

AVTO CLVB

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

↑	S. PEDRO	78
↑	ZARATE	145
↑	CAP. FED.	227



AÑO VIII - Nº 42 - BUENOS AIRES - AGOSTO - SETIEMBRE DE 1968



200.



DISCOS CBS
presenta:

ALGO nuevo

MUSICA JOVEN MAGICA y HERMOSA



CON
"SU TOQUE
PERSONAL"

Inolvidables melodías de ayer, hoy y siempre.

Las mejores canciones: modernas y tradicionales; vibrantes y románticas; tiernas y alegres, en una colección creada exclusivamente para dicha de todos sus días. Las mejores versiones jamás logradas. Los éxitos que hicieron famosos desde Frank Sinatra hasta Trini López, desde Andy Williams hasta Los Beatles, especialmente seleccionados por los expertos musicólogos de CBS en una colección EXCLUSIVA que no podrá adquirir en ningún comercio.

EL SONIDO JOVEN

EL GRUPO "IN" - MUÑECA DE SATEN - DULCE GEORGIA BROWN - SOPLANDO EN EL VIENTO - ES LUPE - NEBULOSO - MUSICA PARA MIRAR A LAS CHICAS - GUANTANAMERA - NO PUEDES APURAR EL AMOR - SUNNY - ANOCHECER DE UN DIA AGITADO.



ESTOS SON LOS TITULOS DE ESTA NUEVA Y MARAVILLOSA COLECCION:

EUROPA CANTA Y BAILA

PRISIONERO - TE ESPERARE (Los paraguas de Cherburgo) - WINCHESTER CATHEDRAL - CABARET - EL MAR - LOS JUEGOS DEL AMOR - INSENSATEZ - AZUL PINTADO DE AZUL - WONDERLAND POR LA NOCHE - SEÑORITA DE PARIS - UN HOMBRE Y UNA MUJER.



BALADAS PARA EL ENSUEÑO

ESTAS BOTAS FUERON HECHAS PARA ANDAR - NO QUIERO SABER - INGLATERRA EN RITMO - LA ULTIMA PALABRA EN SOLEDAD, SOY YO - CASI CONVENCIDO - BALADA DE LAS BOINAS VERDES - REY DE LA RUTA - HAZ QUE EL MUNDO SE VAYA - LA PRIMERA CASA DE CADA MAÑANA - QUIERO IRME CONTIGO - TAMBORES DISTANTES.



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

ELEGANTE PRESENTACION

En funcional y práctico estuche-discoteca con índice instantáneo. Además, "Su toque personal", dos discos elegidos por usted en elegante álbum ilustrado.



BAILANDO LOS EXITOS DE HOY

CREMA BATIDA - CONCIERTO PARA ENAMORADOS - CALIFORNIA SOMNOLIENTA - RIO PEREZOSO - VIENTO DE VERANO - LO QUE EL MUNDO NECESITA ES AMOR - ES LA FELICIDAD - UN SABOR A MIEL - TEQUILA - AYER - NO ERES NADIE HASTA QUE ALGUIEN TE QUIERA.



MUSICA JOVEN MAGICA y HERMOSA

con una innovación sensacional y única!

SU TOQUE PERSONAL!

ESTA ES NUESTRA OFERTA ESPECIAL DE LANZAMIENTO

ADQUIERA "MUSICA JOVEN, MAGICA Y HERMOSA", constituida por 8 discos Long Play de excepcional calidad; además "SU TOQUE PERSONAL"! 2 discos a su elección. (LEA LA PAG. SIGUIENTE) Total 10 discos.

SU VALOR REAL \$ 14.500.-

Ud. podrá adquirirlos por sólo poco más de la mitad de lo que valen, o sea **\$ 7.690.-***

UD. AHORRA \$ 6.810.-

Ud. puede abonar en cuotas de

\$ 1460 ¢/u.

* Precio de la colección monoaural al contado. Consulte condiciones generales en el cupón adjunto.



Entérese leyendo en el dorso los detalles de

SU TOQUE PERSONAL

LLENE Y REMITA EL CERTIFICADO CON SU PEDIDO HOY MISMO.

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

* Las mejores orquestas, grupos corales y combos de Columbia, enriquecidos por la exquisita maestría de sus más renombrados arregladores y directores. (Basta recordar que nombres tan famosos como **RAY CONNIF, ANDRE KOSTELANETZ** y **PERCY FAITH**, integran los inigualados elencos de CBS).

* **MELODIAS PARA EL ENCUENTRO**
SOÑANDO - AMOR SECRETO - TE RECUERDO - MARAVILLOSO, MARAVILLOSO - CAMELOS Y ROSAS - ME HACES SENTIR TAN JOVEN - BRUJERIA - CUANDO ME ENAMORO - NUNCA HABRA OTRA COMO TU - EL ARBOL DE LA FELICIDAD.

* **LOS GRANDES TEMAS DE HOLLYWOOD**
MAME - EXTRAÑOS EN LA NOCHE - ALFIE - UNA LEONA DE DOS MUNDOS - EL SUEÑO IMPOSIBLE - a) MARCHA DEL RIO KWAI - b) CORONEL BOGEY - LA SOMBRA DE TU SONRISA - ZORBA, EL GRIEGO - EN ALGUN LUGAR, MI AMOR - QUIEN LE TEME A VIRGINIA WOOLF? - EL SONIDO DE LA MUSICA.

LUCES LATINAS

FLAMINGO - PULGA ESPAÑOLA - NO TENGO LAGRIMAS - LANZA TUS PENAS AL VIENTO - FESTIVAL DEL SUR - EL TORO SOLITARIO - SAMBA DE VERANO - OJOS ESPAÑÓLES - LISBOA ANTIGUA - LLA-MAME - MAÑANA DE CARNAVAL.

