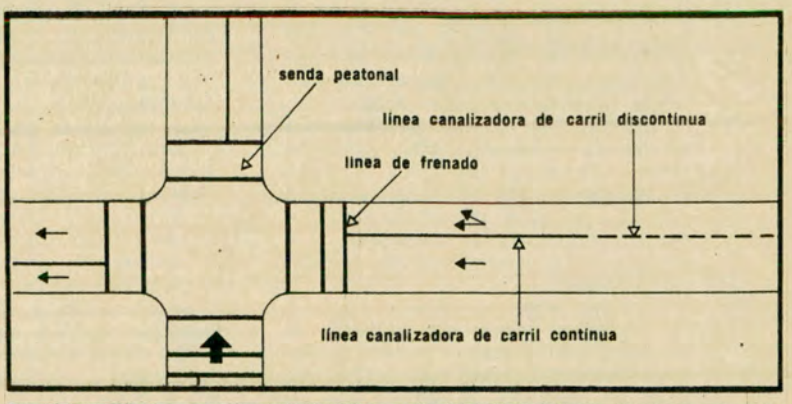
Las sendas peatonales

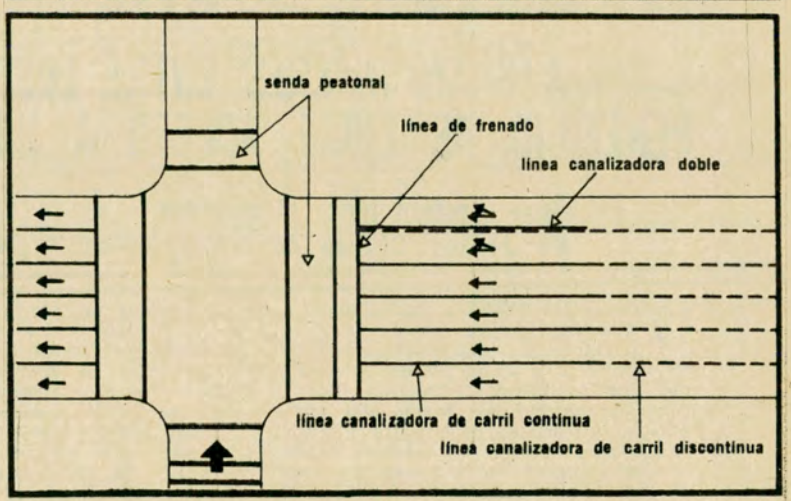
(Doble línea llena blanca, de 3 a 5 metros de separación, en sentido transversal a la corriente vehicular cuando se trata de una intersección con señalización luminosa o bastones blancos [cebrado] en el sentido del tránsito vehicular cuando no existe en la intersección, señalamiento luminoso.)

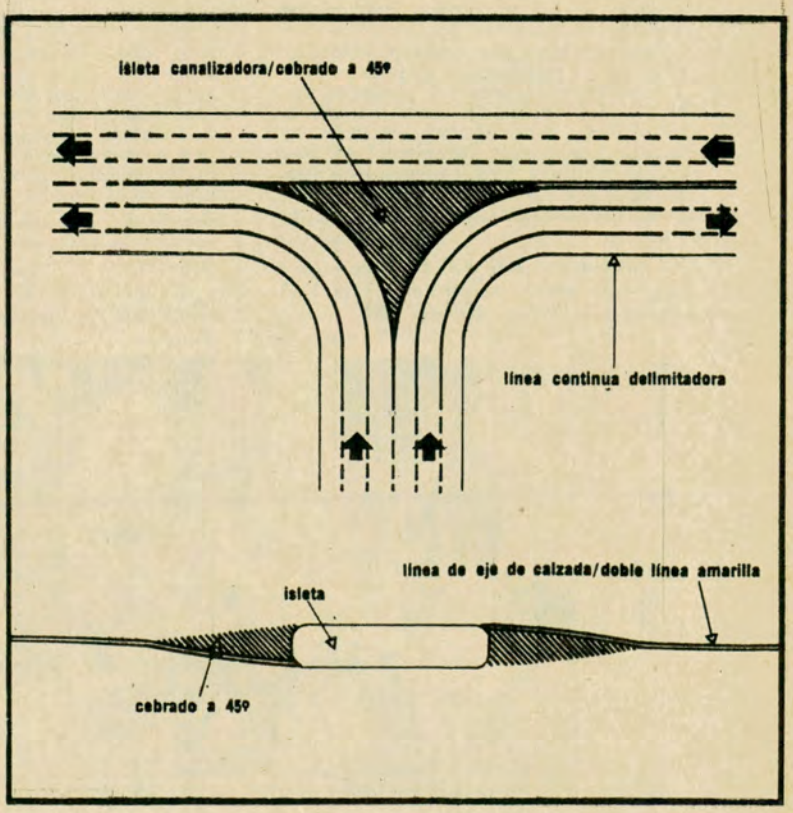
Limita la zona de seguridad para el cruce de la calzada por parte de los peatones. En ningún caso y por ningún concepto los vehículos podrán detener su marcha, ocupando parcial o totalmente la zona delimitada para el cruce peatonal. Es el único lugar por el que los peatones deben efectuar el cruce de la calzada.

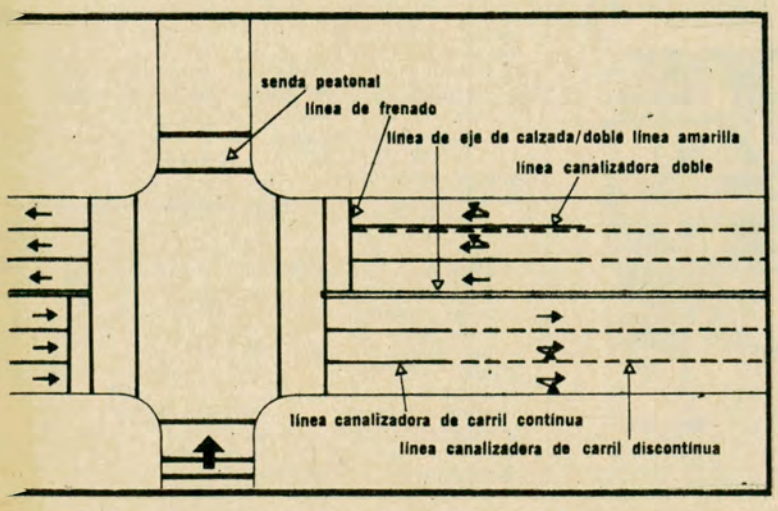
Las isletas canalizadoras

(Cebrados blancos o amarillos a 45º del sentido de circulación delimitados por una línea continua). Indican la prohibición de circular por encima de ellas y ser utilizadas como zona de rebasamiento. Representan una isleta física no utilizable por los vehículos. En numerosas circunstancias se utiliza para canalizar el tránsito a efectos de sortear automáticamente obstáculos imprevistos.









ARONDE VDT SIMCA

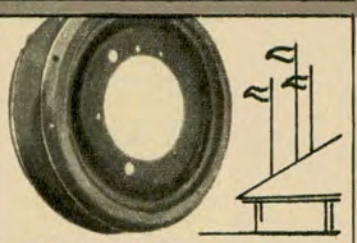
REPUESTOS Y ACCESORIOS
SIMCA ARONDE Y ARIANE
ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS
Guise 2093, Alt. Av. Santa Fe 3260
Tel. 83-2963 - Bs. As.

LA COMERCIAL
REPUESTOS TAUNUS
Warnes 1155/57 - T. E. 55-1259

DOMINGO PERRI Y CIA. S. R. L.
Reparaciones de Ciguenales y Rectificaciones de Cilindros
AUTO-UNION
Fabrica de **D.K.W.** repuestos y **Auto Union** accesorios **Institec - Graciela**
Exposicion y Ventas:
Av. Córdoba 6260 - T. E. 54-6781

CASA SAENZ 410
S. C. A.
DI TELLA - MG - MORRIS RILEY
Repuestos y accesorios legítimos Nacionales e Importados
Venta por mayor y menor
ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA
Av. Sáenz 410 - Tel. 91-4963 - Cap.

REPUESTOS LEGITIMOS
nacionales e importados
BMW **DE CARLO**
ISARD
Stock completo
A los mejores precios, sin competencia
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA LA REPUBLICA ARGENTINA EN BMW Y GLAS
MAXIMO LAGO
Av. Las Heras 3347
Tel. 71-4755 Bs. As.
Remitimos pedidos al Interior



D. I. M. B. A. S. R. L.
Distribuidor exclusivo de
CAMPANAS DE FRENO C.I.M.
Llantas y ruedas deportivas
Visítenos en:
Av. J. B. JUSTO 5767/69
Tel. 61-0025 - Cap.

REPUESTOS para CITROËN
Metalúrgica
MIGUEL DEVOTO e Hijos
FABRICA Y VENTA S.A.I.C.
RIO DE JANEIRO 781 - 793
Tel. 88-6145/7224 - Bs. As.
Sucursal La Plata
Calle 60 nº 1830 - Tel. 59598

SONIDO ELECTRONICO PARA SU AUTOMOTOR!..



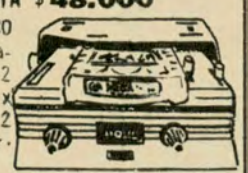
Auto-radios de nuestra fabricación para todas las marcas y modelos de automotores.

OFERTA ESPECIAL
PRECIO TOTAL $ 6.250.-
AUTO-RADIO Modelo E- 109

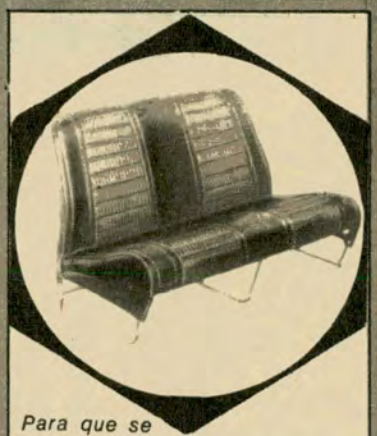


Sintonia de permeabilidad, transistor de salida de Pctencia. Garantida. ANTENA de 4 tramos con balancin, 1er. tramo de acero inoxidable. Telescópica Reponible. PARLANTE eliptico de 6x4. Supresor de ruidos para el centro del distribuidor, con grafito importado.

OFERTA $ 48.000
MECCA M-80
Conjunto cables inst. 2 Parlantes 7 x 5 pesados. 2 Rejillas parlante



ESTEREOFONICOS
STEREO VOX... AUTO-STEREO 3000
CAR-STEREO... ANTENAS ELECTRICAS
Línea completa de accesorios para AUTORRADIO
VENTAS - REPARACIONES
INSTALACIONES - AUTOVOX
MOTOROLA - BLAUPUNKT
NORMAN - PHILCO.
CREDITOS
DESCUENTOS A SOCIOS DEL A.C.A.
Ventas por mayor y menor
Envios al Interior (previa remisión de $ 200.- para gastos)
ALFER ELECTRONICA S. A.
Av. Juan B. Alberdi 3569 - Capital



Para que se "sienta" cómodo
VISTA DE "TUERCA" A SU CITROEN!...
Con el nuevo **TAPIZADO DEPORTIVO "O.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: *TAPIZADOS AVENIDA* S.A.C.I.F.
Créditos hasta 10 meses con CREDIBONO - CREDIFE
Villa Martelli: Av. Mitre 88/94
Tel. 740 - 7446/3342
Capital Federal: Berutti 2813
Tel. 82 - 0375

REPUESTOS Y ACCESORIOS
NACIONALES E IMPORTADOS



ANTENA ELECTRICA AUTOMATICA YAGI
Sube al encender la auto radio, **baja** al apagarla. Garantia y seguro 1 año. Procedencia Japón.



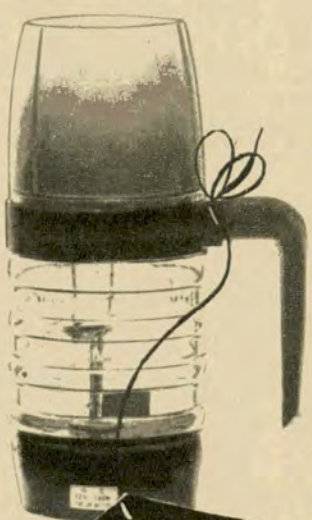
FAROS HELLA
Industria Alemana Lámpara a iodo. Visibilidad 1500 mts. y ahora también, rectangulares.



FAROS CARELLO
Ultrachato. Lámpara a iodo. Visibilidad: 1500 mts.

RELOJ "TOYO"
Procedencia Japón. A pila, duración de 6 meses a 1 año para automóvil y escritorio base regulable, luminoso, calendario con día de la semana en 2 colores, oro y plata.





AUTO-HERVIDOR
Para 6 y 12 volts. Ultra rápido. Se enchufa en el encendedor. Ideal para café, té, mate, mamaderas, agua caliente.
OFERTA $ 4.100.-

AUTO RADIOS BLAUPUNKT
ANTENAS BOSCH ALEMANAS CON LLAVE
Para todos los modelos y marcas de automotores
RUEDAS DEPORTIVAS Y DE MAGNESIO
VOLANTES DEPORTIVOS - TAZONES
CONSOLAS - TABLEROS, ETC.
(TODOS LOS MODELOS)

Casa Carpe
ROJAS 1901, ESQ. JUAN B. JUSTO T. E. 59-0784

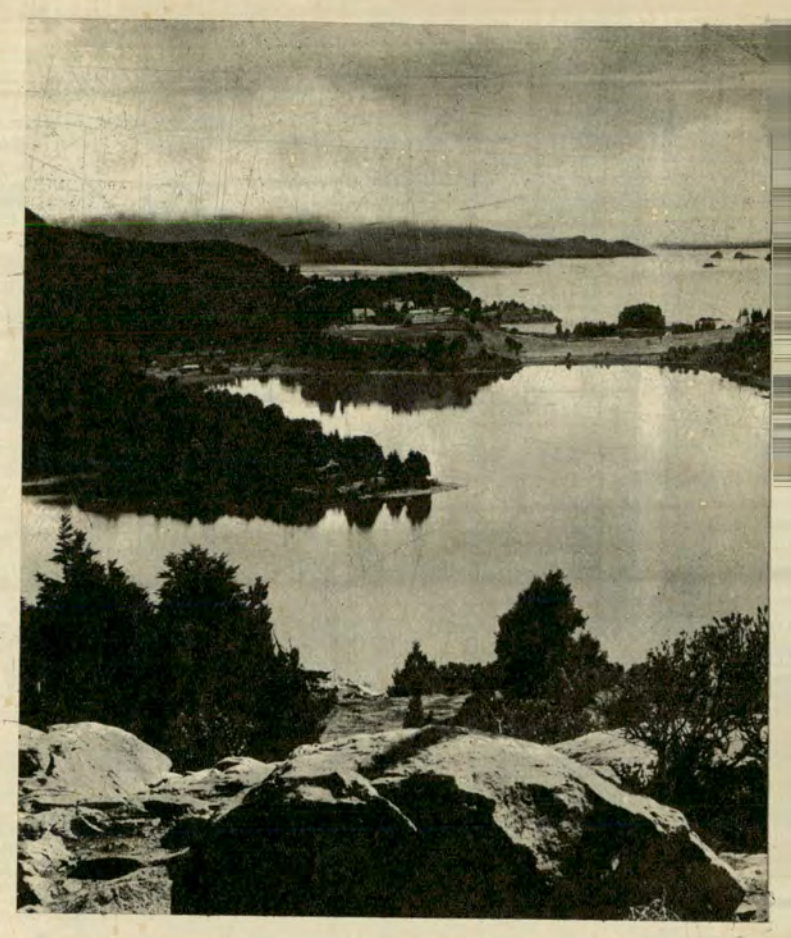
De aquí, de allá y de más allá

Por
JUAN AVERIGUADOR
Para Autoclub

LA FRASE "FOMENTAR EL turismo argentino" está cada vez más de moda. Hace un año, ante transportistas, agentes de viaje, hoteleros y periodistas de las tres Américas reunidos especialmente en Miami con motivo de la asamblea de la Confederación de Organizaciones Turísticas de América Latina, COTAL, nuestro embajador en los Estados Unidos proclamó enfáticamente el "boom turístico argentino". El anuncio pareció entonces prematuro para los entendidos, ya que se coincidió en la apreciación de que no estaban dadas todavía en nuestro país las condiciones para la acogida masiva e inmediata de una gran corriente turística internacional como la que se vaticinaba. La experiencia ajena, tanto europea como americana, parece ratificar el concepto de que el principal aporte para el desarrollo del turismo radica no tanto en la lenta y burocrática iniciativa del Estado como en el apoyo de la actividad privada y de entidades que, como el Automóvil Club Argentino, lo hacen con desinterés y patriotismo. De ahí, entonces, que nos dispongamos a tratar hoy "in extenso" en esta sección de AUTOCLUB el interesante tema del turismo.

COMENZAREMOS POR DECIR QUE un programa de desarrollo para el turismo en Sudamérica, que redondearía una inversión de casi 150 millones de dólares en los próximos diez años, será encarado por una nueva y multilateral corporación estadounidense. El 28 de mayo último, en conferencias de prensa efectuadas en Nueva York y Washington, fue anunciada la formación de Hotel Associates S. A. (HASA), integrada por una empresa de aviación que sirve las principales ciudades de Sudamérica; una de las cadenas hoteleras más importantes del mundo, con 60 hoteles propios; una firma dedicada al desarrollo de nuevas inversiones en Sudamérica, que cuanta con accionistas de 18 naciones, y una empresa, con sede en Las Bahamas, integrada por banqueros y financistas. HASA tendrá como principal fin la construcción de nuevos hoteles, para así instalar la primera cadena de grandes establecimientos de ese tipo en toda Sudamérica, lo que significará un incremento del 60 por ciento en el número de habitaciones de primera clase y de lujo actualmente disponibles o proyectadas para los turistas de este continente. Estudios preliminares indican una necesidad de más de 8.000 habitaciones de primera clase para 1972-74 en cada una de las 15 ciudades investigadas por HASA.