INOLVIDABLES CANCIONES DE AMOR

MICHELLE - LO QUE MAS TE VEO - SETIEMBRE DE MI JUVENTUD - INOLVIDABLE - LLEVAME VOLANDO A LA LUNA - PORQUE ME DEJAS - TRATA DE RECORDAR - RIO DE LUNA - FUE UN BUEN AÑO - SI EL ENTRARA EN MI MI VIDA - DE AQUI A LA ETERNIDAD.

ESTA PARTE QUEDA EN EL INTERIOR DEL CUPON

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.
- ECHÉLO AL BUZÓN INMEDIATAMENTE. NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO**
Atención: Cuide que la dirección de DISCOS CBS quede a la vista.
CORTE POR ESTA LINEA DE PUNTOS

**MUSICA JOVEN
 CON SU TOQUE
 PERSONAL!
 MAGICA y HERMOSA**

1) Marque el cuadrillo correspondiente a la grabación deseada. 2) Luego indique el plan de pago elegido. 3) Marque la selección de su toque personal y 4) Firme en el lugar indicado y eche el Certificado al buzón. NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO. Si lo prefiere puede traerlo a nuestras oficinas. Sarmiento 767, P. B., Capital.

NO INCLUYA DINERO! Nosotros le enviaremos la selección por correo HOY MISMO.	RUEGO A UDS. ME ENVIEN:		ESTEREO	
	MONAURAL contado	MONAURAL cuotas	ESTEREO contado	ESTEREO cuotas
MUSICA JOVEN, MAGICA Y HERMOSA \$ 7.690		6 x \$ 1.460		6 x \$ 1.560

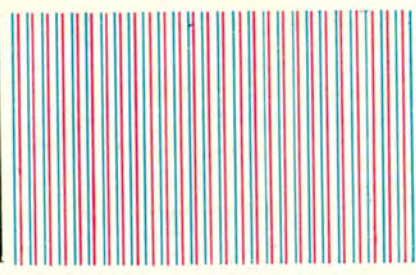
DESEO LA COLECCION EN VERSION MONAURAL
 ABONARE LA COLECCION EN CUOTAS
 ESTEREOFONICA
 AL CONTADO
 ACA Reservado para uso Oficina. 8/68

Este es mi TOQUE PERSONAL
 Música Nuestra
 Tesoros del Jazz
 Música Eterna
 Tenga presente que para su "toque personal" no puede combinar discos de distintas selecciones.

Nombre y Apellido: _____ T. E. _____
 Domicilio: _____ Pto. _____ F. C. _____
 Localidad: _____
 Firma: _____ Si es menor, firma del padre o tutor

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

EL FRANQUEO SERA PAGADO POR EL DESTINATARIO



Apartado Especial N° 196
BUENOS AIRES

A la División Productos Especiales
DISCOS CBS S. A. I. C. F.

PERMISO N° 29
 RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

CORTE POR ESTA LINEA DE PUNTOS

MUSICA JOVEN MAGICA y HERMOSA

con una innovación sensacional y única!



SU TOQUE PERSONAL
 DISCOS CBS selecciona lo mejor. Ud. elige lo que prefiere. Nuestros expertos compaginaron 3 selecciones excepcionales compuesta cada una de ellas por dos discos LP de extraordinaria calidad en temas y artistas, para que Ud. elija y complete su colección de MUSICA JOVEN, MAGICA Y HERMOSA.

- Elija una de las tres de acuerdo a su gusto • Indíquela en el cupón de pedido • La recibirá dentro de la caja-discoteca, en el álbum doble especial.

Tenga presente que para su "toque personal" no puede combinar discos de distintas selecciones

LOS DISCOS DE "SU TOQUE PERSONAL"



SELECCION "MUSICA NUESTRA"

- | | |
|---|---|
| Disco N° 1
CUARTITO AZUL, A. Pontier y su orq. - BARRIO REO, Héctor Mauré - EL PORTEÑITO, Don Goyo - VIDA MIA, Ricardo Guzmán - RE FA SI, Osvaldo Fresedo y su orq. - A MEDIA LUZ, Héctor Varela - CUESTA ABAJO, Jorge Sobral - SI ME HABLARAS CORAZON, Alba Solis - MALENA, Leopoldo Federico y su orq. - ADIOS MUCHACHOS, Quinteto Real. | Disco N° 2
LA RUBIA MORENO, Jorge Cafrune - EL ANTIGAL El Chango Nieto - ZAMBA PARA NO MORIR, Los 4 Hermanos Salteños - EL COSECHERO, Miguel Saravia - HUELLA HUELLITA, Claudio Monterrio - ZAMBA DEL GRILLO, Los Trovadores - BAGUALERO SOY, Miguel Saravia - GATITO DE AZOTEA, Los Hermanos Abalos - CHACARERA DEL 55, Las Voces del Huayra - PONGALE POR LAS HILERAS, W. de los Rios. |
|---|---|

SELECCION "TESOROS DEL JAZZ"

- | | |
|--|--|
| Disco N° 1
CUANDO SONRIES, Jimmy Dorsey - SI SI SI, Tommy Dorsey - LA BEBIDA DEL SEMBRADOR, Paul Weston - FRITO A LA MANERA DEL SUR, Dan Terry - RATA PASEANDERA, Harry James - PAPI, Sammy Kaye - CIELOS AZULES, Benny Goodman - ALGUNA DE ESAS COSAS, Jimmy Dorsey - ME VUELVES LOCO, Tony Pastor - NO SEAS ASI, Harry James - LA NOCHE DEL SABADO, Tony Pastor - TERMINE CON EL AMOR, Sammy Kaye | Disco N° 2
BAILEMOS, Benny Goodman - LLAMA AZUL, Woody Herman - HORIZONTE, Charlie Barnet - NEVADA, Claude Thornhill - TOMA EL TREN "A", Duke Ellington - SALTO DE LA UNA, Count Basie - EXPLOSION DE ESTRELLAS, Gene Krupa - PESADILLA, Artie Shaw - SALTO DE RANA, Les Brown - CHIRIBIRIBIN, Harry James. |
|--|--|

SELECCION "MUSICA ETERNA"

- | | |
|--|---|
| Disco N° 1
RIMSKY KORSAKOV: El vuelo del moscardón - LISZT: Rapsodia Húngara N° 2 - TCHAIKOVSKY: Capricho Italiano - PROKOFIEFF: Marcha de "El Amor por Tres Naranjas" - VERDI: Marcha Triunfal de "Aida" - SCHUBERT: Marcha Militar - BERLIOZ: Marcha Rakoczy - WAGNER: Marcha de Fiesta de "Tannhäuser" - TCHAIKOVSKY: Marcha Eslava. | Disco N° 2
PROKOFIEFF: Troika de la Suite "El Teniente Kije" - Danza del Marinero - CHABRIER: España - IBERT: Escalas de Puerto (Fragmento) - HANDEL: Fuego de artificios (Introducción) - DVORAK: Danza Eslava op. 46 N° 1 - ROSSINI: Una Italiana en Argel - Obertura - SMETANA: El Moldava (fragmento) - ENESCO: Rapsodia Rumana N° 1 (fragmento) - STRAUSS: Vals del Barón Gitano. |
|--|---|

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

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

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

 <p>7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS</p> <p>1 Juego Platos BAVIERA 1 Juego Lunch BAVIERA 1 Juego Té BAVIERA 1 Juego Café BAVIERA 1 Juego Copas FUNCIONAL 1 Juego Copas Whisky 1 Juego Cubiertos inox. CAROL</p> <p>TOTAL 174 PIEZAS</p> <p>\$ 22.500</p>	<p>JUEGOS DE COPAS</p>		 <p>7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS</p> <p>1 Juego Platos FUJICHINA 1 Juego Lunch FUJICHINA 1 Juego Té FUJICHINA 1 Juego Café FUJICHINA 1 Juego Copas talladas 1 Juego Copas Whisky talladas 1 Juego Cubiertos inox. REAL</p> <p>TOTAL 174 PIEZAS</p> <p>\$ 13.900</p>
	 <p>74 Piezas Tallados a mano</p> <p>\$ 15.500</p>	 <p>74 Piezas Tallados a mano</p> <p>\$ 13.900</p>	
	 <p>PORCELANA VERBANO</p> <p>COMPLETO 12 PERSONAS</p> <p>\$ 31.000</p>	 <p>PORCELANA - TSUJI -</p> <p>COMPLETO 12 PERSONAS</p> <p>\$ 28.500</p>	

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

COMPRE POR JUEGO A PRECIO DE MAYORISTA

CREDITOS UNICAMENTE A SOCIOS DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES

LOZAPLAT

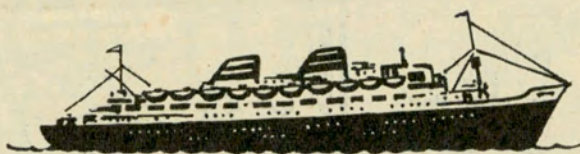
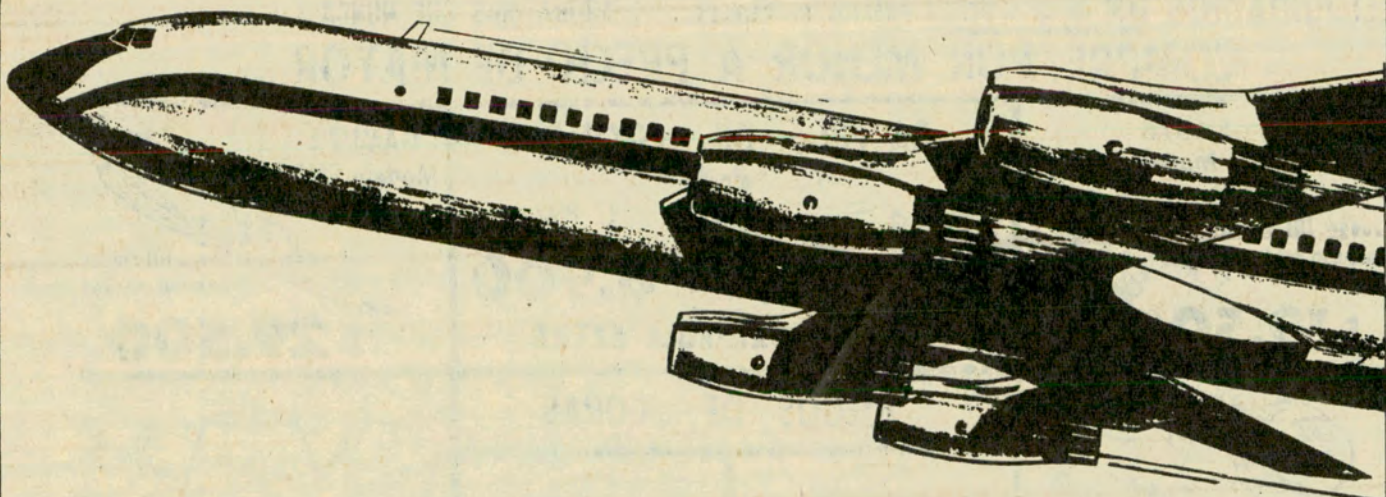
EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR

Unica dirección **CORRIENTES 2699**

T. E. 89-9321 88-2882

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 50% PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

AGMART



PROGRAMA DE EXCURSIONES

1968

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.

EXCURSIONES A EUROPA
Salidas durante todo el año

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.

OCTUBRE

Día 11 — NOROESTE ARGENTINO. En superpullman de lujo. Duración: 17 días

LA FALDA (Cba.): Diariamente en ómnibus. Duración: 10 días.

CARLOS PAZ (Cba.): En ómnibus. Duración: 10 días.

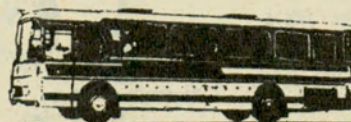
LOS COCOS (Cba.): En ómnibus. Duración: 10 días.