LA CONTRIBUCION DE LAS cuatro empresas fundadoras será total en cada una de sus especialidades. Se dedicarán a la tarea de asegurar el capital y la financiación adecuada por parte de fuentes internacionales y locales de cada país, proveerán los planos y el asesoramiento profesional adecuado a la construcción y conducción de los hoteles, y el tráfico aéreo aportará la promoción masiva del turismo, así como el caudal de tráfico turístico necesario, instaurando, además, conjuntamente, un sistema para la reservación y confirmación de todos los pedidos de alojamiento, que será de fácil manejo tanto para los agentes de viaje como para los mismos pasajeros. Exhaustivos estudios económicos han sido autorizados ya en Argentina, Brasil y Colombia, con el fin de asociarse a capitales locales, habiéndose iniciado investigaciones preliminares en Bolivia, Chile, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela. Las inversiones se harán de acuerdo con las necesidades turísticas de cada país, estando proyectado que cada hotel pertenecerá a capitales públicos y privados, ya que mientras HASA está preparada para aportar una parte muy substancial de ese capital, se considera que el control mayoritario debe ser nacional.



SIGUIENDO SIEMPRE CON EL tema del turismo, digamos que en 1967 el mercado de viajes de los Estados Unidos representó 4.500 millones de dólares, según lo informó el señor Robert C. Booth, vicepresidente de Braniff para América latina, en un acto auspiciado por la Cámara Argentina de Turismo. De aquella cifra, tres millones corresponden a gastos por servicios turísticos, excluido el transporte. En cambio, los residentes sudamericanos gastaron en EE. UU. 60 millones de dólares más que los estadounidenses en América del Sur. Por otra parte, 31.684 residentes en nuestro país visitaron la nación del Norte, contra 21.050 estadounidenses que vinieron a la Argentina. De estas cifras se infiere —dijo el señor Booth— que el déficit es en dólares mucho más agudo, ya que contra un promedio de 7 días de estada de un norteamericano en nuestro país, cada argentino permanece en Estados Unidos un mínimo de dos semanas. Por ello, la diferencia de Estados Unidos con respecto a la Argentina en la balanza de pagos en concepto de turismo es de alrededor de los 30 millones de dólares.



El señor Robert C. Booth, quien en la Cámara Argentina de Turismo formuló interesantes juicios sobre la promoción turística.



Una impresionante vista de la zona de los lagos, en Bariloche, tomada desde el Punto Panorámico.

EN UNA RECIENTE CONFERENCIA de prensa, el señor Eduardo Arrarte, del Perú, presidente de la South American Travel Organization, SATO, que reúne agencias de viajes y direcciones de turismo de nuestro continente, dijo que los gobiernos deben promover el turismo norteamericano hacia nuestras naciones, ya que se calcula que por cada dólar invertido en esa propaganda los turistas dejarán diez dólares en el país. Estimó que la Argentina debe invertir en esa promoción una suma similar, por lo menos, a la que invierte Chipre. Respondiendo a un periodista que le preguntó cuánto creía que debe gastar nuestro país en tal propaganda, el señor Arrarte contestó: "El diez por ciento de la suma que se quiera ganar". En nuestro país, en un villa veraniega de Córdoba —para ser más exactos, Villa Carlos Paz— el Centro Comercial y Profesional local, que reúne a la hotelería, compuesta por 420 establecimientos, agentes de viaje y transportistas, acaba de firmar un convenio con el Banco de Córdoba por el cual se acordarán para la próxima temporada créditos de hasta cien mil pesos por persona que tenga relación de dependencia, con un interés bancario del uno por ciento mensual, pagaderos en diez mensualidades, para hacer turismo en esa localidad. Es que en Villa Carlos Paz parece que han empezado a tener eco las palabras del presidente de SATO.

LOS EXPERTOS EN TURISMO de nuestro país no ocultan el temor de que como consecuencia del pago del aguinaldo en cuotas semestrales, mucha gente quede sin los recursos indispensables para concretar un efectivo veraneo. La Cámara de Comerciantes de Villa Carlos Paz ha querido seguramente ponerse a cubierto de esa posibilidad con un crédito bancario evidentemente ventajoso para el turista, y que suponemos no tardará en ser imitado en otros lugares de nuestro país. El crédito bancario pagadero en diez meses a que nos estamos refiriendo comenzará a hacerse recuperable, con el mencionado interés del 1 por ciento mensual, a los sesenta días de haberse hecho efectivo. Resta agregar que el veinte por ciento de la cantidad pedida, es decir, veinte mil pesos por cada cien mil, será entregado por el Banco en dinero contante para gastos de viaje, etc., a Carlos Paz, mientras que el resto solamente podrá utilizarse en los gastos de estadía, veraneo y compras en el ámbito local de esa ciudad cordobesa.

EL PRESTIGIO DE BARILOCHE como centro turístico de primera magnitud en la Argentina, ampliamente justificado, hará que tanto en la presente temporada invernal como en la estival, viajeros de la Argentina y del exterior se concentren allí para disfrutar de sus bellezas naturales y del celo acogedor de sus habitantes. Es que nuestra región de los lagos de azulinas aguas es la zona de nuestro país de más efectiva promoción internacional. Ojalá una adecuada promoción publicitaria haga aún más utilizadas las generosas posibilidades de que la naturaleza la ha dotado.

AUXILIO MECANICO
NUEVO NUMERO TELEFONICO
82 - 6081

CRIVELLI Y ASOCIADOS



Bmé. MITRE 278 - T. E. 2203 - 2571 - BARILOCHE - RIO NEGRO
INFORMES Y RESERVAS EN BUENOS AIRES: AV. CORDOBA 657
OF. 93 - T. E. 392 - 3759/3829

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!

INFORMES Y VENTAS: CAPITAL, EUROCAMPING, Paraná 761 - S. FERNANDO, A. REGNICOLI y CIA. Av. Lbdor. 2074 - CORDOBA, PICOT, Deán Funes 802 - SANTA FE, NORBERTO BIELER, Rivadavia 3523 - ROSARIO, ARTURO TURISENDO, Tupungato 1481.

ASTILLERO DOMINGO PAGLIETTINI S. A. I. C. I. A. F.
San Fernando
Buenos Aires - Argentina

MAS DE MEDIO SIGLO AL SERVICIO DE LA INDUSTRIA NAVAL

AUTOCLUB: CAMPING, MARINA

POR DOZUR

Para Autoclub

El mar como un vasto cristal azogado refleja la lámina de un cielo de zinc; lejanas bandadas de pájaros manchan el fondo bruñido de pálido gris.

Rubén Darío

LAS bellas palabras del insigne poeta resuenan con su ritmo preciso en nuestros oídos, plenos de reminiscencias juveniles, cuando acodados a la borda del pesquero, junto a otros aficionados, con las primeras luces del amanecer nos alejamos de los muelles, donde quedan aún, preparándose para zarpar con diversos destinos, muchas otras embarcaciones, de características variadas, pero todas con un mínimo de elementos de seguridad; radioteléfono y sonar —algunas hasta con radar—, aparte, lógicamente, los consabidos y tradicionales botes y chalecos salvavidas.

El lugar: Sheepshead Bay, Long Island, a 30 minutos por auto o 50 por subterráneo desde el centro de la ciudad de Nueva York. Pero idéntica escena se repite al propio tiempo en muchísimos otros lugares de la costa atlántica vecinos a la gran urbe, que aún dormita su sueño de gigante... Cientos y cientos son los barcos —privados o *abiertos* al púbico mediante el pago de una suma que para el nivel de vida local no es en absoluto prohibitiva— que ocupados por miles de pescadores aficionados se dedican allí todos los días, particularmente los sábados y domingos, a quitarle al mar parte de su ingente riqueza ictícola.

Su cantidad es tal que un amigo, gran pescador en nuestro país, tuvo una frase muy feliz al exclamar, después de contar alrededor de 300 en un lugar determinado: *¡Esto parece la laguna de Chascomús!* ¡Y nos hallábamos nada menos que a dos horas de la costa!

A veces he tratado de dar con la razón que nos impulsa a abandonar el lecho confortable, a hora muy temprana, para emprender excursiones de este tipo, en que es común que el tiempo no se muestre clemente durante toda la jornada, pero no he podido arribar a una respuesta precisa y única. En verdad no la hay. Los motivos suelen ser distintos: estos lo harán como consecuencia de la rara atracción que sobre ellos ejerce el océano; ésos, por la porción de aventura que el viaje encierra, aventura que parece estar ancestralmente consubstanciada con el hombre; los de más allá, por el descanso y renovación mental que este deporte les trae aparejados; la inmensa mayoría, porque lleva metida en la sangre la pasión piscatoria, cuya complacencia les proporciona una sensación inefable y difícil de explicar; los últimos —o los primeros—, entre los cuales me cuento, porque se sienten impelidos por todos esos incentivos juntos: llamado del mar, deseos de aventura, descanso espiritual, pasión por la caña y el anzuelo... ¡Que todo eso puede satisfacer la pesca!

Buen viaje y buena pesca

Cabe acotar que la competencia en este terreno es enorme en la zona de Nueva York, y que como resultado de ella todos se esfuerzan por ofrecer el servicio más eficiente y asegurar un viaje feliz y una buena cosecha. No podía ser de otra manera cuando justamente en esos factores descansa su renombre y también la per-





todo aquello que le hará pasar jornadas inolvidables

CARPA 5/6 personas c/doble techo ..... $ 28.000.-
CARPA 4/5 personas c/doble techo ..... $ 21.000.-
BOLSAS de dormir desde ..... $ 3.100.-
MOCHILAS de 10 a 60 kilos desde ..... $ 2.100.-
MESA plegable de formica c/bancos ..... $ 6.800.-
EQUIPO LONGVIE P/CAMPING - PESCA COMPUESTO de FAROL. CALENTADOR y ESTUFA .. $ 11.450..

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
Av. del Libertador 5624, Capital, T.E. 76-2174
CREDITOS INMEDIATOS

CAMPING - VACACIONES - DEPORTES

CAZA Y PESCA



En la cubierta del barco se procede a la limpieza de los atunes.

durabilidad de su éxito.

En lo que a horarios de salida se refiere, hay que señalar que en general se respetan estrictamente, no importa cuántos sean, en el momento indicado, los pescadores embarcados. Sobre el particular es pertinente mencionar algo que nos sucedió en una ocasión y que trasunta una

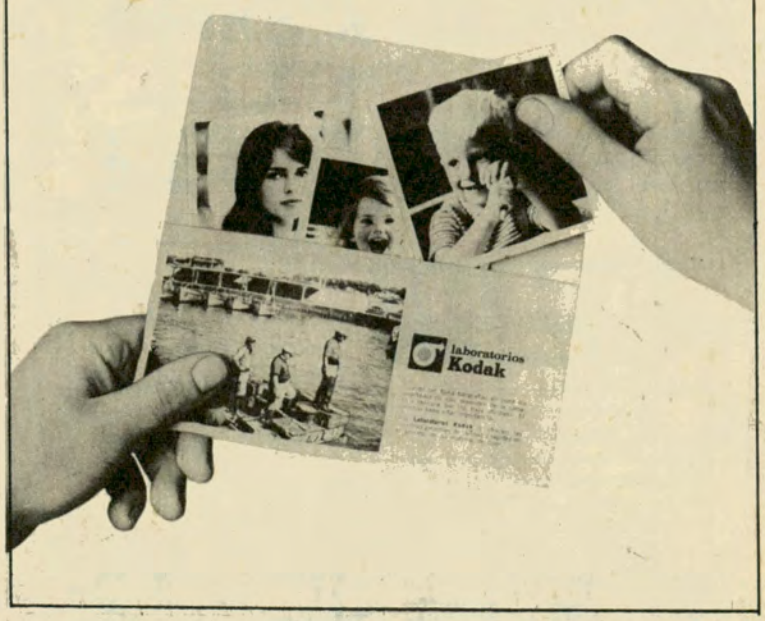
A 585

En Belgrano HOLM es servicio Kodak de revelado

Tráiganos sus rollos de películas Kodacolor y Ektachrome. El Laboratorio Color KODAK de Buenos Aires las revelará rápidamente. Con impecable perfección. Con calidad KODAK. Además, como siempre, 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)





CASA
WÖRNS
FUNDADA EN 1890
ARMAS DE CAZA Y DEPORTIVAS
CAMPING
PESCA
REPARACIONES DE ARMAS
CREDITOS
SARMIENTO 377
Tel.: 31-4191 - 32-8834
BUENOS AIRES

ejemplar seriedad y responsabilidad.

A las 7 de la mañana de un sábado, cuando una aurora sin nubes comenzaba a despuntar y nos envolvía una agradable temperatura, con un amigo llegamos a uno de esos muelles dispuestos a tomar uno de los barcos dedicados a la pesca del atún. Quedaba el último, cuya salida estaba anunciada para media hora después. Nos acercamos a él y al ver que no había ningún cliente a bordo íbamos a retirarnos cuando un tripulante nos invitó en forma vehemente a embarcarnos. Al advertir nuestra actitud dubitativa nos aseguró que zarparían a la hora señalada. No muy convencidos, de todas maneras subimos. Pensábamos que visto lo antieconómico del viaje el capitán resolvería en última instancia suspender la partida, lo que no hubiéramos dejado de considerar lógico. Sin embargo, llegado el momento, ante nuestro asombro —únicos pasajeros aún—, soltó amarras y enfiló mar adentro hasta anclar después de dos horas de marcha. Como saldo de nuestra afanosa labor de ese día regresamos con dos hermosos ejemplares cada uno, cobrados luego de azarosas luchas, físicamente agotados, pero tan felices y con el corazón tan rebosante de fuertes emociones que los bruscos bandazos y los cabeceos pronunciados de la pequeña nave debidos al mar picado por la fuerte brisa que comenzó a soplar al emprender el retorno nos sabían en verdad a gloria, porque constituían un verdadero broche de oro para nuestro orgullo de deportistas, sano, puro, sin mácula.

Lo dicho hasta aquí demuestra que Nueva York, pese a sus muchos detractores —en general ocasionales visitantes— es, también en este aspecto, un paraíso para miles y miles de personas, esta vez las amantes de la caña y del anzuelo, pues éstas cuentan en ella con todos los medios necesarios para satisfacer su afición. La ubicación de la ciudad a este respecto es privilegiada, porque, como lo señalamos al principio, en menos de una hora podemos hallarnos en una de las bases de operación de cientos de embarcaciones de todo tipo.

A estas alturas es oportuno agregar que todas ellas están en condiciones de suministrar a su clientela los elementos que eventualmente ésta puede necesitar: cañas, reeles, anzuelos, bolsas para guardar los pescados, abrigos, impermeables, etc., así como bebidas y un ligero refrigerio; todo a precios muy acomodados. La carnada, gratis.



Gaviotas, eternas seguidoras de los barcos pesqueros en regreso.



Este es el aspecto que ofrece la cubierta de otro de los barcos pesqueros.



LA PRENDA QUE USTED SOÑO
"SHEEPSKIN"
CUERO LANAR
GAMUZADO RASADO
CON SU PROPIA PIEL

Carpas - Bolsas de dormir - Colchonetas y todo lo relativo al Camping.

CREDITOS PERSONALES

LA CARPA Sport
Av. Mosconi 3446 - T. E. 50-8208



NAUCAPE S.R.L.

NAUTICA
CAMPING
PESCA

NAUTICA: Cruceros - Lanchas - Botes. Motores fuera de borda y dentro-fuera: JOHNSON, EVINRUDE, CHRYSLER, CARNITI, YUMPA, TELESEL.
CAMPING: Carpas e implementos para CAMPING, ideales para cazadores y pescadores.
PESCA: Equipos completos para mar, variada, spinning y mosca.
FACILIDADES DE PAGO

AV. BELGRANO 2431 - Bs. As. T. E. 48-9262

En la exposición más natural, la línea completa Pionero
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

BRUMI DEPORTES

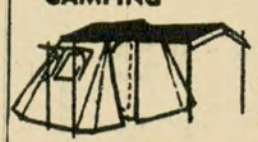
Ofreciendo el surtido más completo para CAMPING PIONERO Y DUVE.

Carpas Pionero, 4 personas	$ 24.600.—
Bungalow Pionero, 4 personas	„ 59.900.—
Bolsas de dormir de	$ 3.990.— y „ 5.500.—
Carpas Duve Sport 5/6 personas, con ábside	„ 32.500.—
Carpas Duve Sport, 2 personas	„ 14.600.—
Mochilas Universal 30 kgs. c/armazón	„ 4.400.—

Dto. a socios del A. C. A. 10% contado.
Créditos: 5, 10 y 15 meses.

H. YRIGOYEN 84 - MARTINEZ - 792-3444

CAMPING



PRECIOS
OFERTAS
ESPECIALES

RODADOS



Bicicleta "AURORITA" Plegable - Regulable	$ 19.980.—
Diván-Cuna extensible, estilo Vienés	$ 4.500.—
TRICICLOS para niños de 2 a 5 años	„ 1.980.—
CARPAS PIONERO tradicional, completas, con sobretecho y cumbrera. Desde	„ 13.900.—
CARPAS BUNGALOW PIONERO, desde	„ 46.000.—
MESA FORMICA plegable, con 4 bancos	„ 5.600.—
Colchoneta de espuma "SERPE"	„ 2.500.—

J. A. SERPE - Federico Lacroze 3000 - Buenos Aires



Vista de la cubierta de uno de los barcos "abiertos" a pescadores deportivos.

Un detalle pintoresco: para hacer más interesante la excursión, los patrones o capitanes invitan a formar un *pozo*, el que al finalizar la jornada es entregado a quien ha logrado el ejemplar de más peso.

Y, para poner una rúbrica agradable a todas las comodidades que se brindan, el deportista puede, en el viaje de regreso, por unas pocas monedas, encargar la tarea de limpiar el producto de sus afanes al personal de a bordo, ducho en ese menester, si no quiere ocuparse de él directamente.