BARILOCHE. Salidas individuales en tren y/o avión. Programas a elección.

Reserva de pasajes ferroviarios
"EURAILPASS" y "AMERAILPASS"

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

VENTA PERMANENTE DE PASAJES AEROS 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

EEEO

**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 Difusión Musical

**ADQUIERALOS
EN SU CASA DE MUSICA**

MUSICA TIPICA

LP-70.170 - **BANDONEON MAYOR DE BS. AS.** - Vol. 2 - Anibal Troilo - Quejas de bandoneón - Pablo - La cliflada - Contra tiempo y otros.

LP-70.238 - **GOTAN** - Roberto Goyeneche canta con las orq. de A. Troilo - H. Salgán - Los modernos. Lejana tierra mía Contramarca - Bandoneón arrabalero - Cuesta abajo y otros.

LP-70.181 - **CARLOS DI SARLI** y su orq. La Cachila - Organito de la tarde - Sueño de juventud - El Cachafas y otros.

LP-12.156 - **LA VOZ SENTIMENTAL DE BS. AS.** - Agustín Magaldi - El penado 14 - No cantes Victoria - Nieblas - Rosita y otros.

MUSICA FOLKLORICA

LP-70.263 - **SEÑOR DEL FOLKLORE** - Eduardo Falú. Tata Juancho - Cañaverl - Vidala de la copla - Campo sin eco y otros.

LP-70.262 - **LOS EJES DE MI CARRETA** - Rogelio Araya. Aunque seas mujer - Paisaje de Catamarca - Páginas íntimas La tapera y otras.

LP-70.119 - **RECORDANDO A LOS FRONTERIZOS** - Los Fronterizos. La tristecita - El Paraná en una zamba - La Felipe Varela - Chacarera del Chacho y otras.

LP-70.044 - **LO MEJOR DE LOS CANTORES DE QUILLA HUASI** Zamba de Vargas - Zamba de la toltería - Algarrobo algarrobal - Por qué será que parece y otras.

MUSICA SELECTA POPULAR

LP-70.281 - **PARA ENAMORADOS** - Billy Vaughn y su orq. Todos aman a alguien - Cuerpo y Alma - Candilejas - Bailando en la oscuridad - Angustia de un querer y otras.

LP-12.253 - **CANCIONES PARA UNA NOCHE DE LUNA** - Los Nocturnos - De rodillas - Mil besos - Poema - Que murmuren Perdóname y otros.

LP-635 - **IMPORTACIONES INSTRUMENTALES** - Joe Reisman y su orq. Pequeña Flor - Moritat - Tema del tercer hombre La Ronda - Muchacha francesa y otras.

LP-12.345 - **SUS GRANDES FAVORITAS** - Liberace. Cumaná Rag de la calle 12 - Nacimiento de los Blues - Barrilito de Cerveza y otras.

LP-70.245 - **EL PIANO LOCO DE Jhonny Maddox** - Dulce Georgia Brown - Arriero Japonés - California, aquí vengo - Las tres de la mañana y otras.

LP-70.267 - **CHIQUICHA** - Bovea y sus Vallenatos. La pobreza Muchacha bonita - La mujer ajena - Corazón y otros.

LP-70.183 - **BAILE CON SARITA MONTIEL** - Bésame mucho Quién sino tú - Acércate más - Mil besos y otras.

LP-70.103 - **Estereo-90.103 - OLD BLUE** - Joan Baez - El muchachito del carretón - Encontré una linda chica - Old Blue Placer de amor y otras.

LP-70.124 - **LO MEJOR DE ESPAÑA** - El gato montés (Banda Taurina) - España Cañí - Granada (M. Luisa Romero - Danza del fuego (Orq. de Con. de Madrid) - Son del zapatero (José Greco).

LP-70.204 - **ROMA ERES SIEMPRE MI CASA** - Sergio Centi. Strignete a me - Stornella Romana - Funtanella - Roma e'un'altra cosa y otras.

MUSICA CLASICA

LP-70.015 - **Estéreo-90.015 - EL OBOE VIRTUOSO - Vol. 3** - Andre Lardrot, oboe - Los Solistas de Viena - Dir. Wilfried Böttcher.

LP-70.235 - **EL ARTE DE MISCHA ELMAN** - Joseph Singer, piano. Fantasia Eslava en Si Menor - Danza Rusa - Largo Berseuse - Espejo (Aires Gitanos) y otras.

LP-70.242 - **BRAHMS** - Variaciones sobre un tema de Paganini Piano: EARLD WILD Op. 35 - 4 Baladas - Op. Nº 10 - Liszt: Estudio Nº 2 en Mi Bemol.

LP-70.213 - **LA FLAUTA VIRTUOSA - LOS SOLISTAS DE ZAGREB** - Dir. Antonio Janigro. Vivaldi: Concierto en Re "Il Cardellino". MOZART: Concierto Nº 1 en Sol para Flauta.

LP-70.043 - **Estéreo-90.043 - EL NIÑO Y LA CORNETA PRODIGIOSA**: Mahler: Orq. Sinfónica del Festival de Viena - Dir. Félix Prohaska - Mauren Forrester - Contralto. Heinz Rehfuss, bajo baritono.

LP-70.009 - **Estéreo-90.009 JUAN SEBASTIAN BACH** - Conciertos para 2, 3 y 4 Claves - Vol. 1. - Interpretan Los Solistas de Zagreb - Dir. Antonio Janigro.

LP-70.012 - **Estéreo-90.012 - OBRAS MAESTRAS MADRIGALISTAS** - The Deller Consort.

LP-70.169 - **VALSES VIENESES** - Orquesta Sinfónica - Dir. Joseph Von Konrad - Ondas del Danubio - Sobre las olas Música de las esferas y otros.

LP-70.085 - **Estéreo-90.085 - TCHAIKOVSKY** - Sinfonía Nº 5 en Mi Menor - Op. 64 - Marcha Eslava - THE HALLE ORCHESTRA - Dir. Sir John Barbiroli.

LP-12.178 **CONCIERTO DE ARANJUEZ** - RENATA TARRAGO (guitarra) Orq. de Concierto de Madrid Dir. ODON ALONSO Diez Melodias Vascas; Orq. de Conciertos de Madrid Dir. Jesús Arambárrri

¿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

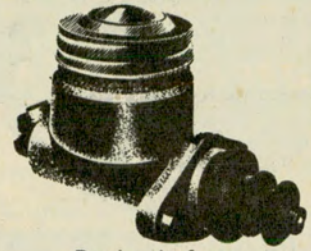
FLUIDO Y RESPUESTOS PARA FRENOS

**Wagner
Lockheed**

MARCAS REGISTRADAS

**“el nombre más famoso
en frenos hidráulicos”**

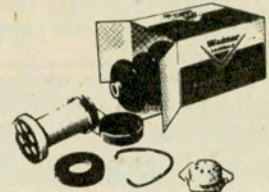
Fabricados por FARLOC ARGENTINA S.A., en sus establecimientos
de José León Suárez, Prov. de Bs. As., bajo licencia exclusiva y
contralor técnico de Wagner Electric Corp., U.S.A.



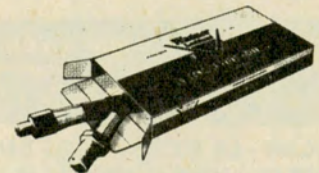
Bomba de freno



Cilindro de Rueda



Juego de reparación de bombas
y cilindros



Caño Flexible de Freno

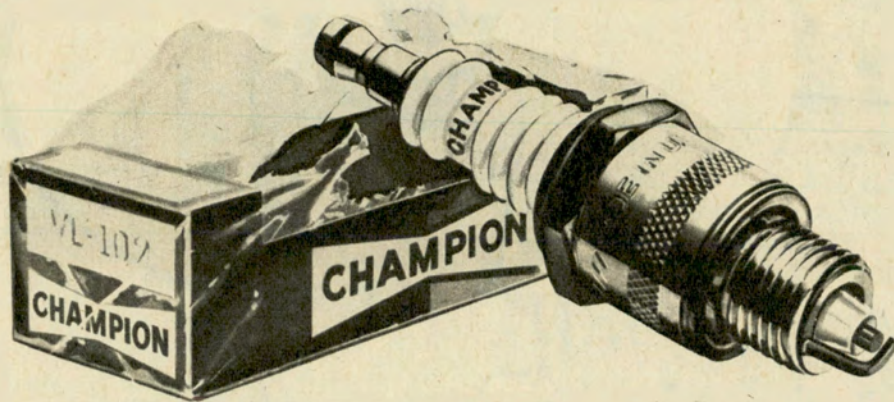


Flúido para Frenos Serv. moderado



Flúido para Frenos Servicio
Súper Pesado

es prudente cambiar las bujías cada 16.000 Km... aunque sean Champion



Porque es la manera segura de disfrutar siempre de la verdadera potencia del motor, y de no acelerar su desgaste. Después de ese kilometraje, las bujías no queman todo el combustible, produciendo acumulaciones perjudiciales dentro del motor. Cambiando el juego completo de bujías cada **16.000 kilómetros**, Ud. obtiene además:

- máximo kilometraje por litro: mayor economía.
- arranque inmediato.
- aceleración más rápida.
- segura protección del motor.

Y para que sus bujías rindan todo lo que Ud. y su motor esperan durante esos **16.000 km...** deben ser Champion. Al cambiar, siga con