Condiciones diferentes

Cuando satisfechos de experiencias como ésas nos sentamos a descansar y contemplar el mar, siempre igual y sin embargo distinto, mientras en el poniente muere el sol y la proa hiende acompasadamente el mar salobre en busca del puerto, al tiempo que las gaviotas, ávidas, se abaten sobre los restos de los pescados que se arrojan a las aguas, no podemos menos que pensar, con tristeza, en cuán diferentes son las condiciones en que deben desenvolverse en nuestro país los miles y miles de aficionados a este deporte. Tienen que conformarse, desde la costa, con dejar transcurrir las horas en la,



OFERTAS TEMPORADA INVERNAL

Carpas 4 pers., tela AVION, piso plastificado. GARANTIA ESCRITA $ 9.300
En exposición otros 20 modelos





Bolsa de dormir, 2º bajo cero
$ 2.800.—
...y otros 15 abrigadísimos modelos.

Además, tenemos para usted modelos europeos de ANORAKS y la línea más completa de ropa e implementos para ESQUI.

VISITE SIN COMPROMISO NUESTROS DOS PISOS DE EXPOSICION

SUIZA
CAMPING SPORT
Juramento 2432, casi Cabildo
T. E. 78 - 9038

TRAILLER MOCHILERO

QUAGLIA Y CIA.

EN DOS MODELOS
Totalmente construidos en chapa y caños de acero.
Suspensión con elásticos y amortiguadores hidráulicos. Cocina con dos hornallas.

FINANCIACION
EXHIBICION

- Tanque de agua
- Dos colchones de espuma de goma con fundas
- Dos mesadas
- Porta garrafa de 10 Kg.
- Capacidad seis personas.



Patente Argentina N 15921

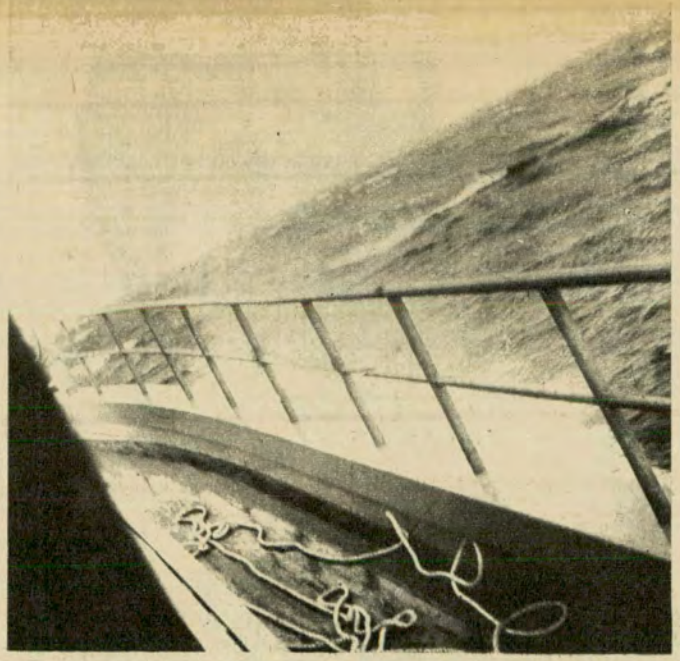
CANALEJAS 2961 - BUENOS AIRES

SOLO EL MAL USO PUEDE DAÑAR NUESTRAS CARPAS...

...y, aún así, resultará difícil!! Péro, por si esto llegara a ocurrir, COMPAÑIA LONERA ARGENTINA otorga a cada uno de sus clientes un SERVICE ESPECIAL SIN CARGO. Es decir: si por falta de experiencia o descuido, su carpa, comprada en COMPAÑIA LONERA ARGENTINA, llegara a sufrir algún daño en cualquiera de sus partes, COMPAÑIA LONERA ARGENTINA se ocupará de su TOTAL REPARACION sin cargo alguno.
Sólo quienes fabrican lo mejor pueden otorgar semejante GARANTIA.
No desaproveche ésta oportundiad, antes de comprar su carpa visite COMPAÑIA LONERA ARGENTINA, Montevideo 255, Capital... después decida. También: venta de telas para carpa con asesoramiento completo sin cargo, para que usted confeccione SU carpa.

diríamos, clásica estática postura del pescador adormilado por la falta de pique, o, en el mejor de los casos, actuar desde un muelle o espigón, con una suerte con frecuencia no muy diversa. Y como saldo, al final del día, casi siempre una gran amargura ante el tiempo lastimosamente perdido.

Aquí los pescadores aficionados son seres cuya suerte a nadie preocupa ni inquieta. Están dejados de la mano de Dios, a pesar de que su deporte podría ser uno de los más difundidos si se advirtiera su doble e insuperable beneficio: incentivo saludable para el cuerpo, y para el alma sedante impar.



En el retorno, el mar picado sacude violentamente la embarcación.

Nadie ha reparado nunca en que, en primero y último análisis, constituye la pesca la célula primigenia, capaz de difundir el amor al elemento vital —llámese arroyo, laguna, estuario, mar—, con todo lo que él encierra en potencial alimentario para el pueblo.

Consideraciones finales

Nadie ha reparado nunca, al parecer, en que la conciencia marítima, tan necesaria en la Argentina —con su interminable litoral atlántico, venero inagotable que atrae, no en vano, a las flotas pesqueras de grandes potencias situadas muy lejos de nuestras costas—, tiene que ser despertada, para que los resultados sean perdurables, natural y paulatinamente; no con campañas repentinas, esporádicas y meramente verbales o escritas, que irremisiblemente caen en el vacío, sino con medidas efectivas y escalonadas que traerán la concretación del objetivo buscado, aunque sólo como corolario mediato.

Las viejas costumbres, adentradas profundamente en el pueblo, únicamente pueden ser reemplazadas por otras nacidas de él. No nos limitemos a instarlo a que *coma más pescado*. Despertemos antes su amor por el elemento primario y lo que él atesora. Lo demás vendrá luego por añadidura.

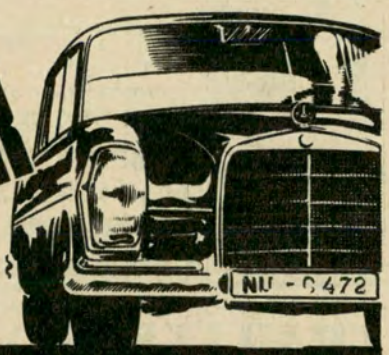
Estimulemos, pues, a esos aficionados. Promocionemos el establecimiento de empresas destinadas a servirlos. Multiplicaremos así el número de ellos y orientaremos nuestra mira de tal forma que en un futuro no muy lejano podremos dar en el blanco.

Para terminar, y sin con ello querer en absoluto señalar un camino —porque nuestra idiosincrasia es otra—, mencionaremos, como demostración de lo que puede la voluntad puesta en acción, que un modesto condado de la Florida (Citrus County) para publicitarse ha dispuesto hace un tiempo la realización de un *fishaton* (maratón de pesca), en cuyo transcurso se lanzaron desde el aire 4.000 pequeñas botellas plásticas que contenían cupones con regalos por un total de diez mil dólares, entre los que figuraban 4 lotes de terreno, fines de semana gratuitos en una playa de moda, motores fuera de borda, etc.; además de premios en efectivo por la pesca de los mayores ejemplares de las distintas especies que abundan en sus aguas.

SISTEMA FERROVIARIO JUNTO AL COMPLEJO ZARATE - BRAZO LARGO

LA Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles —ALAF— ha dirigido una nota al primer mandatario de la Nación, suscripta por su titular, el ingeniero Fernando Solares Risco, en la que se solicita se contemple la posibilidad de ejecutar íntegramente el complejo Zárate-Brazo Largo, sin dejar para una segunda etapa la parte ferroviaria.

si en foto COLOR prefiere la línea europea



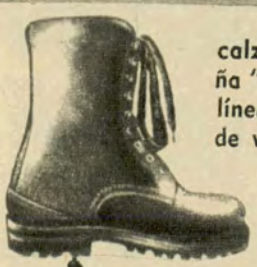
su película es Agfacolor

HOLM

DISTRIBUIDOR Agfa EN BELGRANO

Oficina exclusiva para socios del ACA (sin problemas de estacionamiento)
Película a precios especiales y como siempre
REVELADO EN 48 HORAS
CONSULTENOS

AMENABAR 1380 – T. E. 73 - 9186



calzado de alta montaña "sky" y "antártico" - línea completa "sport y de vestir".



N 588

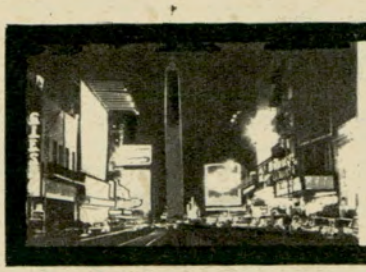
camping - bolsas de dormir - carpas - anoraks - mochilas - ropa para sport - turismo - artículos de primerísima calidad.

FABRICANTES

Adherido a Crédito Universal

Marasco y Speziale

PASCO 765 - T. E. 48-3418 - Bs. As.



BUENOS AIRES NOCTURNO

RESTAURANTES - NIGHT CLUBS

LA PORTA D'ORO

DISTINCION

RESTAURANT
GRILL - BAR

DINER'S DANZANTES

Todas las Noches
3 Orquestas

con las actuaciones especiales de los mejores cantantes del momento.

Carlos Pallegrini 1522 T. E. 44-1529

---

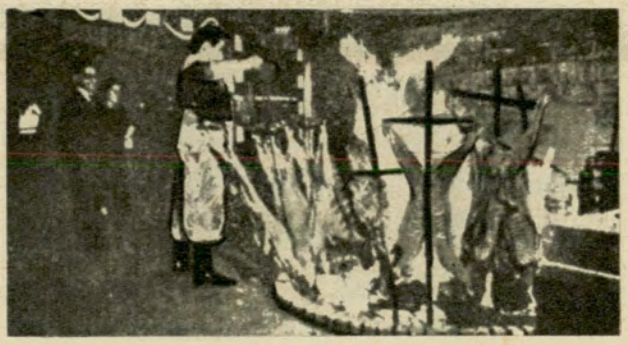
05 confitería bar salón de té

RESTAURANTE

Paraná 1209
T. E. 42-0455

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

UN LUGAR DISTINGUIDO EN LA GRAN VIA DEL NORTE

Queen Mary

American Bar
Restaurant

ESPECIALIDAD POLLITO AL CHAMPIGNON

Av. SANTA FE 1773 41 - 3766

LA AUTENTICA
PARRILLA Y RESTAURANTE

LA BANDERITA

Nuevamente en el Barrio Montserrat en su nuevo local.

. . . y como siempre con carne de Exportación y gran Puchero de Gallina después de las 12 horas. Estacionamiento gratis.

MORENO 1139 casi esquina Lima

SIEMPRE LES ESPERAMOS EN...

ARTURITO o *La Churrasquita*

Los mejores restaurantes de la calle Corrientes

Especialidad en: CAZUELA DE MARISCOS - PAELLA VALENCIANA - CARNE DE PRIMERA CALIDAD - PASTAS CASERAS

CORRIENTES 1124 - 35-0227 ABIERTO DIA Y NOCHE CORRIENTES 1180 - 35-2900

beneficiese

CON LOS DESCUENTOS QUE LE OFRECEN LAS

CASAS ADHERIDAS AL A.C.A.

(Continuación)

OPTICA FOTO MERLO
Av. Libertador 222 - Merlo
Optica ..... 15 %
Foto ..... 10 %

SANTA TERESITA
Cabildo 1986
Optica, ortopedia ..... 15 %

OPTICA FRANCHINO
Laprida 180 - Lomas de Zamora
Optica ..... 10 %

OPTICA FRANKLIN
Av. Santa Fe 2582 y 3548
Optica ..... 30 %
Lentes contacto, foto, cine, cirugía 10 %

OPTICA GARBARINO
Florida 378 - Local 23
Armazones ..... 5 % al 40 %
Cristales Ray-Ban ..... 30 %

OPTICA HOYOS S. R. L.
Rivadavia 3850
Optica ..... 30 %
Cine - foto ..... 10 %

OPTICA INGLESA
Belgrano 102 - San Isidro
Optica ..... 30 %

OPTICA JONTE
Alvarez Jonte 2210
Optica ..... 25 %
Fotografía y afines ..... 10 %

OPTICA LA PLATA
Diag. 80 Nº 866 entre 46 y 47 - La Plata
En general ..... 20 %

OPTICA MEZZANOTTE
Calle 40 Nº 466 - La Plata
Optica y fotografía ..... 15 %

OPTICA PANIZZA
Suipacha 33
Optica y recetas ..... 30 %
Fotos ..... 5 %

OPTICA PARIS
Sarmiento 979
Optica ..... 20 %

OPTICA PISANI
Suipacha 745 - 2º Piso - E
Armazones y cristales ..... 40 %

OPTICA REX
Sarmiento 829
Optica en gral. ..... 30 %

OPTICA RODRIGUEZ
Italia 111 - Avellaneda
Optica ..... 30 %
Art. fotográficos, fotocopias, fotocolor, cine ..... 10 %

OPTICA SARACCO
Rivadavia 5320
Optica, recetas médicas ..... 40 %
Foto, cine, excepto rollos . 5 % al 20 %

OPTICA SARMIENTO
Av. del Trabajo 2941
Optica ..... 20 %

OPTICA SPIVAK
Carhué 46
Anteojos sol, reparación ..... 20 %
Recetas, fotografía ..... 10 %

OPTICA SUPERLENT
Tucumán 141, 9º "B"
Lentes de contacto ..... 30 %
Pruebas gratis, sin compromiso

OPTICA TIGRE
Cazón 1228 - Tigre
Optica ..... 20 %
Foto, anteojos sol ..... 10 %

OPTIFILM S. R. L.
Esmeralda 635
Optica ..... 30 %
Fotografía, laboratorio, grabadores 10 %
Máquinas fotográficas ..... 5 %

ORTOPEDIA CA-MAR
Av. San Juan 4035
Ortopedia, contado ..... 10 % al 20 %

ORTOPEDIA CERLIANI
Bmé. Mitre 4242
Ortopedia, pedicuros ..... 30 %

ORTOPEDIA MARTINEZ
Albarellos 1958 - Martínez
Ortopedia, cirugía ..... 15 %

ORTOPEDIA NOYA
Yerbal 2735
Medias para várices, plantillas, etc. 30 %

ORTOPEDIA Y OPTICA RIVADAVIA
Rivadavia 4219
Ortopedia, Optica ..... 30 %
Foto, cine ..... 10 %

PEDICURIA ASTRO
Rivadavia 5456
Ortopedia ..... 10 %

PUPILENT-VOSS S. A. I. C.
Diag. Norte 720
Lentes de contacto ..... 10 %

RODIN FOTO ESTUDIOS
Uruguay 839 - Cap. y Av. 51 Nº 623 - La Plata
Fotografía ..... 5 %

RODRIGUEZ PEÑA
Rodríguez Peña 470
En general ..... 50 %

ROSSI Y LAVARELLO S. A. C. I.
Corrientes 1145
Artículos fotográficos ..... 10 %

SCHILD-OPTICA S. R. L.
Florida 524
Optica ..... 35 %
Lentes de contacto ..... 30 %
Fotografía ..... 5 %

SUÑER Y SUÑER
3 de Febrero 112 - Caseros
Optica ..... 20 %

TOSSO Y CIA.
Rivadavia 145 - Quilmes
Optica ..... 15 %

HOTELES

ALVEAR PALACE HOTEL
Av. Alvear 1891
Alojamiento - Restaurante ..... 10 %

CLARIDGE HOTEL
Tucumán 535
Alojamiento ..... 10 %

GRAN HOTEL ORLY
Paraguay 474
Alojamiento ..... 10 %

GRAN HOTEL TRANSOCEAN
Lavalle 538/42
Alojamiento ..... 10 %

HOTEL CONTINENTAL
Av. Pte. Roque S. Peña 725
Alojamiento ..... 10 %

HOTEL CRILLON
Santa Fe 796
Alojamiento ..... 10 %

HOTEL IMPALA
Libertad 1215
Alojamiento ..... 10 %

HOTEL MONUMENTAL
Junín 357
Alojamiento ..... 10 %

HOTEL RICHMOND
Florida 470
Alojamiento ..... 10 %

ITALIA HOTEL ROMANELLI
Reconquista 647
Alojamiento y Restaurante ..... 10 %

LINCOLN HOTEL
San José 1299
Alojamiento ..... 10 %

OXFORD HOTEL
Chacabuco 719
Alojamiento y Bar ..... 10 %

PROMENADE HOTEL
Charcas 444
Alojamiento ..... 10 %

REAL SPLENDID HOTEL
Ramón L. Falcón 2799
Alojamiento familiar ..... 10 %

SAVOY HOTEL
Callao 181
Alojamiento ..... 10 %

WALDORF HOTEL S. R. L.
Paraguay 450
Alojamiento ..... 10 %

JARDINERIAS Y SEMILLERIAS

CASA LUIS COSTANTINI S. A.
Bmé. Mitre 1767
Implementos jardín ..... 5 %
Semillas - flores ..... 10 %

CASA TUCAN
Rawson 2093, Martínez
Semillas - plantas ..... 10 %

HOLANDA EN BUENOS AIRES S. R. L.
Rivadavia 2586
Herramientas y fungicidas ..... 5 %
Semillas - plantas ..... 10 %

SEMILLERIA FRANCO-AMERICANA S. R. L.
Florida 753, local F. 20
Herramientas y máquinas ..... 5 %
Semillas - flores ..... 10 %

JOYERIAS Y RELOJERIAS

CASA BATKIS
Pueyrredón 1114 y Corrientes 4081
Joyería y relojería .... del 20 al 30 %

CASA BELLUNI-FRONTI Y CIA.
Cangallo 1161 y Uruguay 170
Joyería ..... 5 %
Copas y trofeos ..... 10 %

CASA DE SANTIS
Local 9, Galería Rodríguez San Miguel
Joyería y relojería ..... 10 %

CASA ESCASANY
Perú esq. Rivadavia
Artículos para regalos. Marroquinería. Relojería ..... 10 %

CASA GADY
Cabildo 2161/69
Joyería - relojería ..... 10 %

CASA LEONE
Gaona 1469
Joyería - relojería ..... 10 %
Composturas ..... 15 %

CASA PIPERNO
Rivadavia 8769
Joyería - relojería ..... 10 %

CASA SENDRA
Florida 385
Joyería - relojería ..... 10 %

PUBLICIDAD A.C.A.