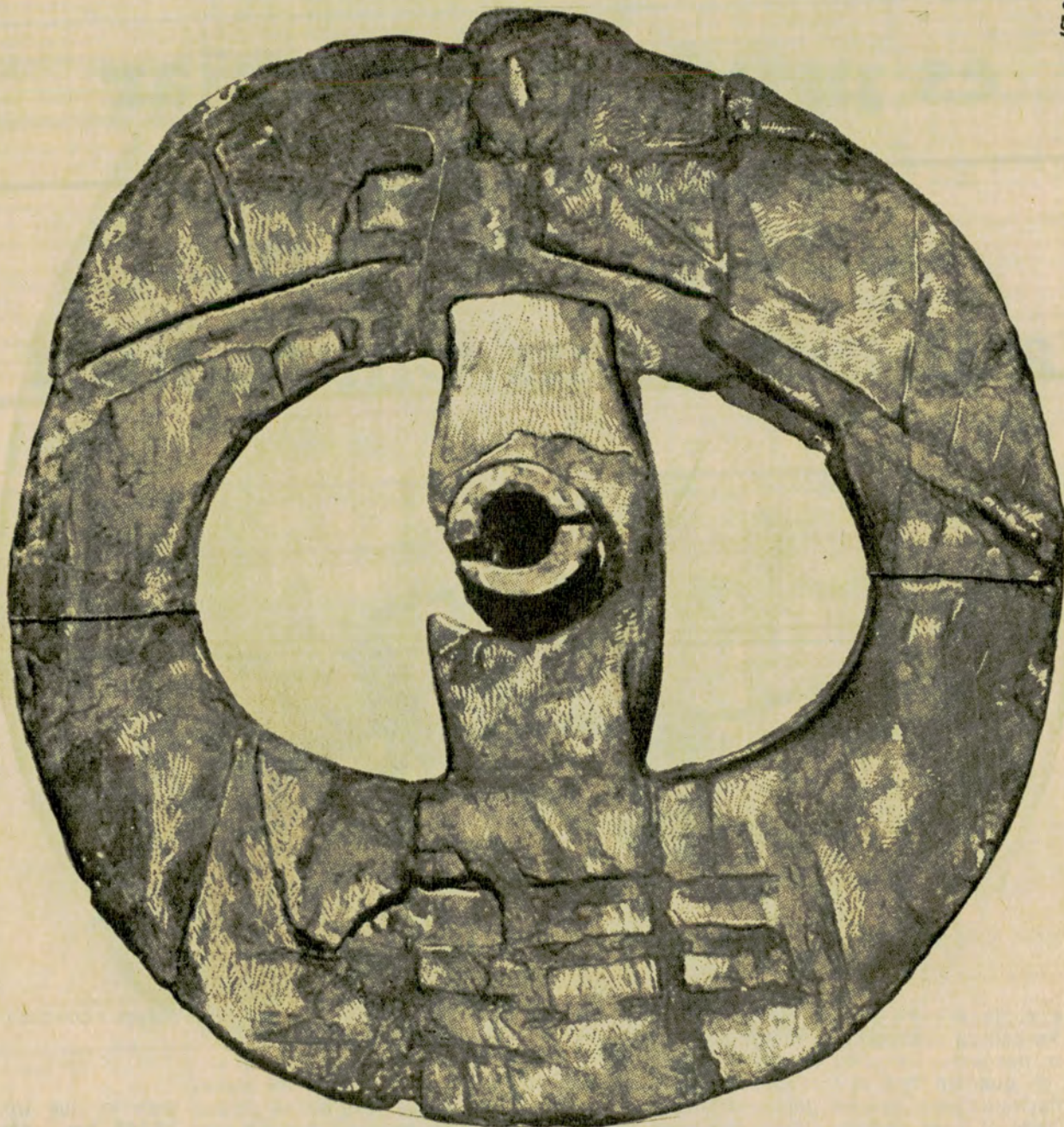
bujías



MUNDIALMENTE PREFERIDAS EN AIRE, MAR Y TIERRA.

de la rueda a RIV

OLIMPO
0 237

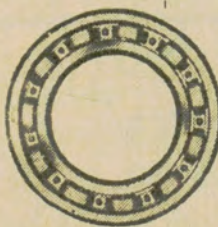


El hombre primitivo debía realizar esfuerzos sobrehumanos para arrastrar su carga; un día, tal vez casualmente, descubrió algo que facilitó enormemente su tarea: la rueda.

La tierra siguió girando... Hoy, 10.000 años después, la facultad de transmitir y modificar el movimiento hace de la rueda uno de los dispositivos más importantes de toda máquina. Los rodamientos RIV, productos de la avanzada técnica de nuestro siglo, tienen su origen en aquella modesta invención prehistórica.

Un cohete espacial, un tractor, sin ir más lejos... su automóvil o su máquina de escribir, poseen en su

interior un rodamiento, contribuyendo con precisión, justeza y suavidad, a la perfección de su funcionamiento. Porque, aquí y en todo el mundo, hay algo que gira mejor sobre rodamientos RIV.



RODAMIENTOS

RIV

Distribuye: **COMPANIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS**

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

AVTO CLUB

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

sumario

DIRECTOR:

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

COMISION ASESORA:

Dr. Roberto N. Lobos
Presidente
Sr. E. González Vidal
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. José Peluso
Sr. Angel J. Zaro

AÑO VIII

Nº 42

Agosto - Septiembre

BUENOS AIRES

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

Editorial	12	La Dirección
Nos escriben . . .	14	
Por aquí pasaron, sombras ya son	18	María de Villarino
El Chaco	22	Ana Emilia Lahitte
Innsbruck, Salzburgo, Viena	26	Magdalen Liddle
Río abajo y río arriba	30	Manuel Goldstraj
Alicante, fortaleza y ciudad luz	32	Noemí Vergara de Bietti
Buenos Aires en relieve	36	Violeta Valls
Corrientes, una república amiga	40	Marta S. Albano
Servicio aéreo para los socios del A.C.A.	44	
La punta	48	Guido Quintana
La indiecita dormida	54	Carlos Villafuerte
Calles de Buenos Aires	58	Gustavo García Saraví
La virgen de Copacabana	62	Margarita Elichondo
Las Antillas holandesas	66	Olga Autenclus
Cerrando la valija	69	Vera Pichel
El Rastro madrileño	70	Mary José Lindsay
Haga turismo con Autoclub	72	
Del turismo, de los turistas y algo del		
Delta	80	Gilberto J. Riega
Trenque Lauquen	82	Lucio Espinosa
Machu Picchu	84	Jorge D'Amato y Alberto Susco
Bomarzo y su parque de los monstruos	87	Lola Pita Martínez
La calle de la ciruela	88	Edmundo Guibourg
Martín Fierro y Martorell	91	
Itinerario gastronómico	92	Angela Silva
Gabino Ezeiza, payador por antonomasia	94	Adolfo E. Pacheco
Notículas	97	
Guauguay: pueblo cordial y hospitalario	98	Francisca A. de Garibotti
De aquí, de allá y de más allá	106	Juan Averiguador
Desandando caminos	112	Pedro O. Ochoa
Actividades del A.C.A.	114	
Letra viva	155	Ulyses
Comentarios sobre libros recibidos	156	M.G.
Las caras de Río	168	Esmeralda Radaelli
Autoclub informa	169	
El turismo en Misiones	172	Santiago E. Galián

Fotografías de 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: 84-9556. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.641.

Publicación adherida al Instituto Verificador de Circulaciones.

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

editorial

EL SERVICIO AEREO

EL Automóvil Club Argentino acaba de agregar a la nómina de sus servicios regulares uno nuevo, de características especiales, que escapan al esquema rutinario de los que son considerados como específicos de la Entidad, desde la hora misma de su fundación: se trata del que conoceremos en adelante con el nombre, que por sí solo constituye una definición, *Servicio Aéreo*.