N 801

VENTA DE CUBIERTAS CON DESCUENTOS A SOCIOS

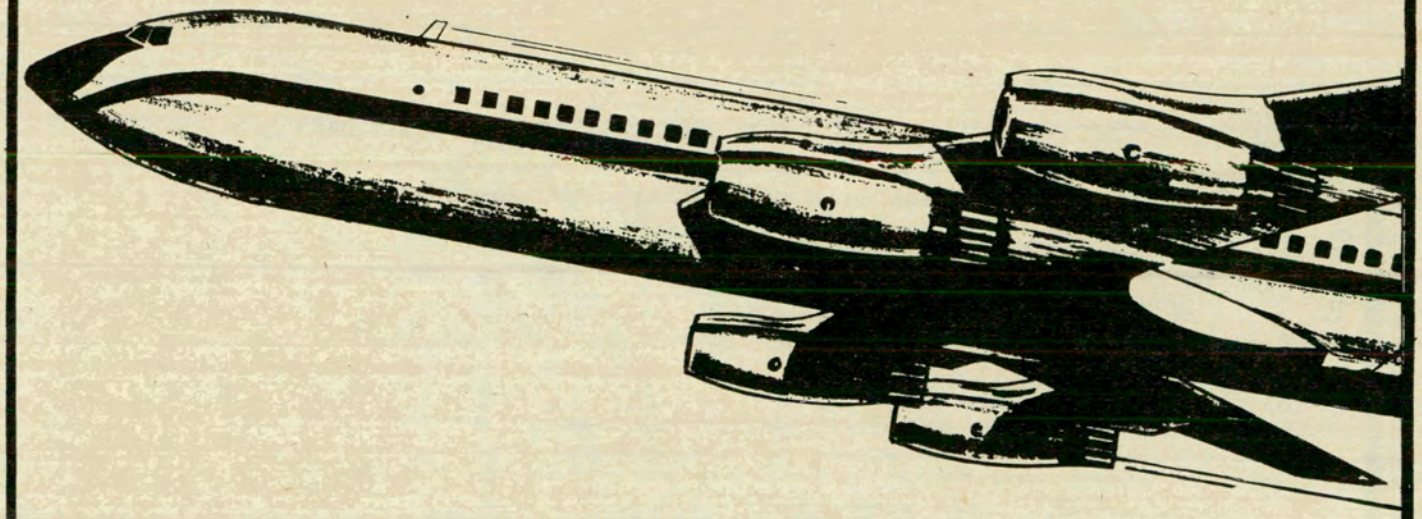
20%

EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

EN TODO EL PAIS

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
F.I.A.-A.I.T.-F.I.T.A.C.





PROGRAMA DE EXCURSIONES 1968

JULIO

Día 19 — BARILOCHE. En superpullman de lujo. Duración: 12 días.

Día 19 — MENDOZA-SAN LUIS-SAN JUAN. En superpullman de lujo. Duración: 10 días.

Día 19 — NOROESTE ARGENTINO. En superpullman de lujo. Duración: 17 días.

Días 9 y 20 — ASUNCION Y CATARATAS DEL IGUAZU. Ida y regreso en vapor. Duración: 18 días.

Día 24 — EUROPA. 55 días de estada, recorriendo 9 países. Asistencia a la Carrera Automovilística de Monza. En avión o vapor. Planes de financiación.

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.

SETIEMBRE

Día 20 — 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.

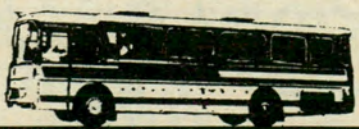
EXCURSIONES A EUROPA
Salidas durante todo el año

Reserva de pasajes ferroviarios
"EURAILPASS" y "AMERAILPASS"

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

PUBLICIDAD A. C. A.

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

AUTO CLUB informa



Fue presentado un prototipo del chasis Fiat para ómnibus

FIAT Concord presentó en su fábrica de El Palomar el prototipo de su chasis para ómnibus 341/A, destinado al transporte de pasajeros de larga distancia, que será producido en nuestro país por la mencionada firma en su Centro Industrial de Córdoba. Las características del chasis Fiat lo hacen apto para transitar en cualquier tipo de caminos y en las más variadas condiciones climáticas, disponiendo para ello de un motor Diesel de aspiración natural, de 6 cilindros en línea, de 228 CV, que está ubicado en la parte posterior del vehículo. Asimismo, su suspensión neumática asegura el máximo confort a los pasajeros, siendo la longitud total del chasis de 12 metros.

UNA ESTADISTICA INTERESANTE

A propósito de las elecciones efectuadas en Francia, se informó que 32.440.000 franceses tienen la edad de votar, y entre ellos 6.240.000 con más de 65 años. Entre los 21 y los 44 años, hay más hombres que mujeres, pero, a partir de los 45 años, se invierte la proporción, mientras que después de los setenta. de cada tres electores dos son mujeres y uno solo varón.

He aquí un panorama del cuerpo electoral francés:

11.400.000 hombres casados; 11.150.000 mujeres casadas mayores de edad (250.000 mujeres casadas de menos de 21 años, no votan); 3 millones de mujeres viudas; 2.700.000 hombres solteros; 2 millones de mujeres solteras; 700.000 hombres viudos; 500.000 mujeres divorciadas; 350.000 hombres divorciados.

En cuanto a las ocupaciones de los electores, cabe indicar que hay diez millones de "inactivos", pero esta categoría incluye a las madres de familia. Entre los "activos", figuran: 7.500.000 obreros; 2.900.000 agricultores, a los que se agregan 600.000 asalariados agrícolas; 2.500.000 empleados; 1.900.000 ejecutivos medios; 1.450.000 patronos del comercio, a los que se agregan 750.000 patronos de la industria; un millón de profesionales; 1.200.000 de "varios", incluyendo esencialmente enfermeras, peluqueros, personal doméstico, de maestranza, etc. Cabe finalmente agregar 570.000 personas que pertenecen a otras categorías sociales, tales como el clero (I.A.F.).

BUJIAS CHAMPION APOYA AL T. C.

BUJIAS Champion y sus distribuidores en el país han organizado un certamen cuyo fin es el de premiar a aquellos corredores que participan en el Campeonato Argentino de T.C., equipando a sus máquinas con ellas.

Han sido invitados a intervenir las figuras más destacadas de la categoría, totalizando veinte corredores. Ya han adelantado su participación la mayoría de ellos.

Al finalizar el Campeonato Argentino de T. C. se entregará al ganador del certamen un trofeo y premios en efectivo, existiendo también premios en efectivo para el segundo y tercero.

NUEVO EMBAJADOR DE FRANCIA



EL 20 de mayo último llegó a Buenos Aires el conde Jean de la Grandville, nuevo embajador de Francia en nuestro país. El distinguido diplomático es licenciado en letras, doctor en Derecho y diplomado de la Escuela Libre de Ciencias Políticas. Fue honrado con la Cruz de Guerra (1939-1945) y es oficial de la Legión de Honor. Se inició en la diplomacia en 1940 y entre otros cargos importantes fue ministro plenipotenciario en Moscú y Jefe del Servicio de Pactos del Ministerio de Relaciones Exteriores.

"RATING" DE L. P.

Según la investigación de mercado efectuada por la Organización "Record of Records", los discos long play de mayor venta en nuestro país durante los meses de abril y mayo han sido los siguientes:

A LOS 80 AÑOS, por Maurice Chevalier, CBS 8847.

JUGUEMOS EN EL MUNDO, por María Elena Walsh, CBS 8830.

CONCIERTO DE ARANJUEZ, por los Swingle Singers, PHILIPS 82196.

LA MUSICA, por la orquesta de Paul Mauriat, PHILIPS 82195.

EL EVANGELIO CRIOLLO, MUSIC-HALL 12712.

AMANTE, por Bert Kaempfert y su orquesta, PHONOGRAM (POLYDOR) 20345.

MODERN JAZZ QUARTET, SAVOY 22046.

FILM FAME, por Enoch Light, PROYECT 5013.

THE FIREBALLS, EMI 5001.

CUANDO MIRO EN TUS OJOS, por Réquinto González, ODEON 2149.

BEACH SAMBA, por Astroud Gilberto, VERVE 72022.

GUITAR UNDERGROUND, PROYECT 5015.

FABULOSOS, por Spencer Davis Group, PHILIPS 82191.

CHARLIE PARKER MEMORIAL, SAVOY (TROVA) 22000.

THE COWSILLS, MGM 92018.

BEEGEES Ist, POLYDOR 20339.

AUTO CLUB informa

NUEVO SISTEMA DE FRENOS

CLEMENTE Martin y Hno., fabricante de los frenos Sylvania, ha lanzado a la venta un nuevo modelo de servo-freno. Se trata de un servo-freno de doble circuito que brinda una frenada balanceada repartiendo convenientemente la presión a los dos ejes. Otra de las ventajas es la de que los dos circuitos son independientes, razón por la que, a pesar de la rotura de uno de ellos, el vehículo no queda sin frenos. Asimismo, la firma Clemente Martin y Hno. ha presentado al mercado nacional un nuevo servo-freno de potencia para coches con motor de dos tiempos y diesel. Este nuevo equipo aumenta la seguridad en unidades como DKW, Rastrojero, Mercedes Benz, etcétera.

MIEMBROS DE LA CANCILLERIA VISITAN LA FABRICA DE SAFRAR



UN grupo de miembros de la cancillería argentina visitó la planta industrial de Safrar, en Berazategui, apreciando en detalle los procesos de fabricación de los coches Peugeot. Integraron la comitiva el embajador Jorge Robbio Campos, el Ministro Carlos Quesada Zapiola y los Consejeros Jorge Montes de Oca, José María Pico, José Caride Cevallos, Tulio Sagasti y Alberto Cadematori; acompañados por un grupo de funcionarios.

HECIO CUOMO ES EL NUEVO GERENTE COMERCIAL DE CBS

EL señor Hecio Cuomo ha sido designado gerente comercial de Discos CBS, empresa subsidiaria de Columbia Broadcastings System Inc., en reemplazo del señor Douglas G. Taylor, quien presentó su renuncia por razones personales y para dedicarse a nuevas actividades. Actuará como asistente del señor Cuomo, en la función de gerente de ventas, el señor Luis Aguado.



DUODECIMA CONVENCION GENERAL DE LOS LABORATORIOS ROUX - OCEFA

EN el Salón de Actos del A.C.A. se llevó a cabo la 12ª Convención General de los Laboratorios Roux-Ocefa, con asistencia de todos sus delegados científicos del país y del extranjero. Se presentaron, por primera vez en Latinoamérica, modernas bolsas plásticas "apirotransfusor" para recoger y trasfundir sangre, provistas de solución anticoagulante, fabricadas en material plástico P.V.C. completamente atóxico. El envase "apirotransfusor" es estéril, irrompible, liviano, práctico, descartable y fácil de almacenar y transportar. Asimismo, fueron presentados hilos para saturar quirúrgicas (catgut, nylon, etc), enhebrados en agujas atraumáticas y también sin enhebrar, envasados en sobres plásticos "packestéril" sellados electrónicamente.

VIAJO A EUROPA Y ORIENTE EL DR. LAZARO FREIDENBERG

HA partido a Europa, en viaje de observación y promoción turística el doctor Lázaro Freidenberg. Su itinerario comprende principalmente las costas marítimas de España, Francia, Italia, Grecia e Israel, para estudiar sus caminos, sus sistemas hoteleros y, en general, los servicios que se prestan al turista.

El doctor Freidenberg es presidente del Comité Permanente pro Construcción de la Ruta Provincial 11 y del Aeroclub de Santa Teresita, y miembro fundador de la Asociación de Fomento y del Santa Teresita Golf Club, entidades que le han confiado su representación.

MOLYKOTE OFRECE UN SERVICE GRATUITO DE AUXILIO

DOW Corning de Argentina, fabricante de los productos Molykote, ha puesto al servicio del automóvil del usuario, como así también del coche de competición, un jeep convenientemente equipado que prestará service totalmente gratuito y de auxilio en las principales rutas del país y escenarios deportivos. La unidad rodante se identifica por la marca pintada en sus laterales, por sus luces rojas intermitentes y sachet gigante de plástico, que permanece iluminado toda la noche.

En su interior se ha instalado un verdadero taller y un proyector, con el cual se ilustrará al público sobre la industrialización y el debido uso de productos Molykote.

REUNION DE CONCESIONARIOS

LOS concesionarios de Citröen de todo el país se reunieron en la planta de Citroën Argentina S. A., concretando una activa jornada de trabajo, en cuyo transcurso se analizaron los exitosos resultados obtenidos en las ventas de los 12 últimos meses, determinándose metas específicas para el año en curso, a cumplir mediante un plan de acción establecido de común acuerdo.



VIAJO A EUROPA EL SR. FRANCISCO VILLAR

EL señor Francisco Villar, presidente de Quintana S. A., director del Banco Internacional, director de la Compañía de Seguros Occidente S. A., integrante del cuerpo directivo de A.C.A.R.A. y director de Finanfor S.A., inició una extensa gira por el Viejo Mundo. En su viaje visitará la planta industrial de Ford en Alemania y asistirá al Congreso Técnico Automotor que próximamente se efectuará en Barcelona, España.



NUEVA PALANCA DE CAMBIOS AL PISO

HA sido presentada recientemente en el mercado automotriz la palanca de cambios al piso "circuito uno". De características netamente deportivas, fluidez de diseño y facilidad y precisión en el manejo de los cambios, permite una instalación sencilla en el automóvil, no siendo necesario extraer la caja de cambios para realizarlo. Elimina el varillaje y no requiere lubricación. Este producto ya ha sido probado en nuestro país con buenos resultados.

CONCEDIOSE LA DISTRIBUCION DE LOS FILTROS HASTINGS

LOS filtros Hastings, fabricados por Doblametal S. A., boja licencia de Hastings Manufacturing Company, USA, poseen como material filtrante celulosa tratada resínicamente en los Estados Unidos. Una tuerca en la unida sellada facilita su colocación, ajuste y cambio con una llave común, por lo cual todas sus partes son reforzadas. La distribución exclusiva fue otorgada a De Ambrosi Lameka S. A. y a sus sucursales y distribuidores de todo el país.

CITRÖEN ARGENTINA AGASAJO AL SEÑOR ALFREDO LUCAS

APROVECHANDO la estadía en Buenos Aires del señor Alfredo Lucas, director de exportación de la S. A. Andre Citroën, de Francia, la firma Citroën Argentina S. A. ofreció un coctel en los salones del Plaza Hotel. En el curso de esta reunión se comentaron múltiples aspectos relativos a los vínculos comerciales e industriales entre Francia y la Argentina y, especialmente, a lo que concierne a la expansión de negocios de la firma Citroën en la Argentina.

POSIBILIDADES INDUSTRIALES EN PARTIDOS BONAERENSES

SE realizaron en Tres Arroyos las reuniones de representantes de los jefes municipales de Tres Arroyos, Necochea, Juárez, Lobería, González Chávez y San Cayetano, con el fin de estudiar los borradores de la primera etapa de los trabajos de elaboración del proyecto de selección de posibilidades industriales de la región, estudio contratado por dichas comunas con el Instituto de Investigaciones Económicas y financieras de la Confederación General Económica.

INAUGURACION DE UN NUEVO LOCAL



LA firma Crypsa, Service Especializado en Peugeot, inauguró un nuevo local en Mario Bravo 271, donde se atienden simultáneamente 50 coches en su Sección Chapa, Pintura y Mecánica General. Con tal motivo se realizó una reunión que contó con la presencia de colaboradores, proveedores, clientes y amigos, haciendo uso de la palabra el director, Ing. Carlos A. Ranalli. A su lado, los Sres. Leopoldo Tieri y Antonio Solda, directivos de la empresa.

VIAJE DE UN DIRECTIVO DE AUTOVOX ARGENTINA

CON destino a Europa partió en compañía de su señora esposa el Sr. Desiderio Grosz, director comercial de Autovox Argentina S. A., con el fin de tomar contacto con importantes firmas en el ramo de la electrónica, especialidad de su empresa.

FACILIDADES PARA LOS TURISTAS QUE VAN A EE. UU.

EL director del Servicio de Turismo de los Estados Unidos anunció que se ha establecido una "Tarjeta de Cortesía", destinada a reducir el costo de los viajes a ese país.

La tarjeta es el resultado de una recomendación de la Misión Especial sobre turismo del Gobierno-Industria del presidente Johnson, dirigida por el embajador Robert M. McKinney.

Esta tarjeta da al portador derecho a descuentos que llegan hasta un 50 % sobre tarifas aéreas de cabotaje, y otros descuentos para hoteles, restaurantes, alquiler de automóviles, negocios, etc.

Los descuentos están a disposición de los viajeros extranjeros de todo el mundo y de los estadounidenses que residen en el exterior, con la excepción de ciertos alquileres de aviones y automóviles que están limitados para los residentes del otro lado del hemisferio occidental.

La "Tarjeta de Cortesía" que tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre del corriente año, fuera de los Estados Unidos se la podrá obtener en las compañías aéreas y marítimas, agencias de viajes y organizadores de giras.

Las oficinas de inmigraciones y naturalización en los puertos validarán la tarjeta en el momento del arribo. Ella tendrá valor durante 90 días. En cualquiera de las oficinas mencionadas se podrá obtener una nómina completa de los comerciantes que participan en el programa de descuentos.

La "Tarjeta de Cortesía" en su frente azul, blanco y rojo ofrece un mensaje de bienvenida del presidente Johnson.

El reverso tiene un espacio para el nombre del titular de la tarjeta, país de residencia y número de pasaporte; la estampilla de admisión y la agencia que la entregó. También lleva inscripto VISIT USA.

Por su parte, quienes intervienen en el programa de descuento exhibirán la insignia "VISIT USA".

SE INCORPORAN DOS NUEVOS MIEMBROS A LA ACADEMIA FRANCESA

DOS nuevos miembros han sido incorporados recientemente a la Academia Francesa. Son ellos el poeta Pierre Emmanuel y el profesor Jean Fourastié.

El poeta Emmanuel nació cerca de Pau en 1916 y su obra literaria es esencialmente poética. Al lado de Aragón y Paul Eluard, fue uno de los grandes poetas de la Resistencia. En 1967 publicó su último libro: "El mundo es interior".

Nacido en 1907, en el departamento de Niévre, el profesor Fourastié fue elegido miembro de la Academia de Ciencias Morales y Políticas, en la sección de moral y sociología. Es ingeniero, doctor en Derecho y diplomado de la Escuela Libre de Ciencias Políticas.

EL RUIDO DEL

Por G. L. FUCHS

TODO el mundo está de acuerdo en que el tránsito de nuestras ciudades no sólo es excesivamente ruidoso sino que parece empeorar a ojos vistas. Hay también acuerdo casi unánime sobre la necesidad de controlar esa nueva forma de contaminación atmosférica, que al igual que el **smog** invade nuestras calles y atormenta a los transeúntes día y noche. Con el agravante de que al ruido del escape de automotores se suman los bocinazos y la algarabía de altavoces, pregones y gritos. Ante ese consenso de que el ruido debe ser controlado urgentemente, es lógico preguntarse: ¿Por qué no se hace aparentemente nada? O bien: ¿Es que no puede realmente hacerse algo para impedir que aumente el ruido de esa manera incontrolada?

Estamos en condiciones de afirmar que, si bien no puede eliminarse el ruido de nuestras calles, puede muy bien controlárselo, prohibiendo los innecesarios y regulando los excesivos.

Para comprender mejor el problema, conviene analizarlo en sus causas, revisando luego los medios de que se dispone para combatirlo y mencionando las consecuencias que acarrea el tolerarlo sin tomar medidas.

Causas del ruido

La principal causa del constante aumento del ruido callejero es el incremento en el número de vehículos automotores que circulan, el aumento de la potencia media de los motores y de la velocidad del tránsito. Estas son las principales causas tecnológicas; pero hay otras no menos importantes de índole subjetiva, tales como cierta predilección por el ruido de escape como símbolo de poderío mecánico y aún económico.

Se ha probado, con experimentos serios, que un buen silenciador no reduce la potencia ni la velocidad de un vehículo a marcha normal y sólo sería justificable su eliminación en ciertas competiciones deportivas. En cuanto al rendimiento en el combustible, su influencia es totalmente nula.

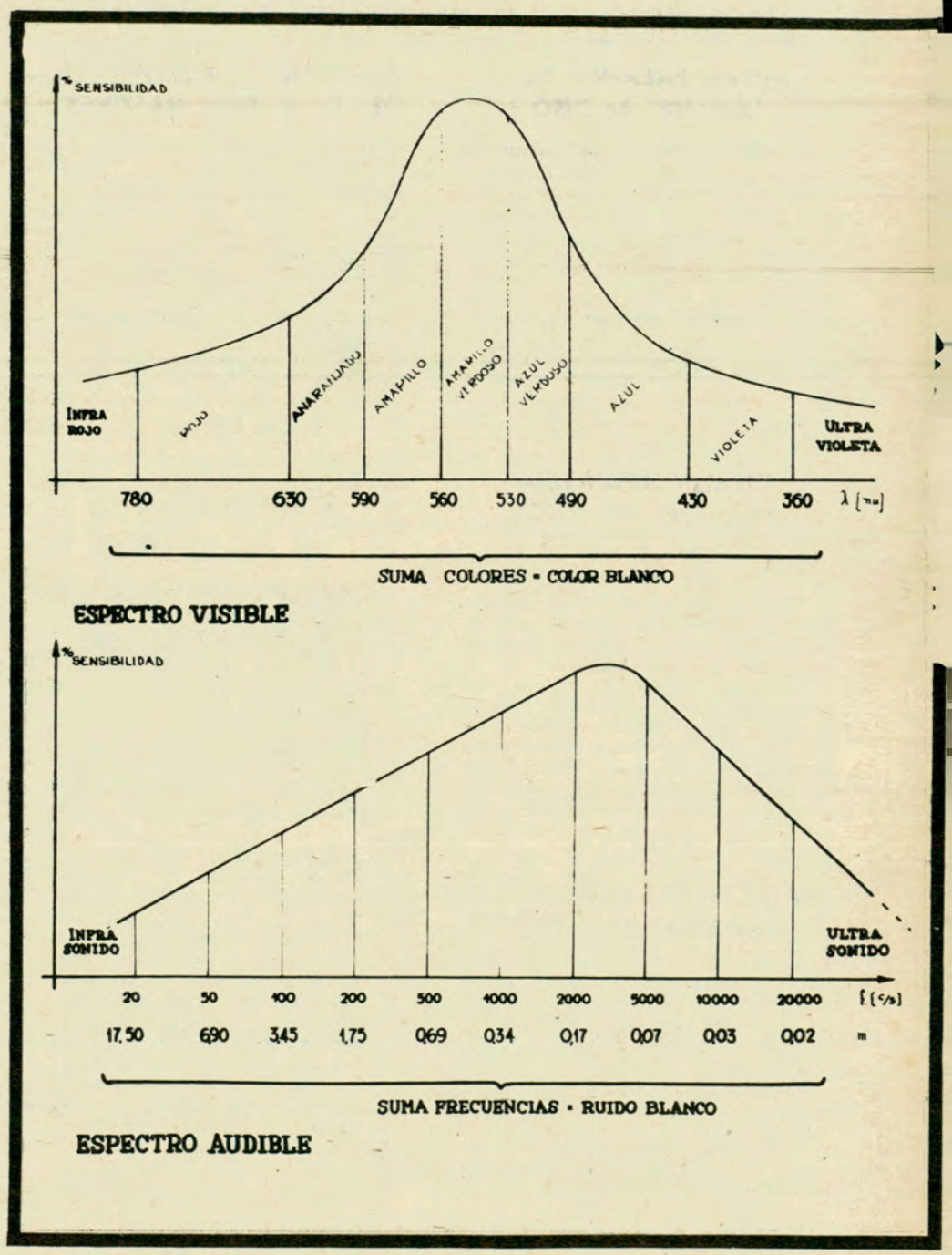
Otra de las causas subjetivas de la predilección de ciertas personas por el ruido es la que lo asocia con dinamismo, con animación o con progreso, asociaciones tan erradas como perniciosas, porque está probado que el ruido daña, sobre todo a los niños de brazos, a los enfermos cardíacos y a los ancianos.

En los motociclistas que quitan el silenciador parecería haber, aparte de un ingenuo deseo de llamar la atención, el temor de ser arrollados en su acrobático y sinuoso avance entre el complicado tráfico callejero.

Uno de los factores que, juntamente con las causas antes citadas, conspira contra la efectividad de cualquier limitación del ruido es la dificultad para medir, y sobre todo para evaluar, la molestia y el daño que puedan causar. Se han diseñado aparatos medidores de niveles sonoros que permiten establecer en cuaquier momento el nivel alcanzado por el ruido callejero. Pero su variabilidad en el tiempo hace difícil establecer el nivel medio reinante, para lo cual es necesario recurrir a estadísticas y procedimientos complicados y de no muy fácil interpretación. Sin embargo, se han podido establecer niveles máximos tolerables y no sería esa dificultad suficiente para justificar la indiferencia que se observa ante el problema.

Evaluación del ruido

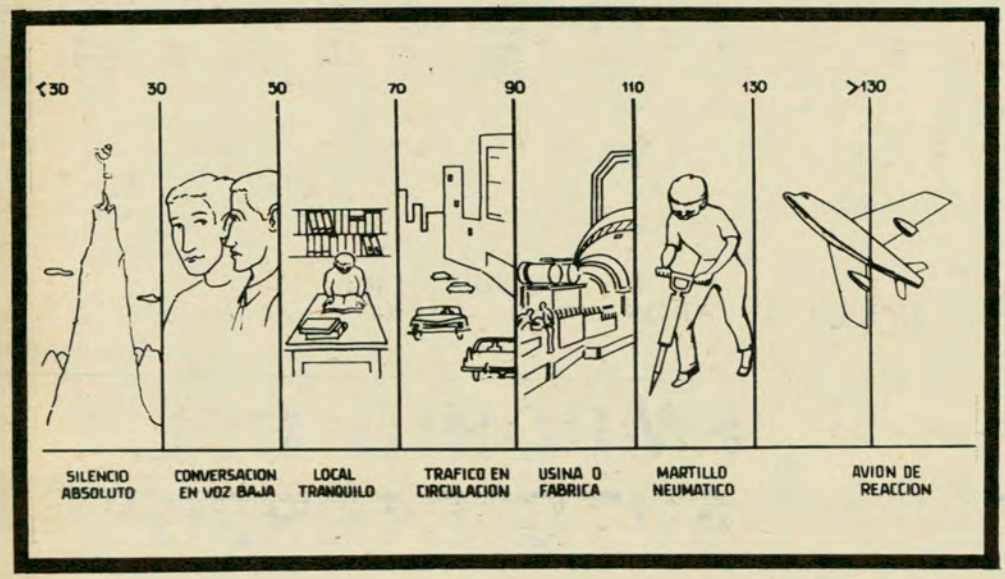
Otro atributo más significativo que el nivel, el cual se mide en unidades



Así como cada color corresponde a una frecuencia o longitud de onda luminosa, en el sonido cada frecuencia corresponde a un tono.

TRANSITO

Para Autoclub



Para una mejor idea de lo que significan los niveles sonoros en decibeles, se indican aquí los que más corrientemente encontramos en la vida cotidiana.

técnicas llamadas **decibeles,** es la fuerza sonora o **sonoridad** del ruido. Su cálculo es más complejo y las unidades empleadas se llaman **sones.** El intento de medir las fuerza- mediante aparatos no ha tenido todavía completo éxito. Otro atributo en apariencia más apropiado para la evaluación del ruido sería su **aceptabilidad,** fundada en el grado de rechazo que produce cada ruido sobre una muestra representativa de la población. Pero también es complicado evaluar la aceptabilidad o la **ruidosidad media** de un ruido, aunque se ha podido, con ayuda de mediciones psicofísicas cuidadosas, establecer la correlación que existe entre la molestia que causa un ruido y la medición del mismo realizado en un aparato que indica el nivel en decibeles compensados (llamados decibeles "A"). Parece que esas mediciones, en dbA representan bastante bien el grado de molestia probable de los ruidos comunes en el tránsito urbano. Así lo ha entendido el organismo internacional de normalización (I.S.O.) que ha recomendado a todos los países el empleo de estas unidades. El municipio de Córdoba ha establecido límites de ruido en dbA. Se puede así fijar límites máximos tolerables para cada tipo de ruido y de vehículo fijando el nivel dbA respectivo.

Otro criterio útil es el de **riesgo de daño,** que se adopta sobre todo para ruidos muy intensos (aviones a reacción, subterráneos, fábricas, etc.) y que fija el nivel límite y la duración de la exposición tolerable para cada ruido, conociendo su espectro. Espectro es un término técnico que por semejanza con la luz se ha adoptado para los sonidos. Así como cada color, (Fig. 1) corresponde a una frecuencia o longitud de onda de las ondas luminosas, en el sonido cada frecuencia corresponde a un tono desde muy graves hasta muy agudos.

También por esta similitud se habla de ruido blanco, el cual, al igual que la luz blanca, es la suma de todas las frecuencias o longitudes de onda.

Para tener una mejor idea de lo que significan los niveles sonoros en decibeles, se indican (Fig. 2) los que más corrientemente encontramos en la vida cotidiana.

Lo que se ha hecho

Hemos señalado en breve revista las causas del continuo aumento del ruido y las formas de medirlo y evaluarlo; veamos qué se lleva hecho en el país y en el mundo para combatir en forma sistemática el ruido, especialmente al de tránsito.

Aunque en Argentina no hay todavía una acción sistemática, podemos mencionar al Consejo de Lucha Contra el Ruido, que desde 1965 funciona en el Municipio de Córdoba.

En el orden internacional, la Asociación Internacional Contra el Ruido (A.I.C.R.) con sede en Zürich, agrupa a las Ligas Nacionales Contra el Ruido de muchos países europeos. Luego de nuestra intervención en los Congresos Internacionales de París (1964) y Baden (1966) la A.I.C.R. resolvió incorporar a nuestro país como el primero de Latinoamérica que presentara indicios de labor sistemática en tales reuniones científicas.

En el corriente año hemos logrado fundar la Liga Argentina Contra el Ruido, con sede en el Instituto Nacional de Tecnología Industrial. Libertad 1235, y que cuenta ya con varios centros de ciudad y con el auspicio y presidencia honoraria del Presidente de la República, Tte. Gral. Juan Carlos Onganía.

Paralelamente a esta organización cívica existe una organización científica latinoamericana, el G.A.L.A. (Grupo de Acústicos Latinoamericanos), que estudia los aspectos técnicos del ruido como una de las ramas de la Acústica.

Contra la impureza sonora

En su II Congreso Internacional, a realizarse en Chile en junio de 1968, el Control del Ruido ocupará una de las principales sesiones científico-técnicas previstas.

La represión es el aspecto de la lucha contra el ruido que, precedida por adecuadas campañas de educación y por la aplicación sistemática de la técnica acústica, debe lograr el cumplimiento de las reglamentaciones y leyes que lo regulen. Para ser eficaz debe aplicarse sin excepciones y mediante condignos castigos que encuadren a los rebeldes y a los negligentes en el marco fijado por ordenanzas adecuadas. A este respecto, deseamos hacer notar que no sólo en nuestro país, sino en muchos aún más desarrollados, la legislación sobre ruidos es ineficiente y vaga, no fijando límites precisos en unidades técnicas apropiadas, con lo cual la represión se hace poco menos que imposible.

Este es uno de los objetivos principales de la Asociación Internacional, sobre el cual se insiste en los congresos y se presiona sobre los gobiernos nacionales. Si bien la legislación sobre ruidos es de resorte exclusivamente municipal, pueden introducirse normas en los Códigos mediante leyes de carácter nacional que exijan condiciones mínimas de silenciamiento y de aislación de ruidos.

En nuestro país están en gestión ante los Ministerios de Justicia y de Industria sendas leyes de este tipo que echarían las bases de un eficiente control del ruido, tanto de vehículos cuanto en las viviendas.

No podríamos terminar este breve panorama del complejo análisis de las posibilidades de controlar el ruido, especialmente el de vehículos, sin hacer una reflexión que puede ser la clave en esta lucha hasta ahora desigual contra la **impureza sonora** del aire de nuestras ciudades: no esperemos que **los demás** hagan algo o que lo resuelva el Gobierno. No nos engañemos: **los demás** somos cada uno de nosotros; usted y yo, mi querido lector, que a pesar de criticar a los ruidosos, no silenciamos bien nuestro nuevo automóvil, ni bajamos el volumen del televisor por respeto al vecino. Usted y yo, que todavía llamamos a los demorados con unos recios bocinazos y no dejamos de conversar en **fuego cruzado** en las tertulias, levantando la voz para sobrepasar la creciente algarabía. •

autoclub sugiere



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 19.30 HS.

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 estereofónicos.

Descuentos especiales a socios del A.C.A. Solicite catálogos ilustrados.

AGENTES AUTOVOX S. A.

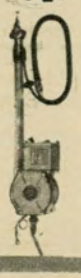
Al interior enviamos previo giro y $ 200 para gastos.

VENTAS Y PLAYA DE INSTALACIONES

EVODINE S.R.L.

ESTADOS UNIDOS 4339/45 - Buenos Aires

NIPPON ANTENNA



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

EMPORIO DEL AUTO STEREO

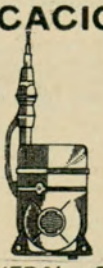
LA MAS COMPLETA SELECCION DE MAGAZINES Y EQUIPOS REPRODUCTORES DE TODAS MARCAS.

- **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. 99 - 6798

REGLAMENTADOS...

Por Correos y Telecomunicaciones

EQUIPOS TRANCEPTORES



BANDA CIUDADANA Y BANDA AGRARIA B. L. U.

ADEMAS EQUIPOS PARA FRECUENCIAS PRIVADAS V.H.F. y B.L.U. 18 a 100 Wattios Fijos y Móviles - 6 - 12 y 32 V. c. c. y 220 c. a.

La solución a su problema de COMUNICACIONES a corta y larga distancia

SOLICITE FOLLETOS E INFORMES

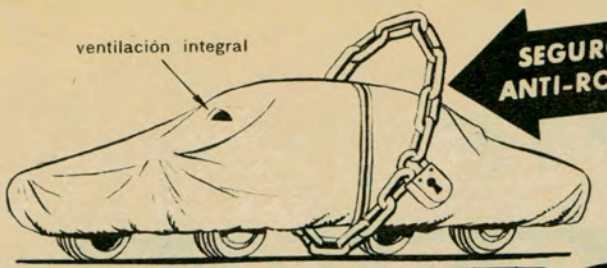
***Rait-Phone* comunicaciones**

Varela 765 - T. E. 612-8523 - Bs. Aires

¡Póngale la TAPA al INVIERNO!

CON UN

TAPAUTO® Bruno



AHORA CON **HD 405** ALUMINIZADO QUE RECHAZA LOS RAYOS SOLARES

REMITIMOS AL INTERIOR

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 fue 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. Nº 3004). Fabricado para todo tipo de vehículo.

desde $4.500

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 INDIO", San Luis 1559, T. E. 68076
CORDOBA: CASA MARCOS KAPLÁN, Rivadavia 265, T. E. 5212.
BAHIA BLANCA: OSCAR LEBED, Charlone 21, T. E. 33750.
MENDOZA: ENRIQUE AYUSO, 25 de Mayo 816, San J. Guaymallén

TAMBIEN DISPONEMOS DE LONAS PARA CUBRIR PORTAEQUIPAJES

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



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. Consúltenos.