Esta flamante actividad servicial fue inaugurada oficialmente a mediados de junio último, y las autoridades de la Institución han adoptado todas las medidas necesarias para que sea cumplido en las mejores condiciones económicas y técnicas posibles, poniendo el máximo cuidado en su eficiencia y regularidad, porque los antecedentes e informaciones recogidos permiten prever una acelerada demanda de parte de los usuarios directos, es decir, de los socios de la Entidad, lo cual, dicho sea de paso, obliga a tener presente desde ahora mismo la posibilidad, no inmediata, por supuesto, de un eventual aumento del número de aeronaves de que deberá disponerse si los requerimientos de los asociados excediesen las estimaciones objetivas que han servido de base para la adquisición de los dos aviones que acaban de ser puestos en servicio.

Antes de hacer ninguna otra consideración, conviene dejar aclarados los alcances de este servicio, es decir, el destino inmediato de este organismo, llamémosle así, cuya acción ha quedado incorporada al dinamismo funcional del A.C.A.; pero para que este punto pueda ser debidamente enfocado, necesitamos recordar que el Club posee actualmente 116 estaciones de servicio propias y cuenta con la adhesión contractual de 143 estaciones de concesionarios de Yacimientos Petrolíferos Fiscales que prestan atención regular a los socios, como si también fueran establecimientos propios del Club. En otro campo, pero siempre dentro de las actividades permanentes y regulares de la institución, señalemos que ésta posee en estos momentos 11 moteles en diversas provincias y 2 hoteles en Tierra del Fuego, y serán habilitados dentro de muy poco tiempo 2 nuevos moteles en la provincia de La Rioja y uno en Chubut (todos estos establecimientos tienen o tendrán estación de servicio anexa) y 5 hosterías en la provincia de Misiones; cabe agregar que, de acuerdo con los convenios celebrados con varias provincias y dado el ritmo impreso a las construcciones en ejecución, puede preverse que, para fines de 1969, el Automóvil Club Argentino contará con una red de moteles, hosterías y hoteles que sumará entre treinta y cuarenta unidades en funcionamiento. Ahora

NUESTRA PORTADA



El Automóvil Club Argentino está colaborando con la Dirección Nacional de Vialidad en el armado y colocación del nuevo sistema de señales camineras. Las que muestran las fotografías de nuestra portada fueron proyectadas y construidas para que su material reflectante las haga visibles de noche a gran distancia.

Son de tamaño muy superior a las que hasta ahora se ha utilizado en las distintas rutas e iguales a las que se emplearán en las obras emergentes del convenio suscrito entre el arriba nombrado organismo estatal y el A. C. A., para la actualización del señalamiento.

DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

bien, importa destacar que esas unidades y las estaciones, están dispersas en toda la superficie de la República, sin exceptuar provincia alguna, desde La Quiaca, en la frontera con Bolivia, hasta Río Grande y Ushuaia, en la Gran Isla, y desde la Mesopotamia y el Plata hasta la cordillera en toda su extensión.

Esta vasta extensión de establecimientos y no obstante la lógica descentralización del régimen de inspecciones y supervisión, exige una preocupación permanente de la dirección del club y una permanente atención de los funcionarios de mayor jerarquía de su administración para que estaciones, moteles y hoteles cumplan sus tareas con la eficiencia requerida; tal preocupación y atención no pueden ser satisfechas solamente con informes verbales o escritos de funcionarios subalternos, sino que imponen la necesidad, por razones obvias, de ejercer un constante contralor directo, objetivo y personal, sobre todas las actividades serviciales que en los referidos centros se realizan. Pero dadas las dimensiones del territorio nacional y de acuerdo con los datos que hemos suministrado más arriba, y la acelerada expansión de las instalaciones y servicios del Club, resulta claro que el contralor directo aludido no podría cumplirse de modo efectivo y regular sino sólo disponiendo de un medio modernísimo y rápido de movilidad y transporte, como es el avión. Esta fue una exigente razón que impuso al A.C.A. la necesidad de efectuar la adquisición de los que ha comprado.

Pero una razón más eminente aún, porque atañe a la política servicial del Club como una concepción integral, ha pesado en la decisión adoptada. Era evidente para sus autoridades que, cada día con mayor insistencia, una alta proporción de la masa de asociados, por la índole de sus actividades regulares, está necesitada de un servicio de transporte veloz, y por ello recurre cada vez con mayor frecuencia al uso del avión del tipo que esta Entidad acaba de adquirir, sin conseguir, sin embargo, un servicio adecuado en calidad y costo. Esa necesidad se hace más aguda y más sentida, cuando se trata del transporte urgente de enfermos, para lo que raras veces se encuentra, por ahora, la comodidad y seguridad indispensables. Estos elementos de juicio fueron atentamente considerados y se llegó a la conclusión inobjetable de que el Automóvil Club Argentino, dentro del amplio criterio que informa su dinámica servicial, podía y debía crear un servicio aéreo orgánico y permanente, con medios propios, para ponerlo a disposición de los socios —que con sus familia-

res representan en la actualidad alrededor del 10 % de la población del país—, en condiciones que lo hicieran accesible y útil.

Una consideración de otra naturaleza, digna igualmente de ser atendida, ha gravitado también en el ánimo de los dirigentes del Club. Esta institución, por la autoridad moral que ejerce en la promoción y orientación del automovilismo deportivo, ha asumido de hecho, como contrapartida lógica, la responsabilidad moral de las competencias automovilísticas. Ahora bien, se sabe que, desgraciada e inevitablemente, a despecho de las más perfectas medidas de seguridad, es atributo o condición inherente a tales competencias la posibilidad de que se produzcan accidentes más o menos serios en el transcurso de su desarrollo. Por eso, el A.C.A. ha resuelto que, en lo sucesivo, los aviones de su propiedad —que están especialmente preparados para el transporte de enfermos o heridos— podrán ser utilizados, sin cargo alguno, por la Asociación Argentina de Volantes para transportar a los conductores o a sus copilotos, que fueren víctimas de accidentes durante las carreras, y necesitaren urgente asistencia médica en centros adecuados. Es éste un aspecto del *Servicio Aéreo del Automóvil Club Argentino* que merece una especial consideración no sólo de parte de sus eventuales beneficiarios directos, sino también de todos los socios de la Institución.