RIVADAVIA 10912
T. E. 64-3168

SUPER AUTO-RADIO

PARA TODO AUTOMOTOR **TEN** Para 6 ó 12 volts, positivo o negativo a masa.

ADQUIERALA Y HAGALA INSTALAR A

CREDITOS HASTA EN 10 MESES

en:

BARZANA y Cía. S.R.L.

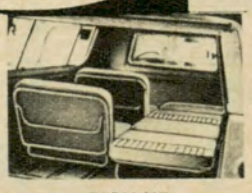
ALSINA 2074 - Capital Federal - T. E. 48-8709

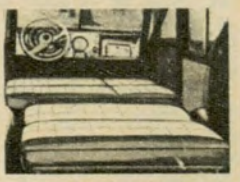
FABRICA Y GARANTIZA
TELESUD S.A. bajo licencia
exclusiva de KOBE KOGYO CORP. (JAPON)
* PRODUCTORES DE LOS TELEVISORES
ZENITH

VITIS
ASIENTOS ESPECIALES

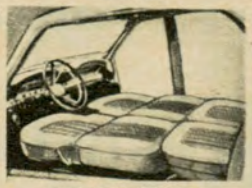
MAURICIO VITIS Y CIA. S.R.L.
Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes San Blas), Alt. Av. San Martín 2700, T. E. 59-2026
Buenos Aires.

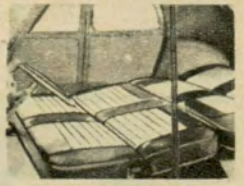
PARA CAZA, CAMPING, VIAJES.


PICK-UP


ESTANCIERA

LINEA DE ASIENTOS FUNCIONALES **Convertibles en CAMA** totalmente horizontales.


FORD FUTURA


CITROEN y 4L

AUXILIO MECANICO
Nuevo número telefónico **82-6081**

autoclub sugiere

GUITARRAS



ELECTRICAS

VARIEDAD DE MODELOS Y COLORES **AGUDOS Y GRAVES UNICOS!** MAXIMA GARANTIA

De estudio, profesionales y de concierto

En todos los tamaños Construídas con maderas estacionadas de primera calidad.



PRO PUBLICIDAD

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



SU GARAGE PORTATIL

PARA EL INVIERNO. LA FUNDA CUBRE-COCHE MAS RESISTENTE A LA INTEMPERIE - total protección contra el granizo, lluvias, heladas, rocío, etc. **IMPERMEABLE 100 x 100, 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.**



25 AÑOS! TAPIZANDO CALIDAD.

que **"viste"** y da **"vista"** a su automóvil, con colocación al día y en el día.

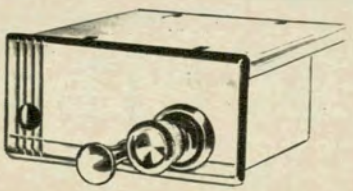
BATTINI

Accesorios deportivos e instrumental

Ahora en: **Av. Maipú 2164, Olivos, T. E. 797-8271**

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 ladito **Ud. tiene ahora, en la misma cigarrera, un infalible encendedor eléctrico.** Ideal p/obsequio. Y ADEMAS, **CIGARRERAS PARA ESCRITORIO.**

Fabricante: HE-CAR, Bolivia 3036 Capital.

Venta en: M. R. BOLLO DOMINGUEZ, Soler 250, Bahía Blanca. **RAMON S. GONZALEZ,** Sta. Marina 492, Tandil. **JULIO M. C. LOPEZ,** Av. España 1248, 6º P., Mendoza. **PEDRO A. BARQUILLA,** Deán Funes 1162, Formosa, y casas del ramo.

Mod. Pat. Nº 5703

Ud. mismo puede colocarla debajo del tablero en cualquier marca de auto.

BATERIAS "DIAZ VELEZ"

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

GARANTIA ESCRITA 12 y 15 MESES

6 V. 65 A. Citroen 2 C.V.	$ 3100	6 V. 180 A.	$ 6300
6 „ 85 „ 4 L	$ 3900	12 „ 45 „ N.S.U - Fiat - Isard	$ 4500
6 „ 90 „	$ 4100	12 „ 75 „ Peugeot - Chev. - Siam - Rambler	$ 5700
6 „ 120 „	$ 4600	12 „ 105 „ Rastrojero	$ 8000

REPARAMOS SU BATERIA EN EL ACTO

Entregamos a domicilio, y envíos al interior sin recargo.

Dr. L. BELAUSTEGUI 675, T. E. 59-4290 - **Cap. Fed.** Alt. Av. San Martín 1900

DIAZ VELEZ 5471, T. E. 89-0779 **Cap. Fed.** • **BALCARCE 341,** San Martín

Av. PAVON 6685 .T.E. 242-0520. **Remedios de Escalada**

Calle 55 Nº 699 esq. 9 La Plata Tel. 3-4298

ZONAS DISPONIBLES PARA REVENDEDORES

FUNDAS LIN-TAP y... nada más!

A Bastones O Cuadros

FIAT 600	$ 8.700.-
RENAULT	$ 9.300.-
DI TELLA	$ 9.400.-
FALCON	$ 11.400.-
RAMBLER	$ 11.400.-
VALIANT	$ 11.400.-

Techos Vinílicos



CONCORDIA 1410

(Alt. J. B. Justo 6200)

DEFENSAS TAMEKO

PROTEGEN Y REALZAN LAS LINEAS DE SU AUTOMOVIL

INDEPENDENCIA 1558-66

TEL. 37-0583 - BUENOS AIRES

Colóquela en las casas del ramo o en nuestra fábrica

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.



CROMADO CON FECHA DE GARANTIA

EXIJA LA MARCA GRABADA

P

CREDITOS - FINANCIACIONES

PARA AUTOMOTORES

Si Ud. necesita un crédito sobre su automotor o financiar la compra del mismo; **PIMARITO S. A.** le facilitará dicho trámite en inmejorables condiciones

Pimarito

c. f. s. a.

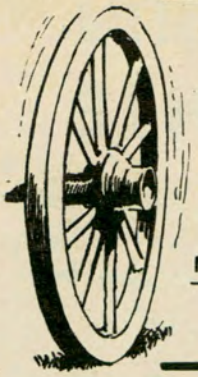
Boedo 1732 Capital

921-1522 923-8830

CRISTALES CURVOS o PLANOS
PARA AUTOMOTORES
COLOCACION EN EL ACTO
CERRAJERIA



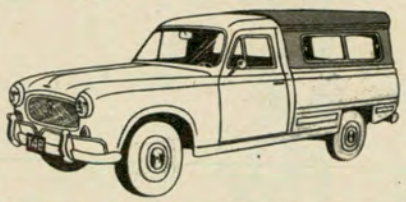
CASA JOSE RENTA
IMPORTADORES
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR
BILLINGHURST 2150
Tel. 82-2118 - Bs. Aires



GRAN PARRILLA
La Rueda
adherida a DINERS CLUB
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 (a 100 metros de la Avda. GENERAL PAZ)
701-0410
701-0548

N 890

para su nueva pick-up
PEUGEOT

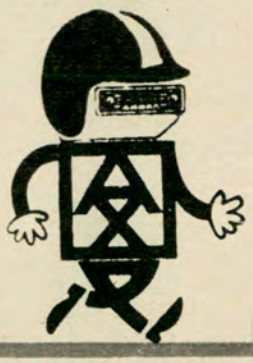


la mejor carrocería al mejor precio

- 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 miláh
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 ½
en Tucumán
MONTEAGUDO 621
en Santa Rosa
25 de MAYO 646
en Córdoba
JUAN B. JUSTO 1620

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

encendido Vegas s. r. l.



NUEVO SERVICIO ELECTRONICO AVANZADO PARA EL MANTENIMIENTO ELECTRICO DE SU AUTOMOTOR
DOBLE ENCENDIDO VEGAS PARA TORINO - FORD - CHEVROLET VALIANT
TALLERES:
CAMPOS SALLES 2263 - Tel.: 70-4729
CAMPING
CABILDO 3320 - Tel.: 70-5378
CAPITAL FEDERAL

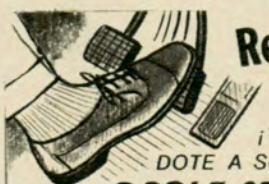
JUJUY 51 S.R.L. DEFENSAS Y ACCESORIOS

51 Jujuy
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
JUJUY 51 Bs. As.

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.
Adheridos a CREDITO UNIVERSAL



Y por supuesto...
CINTURONES DE SEGURIDAD
salvex
JUJUY 47/51 (Pza. Once) T. E. 87-8269 y 88-2864 Bs Aires



Respon-derán?
UNA PREGUNTA QUE UD SE HACE SUBCONCIENTEMENTE AL FRENAR
¡TERMINE CON EL INTERROGANTE!
DOTE A SUS FRENOS DE LA
DOBLE SEGURIDAD
QUE LE OTORGA LA
BOMBA DOBLE CIRCUITO
Y NUNCA PODRA QUEDAR SIN FRENOS!!!
pida detalle a nuestro departamento Técnico
SIVORI 4848 - MUNRO
O A SU TALLERISTA DE CONFIANZA
BOSLI

COMUNICADO A LOS SOCIOS

Está en venta el plano de la zona céntrica de Bs. As.

EL Automóvil Club Argentino ha puesto en circulación el plano de la ciudad de Buenos Aires, zona Centro. Dicha obra contiene como motivo principal el sector céntrico de la Capital Federal y un esquema de la red de subterráneos, incluyendo asimismo en el dorso diversos datos de interés turístico y general.

El precio de venta por ejemplar ha sido fijado en m$n. 20 para socios y m$n. 50 para no socios.

UNA EXPOSICION TRASCENDENTE

Fue de excepcional significación cultural la que se realizó en el Museo Nacional de Bellas Artes

DURANTE veinte días, el primer piso del Museo Nacional de Bellas Artes estuvo invadido por una corriente initerrumpida de ciudadanos curiosos y estudiantes, simples admiradores o aficionados al arte, aparte de los artistas profesionales. Había sobrados motivos para ello. En los amplios salones de la planta alta se exponía una colección de 54 obras originales de 43 pintores de los más célebres a lo largo de casi un siglo. Los cuadros estaban celosamente custodiados y sólo podían ser contemplados desde cierta distancia.

Esta muestra pictórica de excepcional relieve, se denominó con acierto "De Cézanne a Miró", y fue organizada por el Departamento de Exhibicionse en Gira, del Museo de Arte Moderno de Nueva York, y auspiciada por su Consejo Internacional. Las 54 obras pertenecen, en parte, al Museo y el resto a colecciones privadas.

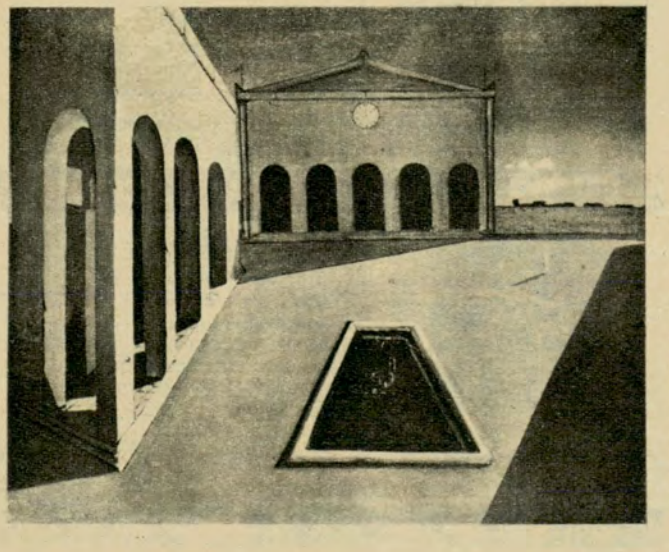
La exposición fue inaugurada por el director del Museo Nacional de nuestra Capital, arquitecto Samuel Oliver, quien destacó el significado cultural y artístico del acontecimiento, al ponernos en contacto con valores universales. A continuación, el señor René D'Harnoncourt, director del Museo de Arte Moderno de Nueva York, improvisando en castellano, subrayó la importancia de la muestra y la satisfacción de las autoridades de aquella entidad al poder mostrar sus tesoros artísticos a los pueblos latinoamericanos.

En las amplias dependencias que ocupó la muestra fueron reunidos nombres y obras creadas en distintas épocas, desde el impresionismo, pasando por el expresionismo, futurismo, cubismo y surrealismo. Esta sola enunciación escueta explica la aguda curiosidad de los que tuvieron el privilegio de contemplar y admirar esa magnífica demostración del arte de los últimos cien años, que transmite una profunda emoción de belleza y grandiosidad. Monet, Gauguin, Matisse, Braque, Van Gogh, de Chirico, Léger, Chagall, Utrillo, Derain, Modigliani, Roualt, Magritte, Boccioni, Picasso, Dalí y otros grandes maestros del arte moderno, se hallaban presentes en desfile de arte ejemplar.

La gran afluencia de público, que diariamente llegaba al Museo para ver este espectáculo de grandes valores universales, ha demostrado, una vez más, el alto nivel cultural y artístico que posee nuestro país. Agreguemos que, si pudiésemos repetir exposiciones como esta, exhibiendo regular y metódicamente la obra de figuras representativas del arte mundial, se estimularía intensamente el turismo en nuestro medio. E. Ibis Chaves. •



Paul Gauguin, impresionista. Se estableció en Tahití, y allí realizó sus obras más extrardinarias, en las que resalta la simplificación de las formas y el vigor de los colores. En la foto, una de sus obras representativas: "¿Por qué estás enojada?"



Giorgio de Chirico, italiano, establecido en París desde 1911. Los temas arquitectónicos de sus primeras pinturas parecen traducir la visión de las ciudades italianas que conoció; su segunda fase se califica de pintura metafísica, por sus paisajes poéticos y misteriosos. Aquí presentamos su obra "Las delicias del poeta".

—Pero cómo . . . vino en lata?

—Sí. Como en Europa. Allí también hay vino en lata.

—Y el gusto?

—Hay que probarlo! Tinto Peñaflor en lata . . . mantiene su tradicional sabor !

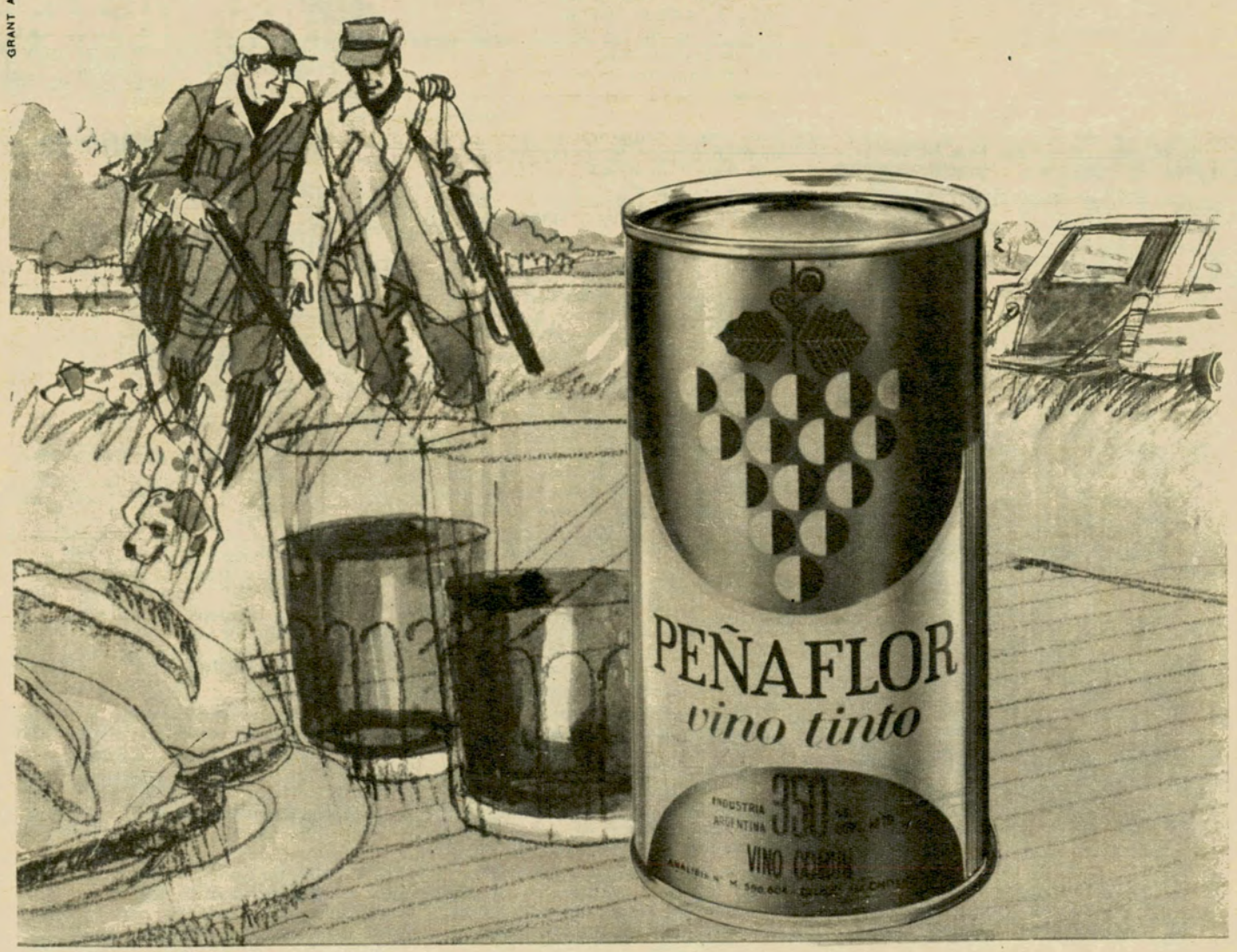
—Y qué ventajas tiene eso de la lata?

—La lata es más higiénica . . . inviolable . . . irrompible . . . y una vez vacía es desechable!

—Ah . . . entonces puedo llevar vino Peñaflor en lata en el coche . . .
en la lancha . . . al camping . . . al salir de caza o pesca!

—Y pedirlo en bares y restaurantes: ahora hay Tinto Peñaflor en lata en todas partes.

¡Ahora tinto Peñaflor en lata!



GRANT ADVERTISING

N 818

EL TUNEL SUBFLUVIAL PARANÁ - SANTA FE

Futuro promisorio para la Mesopotamia Argentina

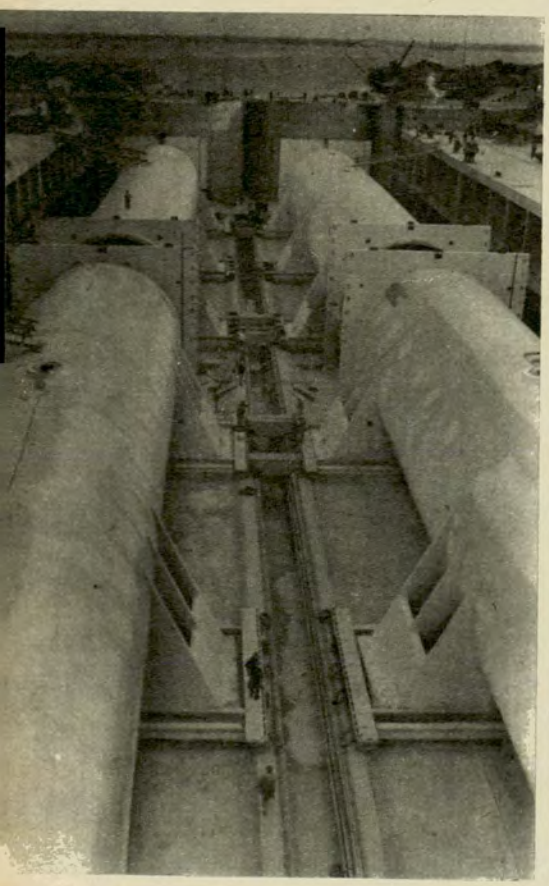
Por JUANA L. CHACHQUES DE MARTIN
Para Autoclub

EN uno de mis frecuentes viajes a Paraná decidí visitar las instalaciones donde se construye el túnel subfluvial, obra cumbre de la ingeniería, que por fin ha de romper el aislamiento de esta pintoresca y fértil provincia de Entre Ríos, cuyas colinas y lomadas, con su fecundidad y su belleza claman por una vinculación directa con el resto del país.

Desde lejos se divisan las gigantescas construcciones, integradas por usinas, talleres, oficinas, como así también grúas, tractores, camiones, etc., todo esto en la orilla entrerriana.

En las cercanías del río Paraná se encuentra el dique seco, enorme excavación revestida de mampostería que tiene 46 metros de ancho, 140 de largo y 13 de profundidad, lugar donde se construyen los tubos, simultáneamente en tandas de cuatro.

Me recibió el ingeniero Germán C. Sandkamp, integrante del consorcio alemán Hotchieff, quien inmediatamente me invitó a visitar las obras.



Este es el aspecto que presenta el dique seco con cuatro tubos terminados.

Mientras recorríamos las distintas dependencias observé que el dique seco está rodeado de caminos asfaltados, construidos dentro del perímetro diseñado, con el fin de facilitar el tránsito de grúas y camiones que transportan los materiales.

Características del túnel

El ingeniero Sandkamp me dijo que el túnel estará constituido por 36 tubos premoldeados, de 65,45 metros de largo cada uno, con un diámetro interior de 9,80 metros y un espesor de 0,50 metros. Cada tubo lleva 1.700 metros cúbicos de hormigón, 200.000 kg de hierro de armadura y su peso es de 4.000 toneladas.

La longitud del túnel, incluyendo los cabezales de empotramiento, será de 2.397 metros, dimensión a la que deberá sumarse la de las rampas de acceso. Su calzada tendrá 7,50 metros, para el tránsito en ambas direcciones, una altura libre de 4,40 metros y una pendiente máxima de 3,5 %. La parte más profunda oscilará entre 12 y 14 metros debajo del lecho del río.

Los tubos se construyen en el dique seco y en tandas de cuatro. Una vez terminados se les impermeabiliza todo el exterior con resina sintética y lana de vidrio. En las partes expuestas a la subpresión se procede a la impermeabilización asfáltica.

Concluidos los tubos se tapan provisoriamente su extremos, de modo que el aire contenido en su interior facilite su flotación, luego se abren las compuertas, para que se inunde el dique, cuya capacidad es de 150.000 metros cúbicos de agua. Cuando comienzan a flotar se remolcan, cada uno por separado, hacia el obrador santafesino, en la isla Santa Cándida, donde serán colocados en zanjas hechas con grandes dragas traídas desde el extranjero. Estas zanjas deberán llenarse previamente con agua, para facilitar el movimiento de los tubos, hasta fijarlos en el lugar preciso y definitivo. Dicha maniobra se hace mediante un pontón llamado Isla Flotante, expresamente importado desde Holanda. Una vez ubicados, se los fija con arena compactada mediante vibradores muy potentes (sistema Keller).

La unión de los tubos entre sí es facilitada por una junta constituida por una cámara de goma que, al ser inflada desde el exterior, produce el cierre hermético; luego un hombre rana le coloca los bulones y por último se completa el ensamble con hormigón.

Cuando se terminan las tandas de cuatro tubos, se desagota el dique seco por medio de bombas adecuadas y se lo prepara para la construcción de los otros.

En la actualidad trabajan alrededor de 1.400 personas, incluidos operarios, técnicos, empleados de oficinas, etcétera.

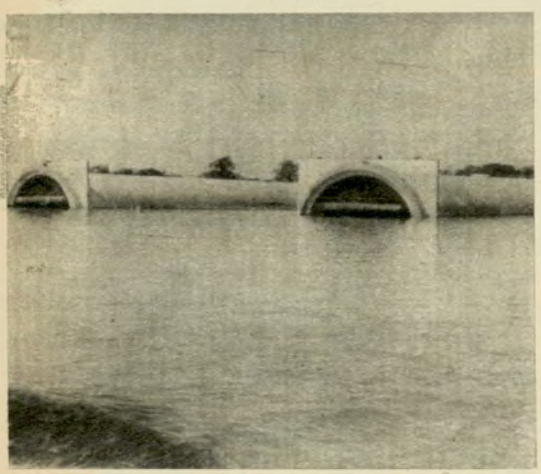
En el lado santafesino

Por último, el ingeniero Sandkamp me invitó a trasladarnos a la orilla santafesina, viaje que hicimos en una lancha facilitada por la empresa. Allí había varios tubos ya terminados, con sus extremos herméticamente cerrados y flotando, a la espera de su colocación definitiva.

También tuve oportunidad de observar la rampa de acceso totalmente asfaltada y, junto a ella, el emplazamiento del primer tubo, que sobresale de la superficie del

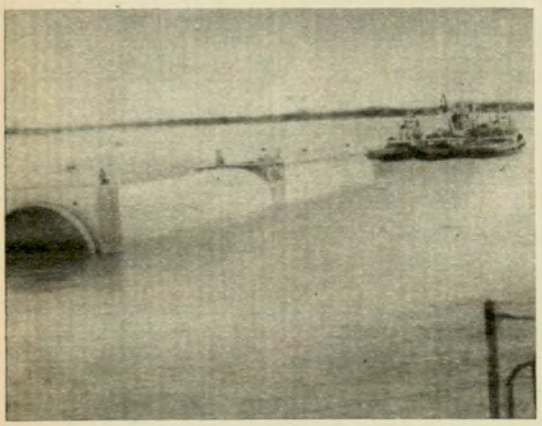


Vista interior de un tubo terminado en el dique seco.



Estos tubos en flotación han sido depositados en la dársena del obrador santafesino a la espera de su ubicación definitiva.

Remolque de un tubo a través del río.



agua. En la actualidad se está procediendo a la colocación del duodécimo tubo.

Prosiguiendo con su exposición, el ingeniero Sandkamp nos dijo que esta obra será complementada con un sistema de iluminación que estará dividido en tres zonas: la primera, a cielo abierto; la segunda la va a constituir la iluminación de la zona de acostumbramiento, y por último, la integral del túnel.

Luego, un circuito cerrado de televisión permitirá controlar el tránsito de vehículos en su interior; además, se instalarán altoparlantes que darán instrucciones a los conductores. Habrá también un sistema de ventilación y renovación del aire viciado por los gases de monóxido de carbono provocado por el tránsito de automotores. Todo esto será controlado mediante registradoras especiales, de modo que la renovación total del aire se hará entre 3 y 4 minutos. Además, se ha previsto la instalación de eficientes equipos contra incendios.

Las oficinas para el cobro de peaje estarán ubicadas en ambas orillas, junto a las rampas de acceso.

Loable iniciativa

Concluida la entrevista con el ingeniero Sandkamp, y ante la magnitud e importancia de esta gran obra, surge la certidumbre de que, una vez finalizado, el túnel Paraná-Santa Fe se convertirá en el nudo crucial de las comunicaciones terrestres de la Mesopotamia, y donde no sólo van a empalmar la mayoría de las rutas de Entre Ríos, sino que también contribuirá al acrecentamiento sustancial del intercambio con los países limítrofes.

Las comunicaciones con la República Oriental del Uruguay se harán mediante el o los puentes a construirse próximamente sobre el río Uruguay sobre la frontera entrerriana, y con Brasil por medio de la ruta nacional Nº 126, de modo que, saliendo de Uruguayana, en Brasil, después de cruzar el Puente Internacional y llegar a Paso de Los Libres, en la provincia de Corrientes, Paraná quedará fácilmente accesible por esa ruta. Luego, mediante el túnel subfluvial, se empalmará con la ruta nacional Nº 168 que conduce al puente sobre el Colastiné y desde allí, por un camino pavimentado, al puente colgante, que queda en las inmediaciones de la ciudad de Santa Fe, y desde aquí sin inconvenientes se podrá arribar a los grandes centros comerciales, industriales y turísticos de todo el país.

Cabe destacar la loable iniciativa del gobierno de Entre Ríos, destinada a incrementar y mejorar la red caminera de esa provincia. Se ha anunciado el aumento del presupuesto para tal fin y que el 48,8 % del monto total del programa de obras será destinado a Vialidad, como complemento del túnel subfluvial.

De esta manera se acabarán el aislamiento, las esperas y los sinsabores que hasta hoy dificultan la comunicación de la Mesopotamia con el resto del país; además, se fomentará el turismo, se promoverá la radicación de nuevas industrias y se estimulará el desarrollo de las ya existentes. Esta perspectiva de un porvenir ya próximo, es realmente halagüeña para la Nación. •

ALGO SOBRE NEUMATICOS

LA MAYORIA DE LOS CORREDORES LOS PREFIEREN DE NYLON

EL Departamento de Tránsito y Seguridad de la American Automobile Association ha desarrollado un plan de información sobre los factores que afectan la seguridad de los neumáticos.

Se han considerado varios puntos a fin de colaborar en la selección de un nuevo neumático, siendo el más importante el que se refiere al problema de si ofrecen mayor seguridad o conveniencia los neumáticos con cámara o los sin cámara; otro tema de interés es si son o no mejores los neumáticos de 4 telas en relación a los de 2 telas.

Las gomas sin cámara tienen dos ventajas principales: la primera es que, al reemplazar la parte interior por una delgada película de goma impermeable al aire, se origina menos calor con el rodamiento, disminuyendo la probabilidad de un reventón; la otra ventaja consiste en que en el caso de pinchaduras graves, el aire se pierde más lentamente.

¿Dos o cuatro telas?

Durante años, los neumáticos corrientes eran de 4 telas. Cada tela está compuesta por un lecho de cuerdas embebido con un compuesto de caucho. En 1961, los fabricantes equiparon el 25 % de los nuevos autos con neumáticos de 2 telas, y en 1964 llegaron casi al 90 %. Las cuerdas usadas en los neumáticos de 2 telas son más fuertes que las que se colocan en los de 4 telas, por lo tanto la resistencia es la misma en cualquiera de los dos.

En cuanto al rendimiento del neumático, depende principalmente de su textura de caucho y, en definitiva, es igual tanto en los de 4 telas como en los de 2.

El neumático de 2 telas tiene algunas ventajas que es bueno considerar:

1. Tienen una mayor flexibilidad en sus paredes laterales, lo que da mayor suavidad en el desplazamiento.

2. Dado que sus paredes laterales son más delgadas, la cubierta se mantiene más fresca durante el rodamiento; por lo tanto, puede soportar mayores velocidades durante más tiempo.

3. La resistencia al rodamiento de los neumáticos de 2 telas es algo menor que en los de 4 telas.

Nylon versus Rayón

En una encuesta reciente a 456 corredores de autos, el 54,5 % dijo que usaban neumáticos de nylon, mientras que el 45,5 % prefería los de rayón. En todo son semejantes, pero probablemente los neumáticos de nylon tienen algunas ventajas para soportar grandes velocidades.

De todos modos, para compensar el desgaste, que siempre es desigual en los neumáticos, recomendamos el cambio de ubicación de éstos en las ruedas cada 5.000 millas. Hay que tener en cuenta que los delanteros se gastan más que los traseros.

Se aconseja inspeccionar frecuentemente los neumáticos, puesto que una leve grieta en uno sin cámara no se traduce en dificultades en la conducción durante bastante tiempo, y puede pasar inadvertido, constituyendo un peligro en potencia.

No deben desinflarse los neumáticos cuando aumenta la presión en un viaje largo. El desgaste va en razón directa con la velocidad desarrollada, y no de la presión.

ENTABLILLADO ORTOPEDICO INFLABLE

DURANTE una visita que una misión del Consejo de Equipo Hospitalario Británico efectuó a Italia, fue exhibido un sistema de entablillar inflable que constituye uno de los equipos de primeros auxilios más rápidos y eficaces del mundo.

Confeccionado en material totalmente transparente a los rayos X, el entablillado tiene un cierre relámpago de material plástico que permite cerrarlo suavemente sobre el miembro fracturado. Luego se lo infla soplando con la boca, mientras se controla la presión mediante una sencilla válvula.

Entre las principales ventajas del nuevo equipo figuran las siguientes: 1) Permite una rápida inmovilización del miembro fracturado en condiciones restrictivas (incluso en la oscuridad); 2) Permite controlar eficazmente la hemorragia si la hay, y 3) Su empleo exige un mínimo de conocimiento previo. Estos entablillados, además, pueden ser conectados entre sí de modo que formen un lecho de aire.

Además de entablillados para brazos hay otros para pies, tobillos y piernas. También existe uno para la parte inferior del cuerpo, en tres tamaños.

DECALOGO DEL DEPORTISTA

LA Liga Social Pro Comportamiento Humano, que preside el señor Francisco A. Rizzuto dio a conocer un *Decálogo del Deportista*, cuyo texto es el siguiente:

1º) Cultivar el deporte no como una demostración de fuerza sino con vistas a un desarrollo inteligente y razonado del organismo.

2º) Liberarse de toda actitud egoísta, entendiendo que el deporte es una disciplina humana con función social.

3º) Actuar con mesura y eludir la violencia. El deporte que niega la cultura no es deporte sino sometimiento a la bestialidad. Desechar la prepotencia, el encono y la soberbia arrogancia del más fuerte, signos de primitivismo y de irracionalidad.

4º) Enfrentar al contrincante con hidalguía y caballerosidad. En las lides deportivas hay competidores y no rivales ni enemigos.

5º) Someterse a las reglas del juego. Violarlas y desobedecerlas es una forma de dolo que estigmatiza la conducta y ofende la equidad.

6º) Poseer un claro sentido de la justicia, para comprender que la libertad de procederes está sujeta a leyes y reglamentos que deben acatarse y cumplirse.

7º) Practicar el deporte predilecto no como un *modus-vivendi* sino como un motivo saludable, y una distracción recreativa en los que están presentes la vocación y el convencimiento de que el deporte es creador de belleza, fuente de armonía y escuela de cordialidad.

8º) Fijar el concepto de que se va a la brega no en conquista de una victoria sin gloria o de un triunfo desdoroso, sino para servir, antes que nada, los postulados del honor, la hombría de bien y el culto de la amistad.

9º) No dejarse atrapar en las redes de la vanagloria ni marearse con el humo de las efímeras idolatrías. La más perdurable fama es la de una buena conducta puesta al servicio de un limpio ideal.

10º) Ser consecuente con la entidad cuya representación se inviste, a la que se debe servir con lealtad y simpatía y no al dictado de especulaciones de tipo económico y mercenario.

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

ANEXO Planta integral de reconstrucción de motores D.K.W. Trabajos garantidos.

AUTO UNION

MELONI Hnos. S.R.L.

IMPORTADORES

ENVIOS RAPIDOS AL INTERIOR - TALLER AUTORIZADO I.A.S.F.S.A.

Av. Las Heras 3449-3451/53 - T. E. 71 - 7376 y 72 - 6747 - Sucursal: D. Alvarez 90 - T. E. 66 - 3237

IGNACIO GIRÓ

AUTO UNION

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)

DKW - AUTO UNION

REPUESTOS Y ACCESORIOS

AUTO UNION

D.K.TODO

NACIONALES e IMPORTADOS

ENVIOS AL INTERIOR

CRAMER 2563 - T. E. 78-8171

WILLI RIEDL

AUTO UNION

COMUNICA:

a sus clientes y amigos la instalación de su nuevo y moderno taller con una superficie cubierta de 2.000 m² (EL MAS GRANDE e IMPORTANTE del país al servicio de su AUTO UNION).

Le acompaña, como siempre, su tradicional equipo de mecánicos y el aval de QUINCE AÑOS de experiencia en la marca.

STOCK COMPLETO DE REPUESTOS NACIONALES E IMPORTADOS

Lib. San Martín 241
San Martín
(alt. Avda. S. Martín 8200)
T. E. 755-0288 y 0246

"SANTA RITA"

S. e. C. p. A.

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS
CHAPA - PINTURA
SERVICE ESPECIALIZADO I.A.S.F.S.A.

AUTO UNION

SERVICIO MECANICO INTEGRAL

PEÑA 3047/49-82-0665
(alt. Las Heras 2900)

AUTO UNION

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

AUXILIO MECANICO

Nuevo número telefónico

82-6081

LA REVISTA AUTOCLUB tiene una circulación documentada de 394.500 ejemplares en esta edición, tirada que aumenta regular y constantemente. Por esta razón, y atendiendo al alto nivel adquisitivo de sus lectores, es el vehículo publicitario de mayor eficacia en el país.

Borgward
SERVICE GARANTIZADO

Citroën
SERVICE GARANTIZADO

Borgward

Repuestos y Accesorios
Nacionales e Importados

ISABELLA
B 611 - R-D
Servicio mecánico completo

TEDMA S. R. L.
IMPORTADORES
Descuentos especiales a socios del A.C.A.
CONSTITUCION 1049 26-0373

CITROEN 2-CV
MECANICA-INTEGRAL ESPECIALIZADA
AUTO FRAN
NEUQUEN 1020 / 24
T.E. 90-2548 - Bs. As.
1-189

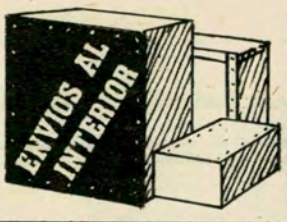
LAPRIDA S.A.
CONCESIONARIO
FIAT
LAPRIDA 2150/60
a una cuadra de Avdas. Las Heras y Pueyrredón con Taller de Service en el centro de la ciudad.
T. E. 84-0212 y 83-3862

Cadillac
SERVICE GARANTIZADO

Fiat
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



ESPECIALIDAD
FIAT
N 846

Señor Socio
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

Técnica Mecánica "SILVIO"
77 - 7777
CADILLAC
OLDSMOBILE
PONTIAC
NICARAGUA 5856
CAJA
"HYDRA-MATIC"
REPUESTOS
LEGITIMOS

FIAT CONCESIONARIO
En
REPUESTOS
garantizados
E. VIEL TEMPERLEY
también es
E. VIEL TEMPERLEY
y esta es su mejor
GARANTIA!
Julián Alvarez 2475 - T. E. 84-9544

LA REVISTA
AUTOCLUB
tiene una circulación documentada de 394.500 ejemplares en esta edición, tirada que aumenta regular y constantemente. Por esta razón, y atendiendo al alto nivel adquisitivo de sus lectores, es el vehículo publicitario de mayor eficacia en el país.

AUXILIO MECANICO
NUEVO NUMERO TELEFONICO
82-6081

LANZANI Y GHIOTTI
LA CASA DEL AMORTIGUADOR
"25 años en la especialidad"



- TREN DELANTERO
- AMORTIGUADORES
- CAJA DE DIRECCION
- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- DIRECCION
- FRENOS
- EMBRAGUE

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400

Adm. T. E. 89 - 2357
Playa 89 - 3224
Taller 89 - 3582

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO

HELLER Hnos.

SERVICIO OFICIAL
PEUGEOT
TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS
VENTAS Y CONSIGNACIONES
CRAMER 3274-76 • 70-0325



EN SU
PEUGEOT
403 - 404
CON SOPORTES DE ACERO
TALLERES MECANICOS
SAN EDUARDO
SERVICE AUTORIZADO PEUGEOT
J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

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.

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

Renault
SERVICE GARANTIZADO



RENAULT
SERVICE
REPARACIONES
EN HORAS
SALTA 1325
23-8913 y 23-5673

SERVICE ESPECIALIZADO

en la línea
- Mecánica
- Chapa
- Pintura

IKA

PORTNOI
y Cía. S.R.L.
en su nuevo local:
Cochrane 2446 - T. E. 51-4024
Congreso 4906 - T. E. 52-5580
Capital Federal

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO

REPUESTOS LEGITIMOS

GERMANY MOTORS
de SCHERBUK & MADSEN
VOLKSWAGEN
- MECANICA
- ELECTRICIDAD
- CHAPA Y PINTURA

CONCESIONARIOS
EL SALVADOR 4186
T. E. 89 - 6164

SERVICIO

ALFARD
S. R. L.
REPUESTOS
LEGITIMOS
AUTORIZADO
BULNES 2727 - Buenos Aires
T. E. 83-5264 y 84-2667

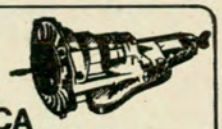
Repuestos y Accesorios

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

REPUESTOS Y ACCESORIOS
SIMCA
- ARONDE - ARIANE VDT
- PEUGEOT 403 - 404
- FIAT 600 - 1100 - 1500 etc.

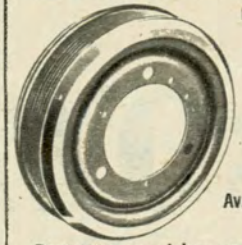
ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04
esquina Malabia
Tel. 72-4817 - Bs. As.

SOLUCIONE LOS PROBLEMAS DE SU **CAJA AUTOMATICA**



HERRAMIENTAS e INSTRUMENTAL DE PRUEBA IMPORTADA
VENTA DE REPUESTOS
CAJAS DE RECAMBIO
DE MARCO Hnos. S.R.L.
24 de NOVIEMBRE 561 - Cap. - Tel. 97-4410/7488

D. I. M. B. A. S.R.L.
Distribuidor exclusivo de
CAMPANAS DE FRENO C.I.M.
Llantas y ruedas deportivas
Visítenos en:
Av. J. B. Justo 5767/69
Tel. 61-0025 Cap.
Descuentos especiales a socios del **A. C. A.**



AUXILIO MECANICO
NUEVO NUMERO TELEFONICO
82 - 6081

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 VENTAS
AV. EL CANO 2922 • 73-1903

Elásticos

COLOCACION Y VENTA DE ELASTICOS Y ESPIRALES PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE AUTOMOTORES

ALBERTO
H. CARMONA y Hno.
CASTILLO 1064
esc. JUAN B. JUSTO 2000
T. E. 77-7528
BUENOS AIRES

Trofeos y Medallas

CASA BELLUNI
FRONTIER

Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones
TALLERES PROPIOS
CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35-1282/0562
URUGUAY 170
T. E. 45-9011

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

Varios

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"



FACIL DE ARMAR. Ideal para depósito, vivienda, garaje, cuadrillas, 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, **$ 30.000**

Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3x3, $ 32.500; 3x4, $ 37.600; 3x5, $ 44.800; 3x6, $ 52.000. Pieza 3x3, cocina 2x2 y porch, $ 58.500. Hay otros modelos. Envíos al int. Solic. catálogo.
Av. CABILDO 4460-Bs. As.-T.E. 70-0803

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

AUXILIO MECANICO

Nuevo número telefónico:

82-6081

Se comunica a los señores asociados que la recepción de pedidos de auxilio mecánico ha quedado centralizada en el número telefónico 82-6081.

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

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**

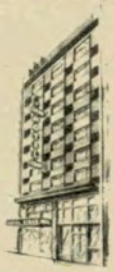


Refrigeración
Grill y salón de té danzante
Apartamentos con baño privado y teléfonos
DOS PERSONAS, desde $ 1.800.-

SANTA FE 796 esq. Esmeralda
T. E. 32 - 8180/92
Frente 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

GRAN HOTEL
SAN CARLOS



100 habitaciones con baño privado - Calefacción - Teléfono - Aire acondicionado - Radio - Televisión

SUIPACHA 39
Tel. 40 - 7021 al 26 - 49-8510 al 17
BUENOS AIRES
Servicio de Cocheras

10 % DE DESCUENTO PRESENTANDO ESTE AVISO

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



SHELTOWN HOTEL
Ex Sheraton

Completamente renovado, con aire acondicionado. Importantes empresas realizan sus convenciones y recepciones en su amplio salón. El más confortable entre los hoteles de 1ª, en una ubicación privilegiada.

Con cocheras para estacionamiento

M. T. de ALVEAR 742 - 32-5070/9
(Ex Charcas)

EN BUENOS AIRES



Gran Hotel ORLY

ADHERIDO AL A.C.A.
Descuento especial a socios

170 habitaciones todas con baño, teléfono, calefacción, TV, Servicio de Cafetería.

GARAJE PROPIO

PARAGUAY 474 - T. E. 32 - 5344/48

GRAN HOTEL
ARGENTINO

SU HOGAR EN BUENOS AIRES

160 HABITACIONES - BAR AMERICANO - COMEDOR - TELEVISION - REFRIGERACION Y CALEFACCION -

SALON DE FIESTAS

CARLOS PELLEGRINI 37-T.E. 35-3071/79

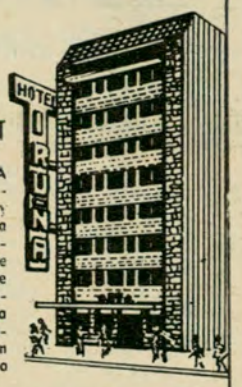
Señor Socio:

Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

Mar del Plata

HOTEL IRUÑA
MAR DE PLATA





GRAN CONFORT

Frente al Mar - A metros del Casino - 130 habitaciones y departamentos para familias. Bar Americano - Sala de recepción - Sala de Lectura - TV - Sala de Juegos para niños - Salón Comedor niños - Gran comedor - Cocina Internacional.

SU HOGAR EN MAR DEL PLATA
HAGA SU RESERVA

Avda. JUAN B. ALBERDI 2250/70
Tel. 2 - 4037 - 4038 - 4039

Restaurantes

RESTAURANTE
"EL GRAN DON SANCHO"
Ojea, Vello y Cía.
COCINA INTERNACIONAL
SUIPACHA 453
Tel. 35 - 2654

en BUENOS AIRES brindese la estadía que ud. merece

HR HOTEL REGIDOR

presenta sus novedades 68 exclusivas para exigentes

Lujosas Suites MAYFAIR
GARAGE - sin cargo -
También... para sus visitas
Estacionamiento Extra
(Cap. 50 autos)
Aire Acondicionado
American Bar Garden
Telex (012 - 2141)
Radio y T.V.
reservas
TUCUMAN 451 - TEL. 32-9415

máxima atención en un ambiente de cordialidad

HOTEL SAN ANTONIO

Nuevos y Amplios Salones de Recepción
Elegante Restaurant
Todos los apartamentos con baño privado, teléfono y totalmente alfombrados
Calefacción Central
ESTACIONAMIENTO sin cargo
reservas
PARAGUAY 372 - TEL. 32-5381

N 825

RESTAURANTE
SORRENTO SELECT

- Cocina internacional
- Despedidas - Banquetes

Especialidades en mariscos - Carne de exportación

Corrientes 668 T. E. 45 - 3787

AUXILIO MECANICO
Nuevo número telefónico:
82-6081

Se comunica a los señores asociados que la recepción de pedidos de auxilio mecánico ha quedado centralizada en el número telefónico 82-6081.

EL PRIMER TURISTA...

(Continuación de la pág. 43)

pues durante mi dieta en la altiplanicie, las latas vacías que veía al lado del camino habían despertado mi apetito.

Doña Petrona tuvo diez hijos sin partera y todos continúan vivos, sin médico. Su esposo murió a los 46 años en forma repentina; supongo que habrá sufrido una endocarditis crónica, pues años antes tuvo que abandonar su profesión de tropero debido a una creciente falta de aire, que doña Petrona interpretó como puna.

En nuestra pieza había dos camas legítimas, con sábanas y frazadas. Ya en San Antonio de los Cobres me había vestido con mis tres calzoncillos, de manera que no me quedó ninguno seco. Pero quien haya pasado la noche en la nieve del infierno, o, lo que es peor, dentro de pasto mojado, se siente, con una bolsa de dormir, —la cual, no obstante las dos frazadas, había colocado en la cama— muy cómodo, a pesar de la ropa mojada. Me dormí enseguida y sólo fui despertado por Carlos, que volvió al cabo de una hora y me preguntó preocupado cómo estaba. El no se acostó en la otra cama sino en el suelo.

La última etapa

A la mañana siguiente la lluvia cesó. Doña Petrona nos cebó mate y nos preparamos para la última etapa del viaje. Al reanudarlo, seguimos bajando en el valle del río Cuesta que resultó cada vez más ancho, dejando siempre suficiente lugar para una senda en una de sus orillas. Pasamos una población llamada Pampachacra, en la cual Carlos tenía un amigo que se hallaba enfermo, circunstancia que supo por doña Petrona. Me pidió que lo revisara. El serrano estaba aquejado de una parálisis facial y le pude ser útil. Fuimos invitados con café, pan y queso. Desde la altura de la casa ya se podía divisar nuestra meta: Corral Quemado, donde llegamos una hora después.

Dicha población resultó ser un pueblo típicamente catamarqueño, con habitantes en buena situación, con árboles frutales, viñas y campos de maíz.

Allí encontré una camioneta que me esperaba desde el día anterior. Invité a Carlos a almorzar conmigo en el almacén. "Ahora vamos a hacer cuentas", me contestó y yo comprendí que se preparaba para un largo regateo, pues en vez de los cuatro días estipulados habíamos viajado cuatro y medio, aunque él, indudablemente, podría volver más rápido... De todos modos resultó agradablemente sorprendido cuando, sin mediar discusión alguna, le pagué diez días de trabajo de baqueano y de mulas. Se había portado muy correctamente, pero me causó gracia que había llevado en la mula de carga, aparte de mi equipaje, un gran fardo con mercadería —supongo que lana— haciendo, de esta forma, un pequeño negocio particular con este viaje.

En vano lo esperé durante el almuerzo, de modo que comí solo. A mi vuelta había cargado mi equipaje en la camioneta y emprendido el regreso, seguramente para pernoctar en Cuesta y ganar así un día.

Un amable chofer me llevó en viaje rápido, a Belén, distante unos 90 kilómetros, donde mis amigos ya abrigaban temores por mi atraso, en razón del temporal que, en Belén, había inundado las calles a una altura de 40 centímetros.

Así terminó una experiencia inolvidable. ¿Alguién la repetirá? En pocos años quedará construido el camino de Belén o Tinogasta a Antofagasta de la Sierra. Entonces un médico visitará semanalmente esas pequeñas poblaciones abandonadas, la abuela de Peñón podrá fácilmente llegar a un dentista y la explotación de los ricos tesoros minerales de la Puna de Atacama traerá vida, riqueza y negocios hacia aquella modesta, amable y pobre gente.

Pero los troperos ya no atravesarán el Paso de Pasto Ventura. Las huellas de este camino milenario serán borradas por el viento y la arena y ya no se escucharán más los gritos de "¡burro!, ¡mula!, ¡euhh!", que todavía resuenan en mi oído. •

EL TROVERO DE LAS...

(Viene de la pág. 62)

cambio, la vida cotidiana, la del comer, vestir y amar, no podía ser transformada, porque era la de todos.

"San Bismo"

En verano, cuando los mosquitos enloquecían, cada uno se encerraba para dormir en su jaula rectangular de liencillo, tendido éste sobre la armazón de metal de las camitas sembradas como al voleo por todo el patio barrido. Apenas si había separación de sexos en esta instalación; el breve trecho podía ser recorrido discretamente por algún galán que llegaba gateando a ofrecer su cariño a la bella durmiente que había ojeado durante el día. Ni el ofrecimiento ni su rechazo provocaban escándalo.

Conocí al azar de las lluvias y los pantanos a una gran estanciera de las islas del Bermejo. Vestía poncho y gran pollera colorada. Era salteña, de las del monte. Además de poseer muchos ganados, era dueña de tres camiones gigantescos. Fumaba cigarrillos salteños y sabía decir muy pocas cosas, pero éstas las decía con autoridad. Viajaba con ella una secretaria pueblerina y correcta, y juntas, en Roque Sáenz Peña, habían comprado cuanta cosa importada se les ocurriera. Champaña, ciruelas de Burdeos, vinos, dulces, champignons, jamones, sardinas, espejos... La estanciera fumaba y convidaba, sonriente. Estábamos en la habitación principal de un almacén importante, de esos que hacían de posta. Mataron gallinas para nosotros; los demás comieron guiso de charque y fideos secos, lo cotidiano. En el ángulo de la habitación había un busto de yeso con flores al pie. Pregunté qué hacía allí. *Es san Bismo*, me dijeron. Era un busto de Bismarck. Yo contaba cosas que le hacían gracia a la salteña, y a la mañana siguiente me ofrecieron seguir viaje con ellas, en lo alto de la carga, apoyada sobre las cubiertas de repuesto, agachándome cuando atravesábamos las isletas para que una rama no me llevara la cabeza. Hacía tiempo que nadie había logrado atravesar esas cañadas después de la gran inundación, y todo el Norte estaba sin nafta y sin vino; pero cuando llegamos, por fin, a casa, resultó que Amador García había pasado dos días antes, no se sabía por dónde, dándole a mi madre noticias exactas de mi viaje. •

Correo Argentino Central (B) Sucursal 61 B
Franqueo pagado Concesión 4938
Tarifa reducida Concesión 209

Imp. en Fabril - Junio 1968
Industria Argentina

¡Culminó la hazaña del "Caballero Rambler"!

Y de qué manera!... Jamás coche alguno se sometió a un test semejante... y lo venció!
Gesta increíble en la que cada tornillo, cada pieza, enfrentó rigurosas exigencias y donde "el banco de prueba" fué el país.
Admirable empresa de Rambler que unió 23 capitales argentinas...



Coronando el road-test más sensacional de todos los tiempos

Un Road Test que cubrió el país entero. De punta a punta. 11.700 kms. de *marcha continua,* en 7 días y 6 noches,* en caminos buenos, malos y regulares.
Montaña; pampa; litoral; hielo; tierra; fango. Todo.
Rambler dió así una real medida de su *valor,* demostrando ser un auténtico hidalgo del camino...
Un automóvil *de noble corazón!*



RAMBLER

Es un producto IKA-RENAULT

*velocidad promedio 88 Km./h.


POR
SIEMPRE
FIAT
fiat 1500