Finalmente, corresponde señalar que las autoridades del Club han hecho conocer su decisión de poner el nuevo servicio a disposición de las autoridades nacionales, provinciales o municipales que lo requiriesen y necesitaren para atender casos de emergencia, especialmente cuando estuvieren de por medio exigencias de orden sanitario de la población.

Las distintas proyecciones futuras del nuevo servicio, que someramente acabamos de comentar, bastan para dar una idea cabal de su importancia y confirman la amplitud y el acierto de la política servicial del Club y la constructiva preocupación de sus autoridades para mantener una consecuente relación entre esa política y las necesidades del país. Agreguemos, incidentalmente, pero sin restar por ello nada de la trascendente importancia que tiene esta afirmación, que la actitud del Automóvil Club Argentino al crear su servicio aéreo propio, contribuirá positivamente a la formación de una lúcida *conciencia aeronáutica* en el espíritu de la comunidad civil argentina. Esa conciencia es una condición sine qua non del progreso en nuestros tiempos.

LA DIRECCION



BUEN SERVICIO,

Señor Director:

En mi carácter de asociado del Automóvil Club Argentino, me es particularmente grato destacar la corrección y atención que tienen para con los asociados en la Filial Río Cuarto.

Con motivo de un percance mecánico que sufriera en dicha ciudad debí dejar mi coche en ésa y encargar en la filial que me lo remitieran por ferrocarril a Buenos Aires. En la emergencia fui ayudado especialmente por el señor Horacio Nicola Loíacono, auxiliar de dicha filial quien con su gentileza obvió todas las dificultades que yo pude tener en ésa, yendo, a mi juicio, más allá de las obligaciones que pudiera tener como empleado del A.C.A.

OSVALDO R. SANMARTI

Socio Plenario N° 152.547
Av. La Plata 2253
Capital Federal

AGRUPACIONES INDIGENAS

Señor Director:

Por haber estado ausente, realizando mis estudios antropológicos durante varios meses, no he podido contestar, para la sección "Nos escriben los lectores" las observaciones que el consocio Rubén José Ferretti, de la ciudad de Neuquén, hace a unos datos que yo pusiera en mi artículo, publicado por AUTOCLUB titulado: "Indígenas en territorio argentino. Los araucanos", aparecido en el número 33. Lo que llamó la atención al señor Ferretti, son mis expresiones "en fin, son más de 30 las agrupaciones que existen en territorio argentino y más de treinta mil sus integrantes".

El citado consocio expresa que "las tribus existentes son menos de treinta", y que "el censo del año 1965 indica que los indígenas suman 5.062..."

Pide también el consocio Ferretti, que se coloque la bibliografía de los artículos aparecidos en nuestra revista, tal como lo hacen las revistas especializadas y como lo hacemos en mi profesión, cuando escribimos para los científicos. Evidentemente, que ello no corresponde hacerlo en AUTOCLUB, pues se trata de una revista de divulgación e información general. Creo que el equívoco, llamémosle así, del señor Ferretti, viene de que él

ha intepretado que las cifras que yo doy, son únicamente para su provincia de Neuquén; en cambio, el suscripto se ha referido explícitamente a las que corresponden al territorio argentino.

Cuando escribí el artículo no tenía los datos exactos de tabulación del Censo Indígena Nacional, del que en mi carácter de Director del Instituto Nacional de Antropología, soy miembro de su Comisión Ejecutiva. A fines del año ppdo., se ha publicado el Tomo I del Censo, dedicado a la Provincia de Buenos Aires y Zona Sur. Allí el señor Ferretti y todos los socios podrán apreciar las cifras.

Allí se podrá apreciar (pág. 203), los totales para Neuquén, o sea cantidad de agrupaciones (nosotros no les decimos tribu), 53. Total 8.632, o sea 4.451 varones y 4.231 mujeres. Si se tiene en cuenta que en la Provincia de Buenos Aires, hay 27.381 indios araucanos (pág. 204), sin contar los de Río Negro y La Pampa, se verá que mis palabras son exactas, aún cuando no haya dado las cifras últimas, pues como digo, para esa fecha no teníamos aún los resultados de los agentes censistas, que trabajaron en el verano 1967-68, y aunque los hubiera tenido, no hubiera podido darlos a publicidad hasta que la Comisión Ejecutiva resolviera difundir estos datos, tal como lo ha hecho ahora en las páginas del tomo I.

JULIAN CACERES FREYRE

Socio Activo N° 161.403
Callao 676 - Buenos Aires

LA CAPILLA MAS ANTIGUA

Señor Director:

Como asiduo lector de AUTOCLUB he tenido oportunidad de apreciar la valiosa obra que ésta realiza al publicar artículos en los que a la par que se señalan las bellezas que se encuentran en distintos lugares de nuestro país y del extranjero se aportan datos históricos con ellos relacionados, brindando de esa manera mayor interés para el turista que los visite.

Por esta razón, y con el propósito de ampliar los datos que trae el artículo "Origen del Molino de Oro de La Falda", que aparece en el N° 40 con la firma G.A.G., es que me permito señalar que la hermosa capilla colonial de San Antonio, que se levanta en Valle Hermoso sobre la ruta de Córdoba a Cruz del Eje, y que allí se atribuye al capitán don Juan de Ceballos —que era de la tradicional familia cordobesa de ese apellido, aunque en algún documento escribiera su nombre con Z— es anterior a aquél, si bien no es improbable que él la hubiera reparado o ampliado cuando fue propietario de la estancia de San Antonio.

Aprovecho esta oportunidad para felicitarlo por la atención que tuvimos en oportunidad de residir con mi

familia el pasado mes de enero en el Motel de Barrancas. Espero que el club amplíe esta obra de verdadero patriotismo, sembrando de moteles como el nombrado los desolados caminos de nuestra patria.

EDUARDO A. COGLAN

Socio Plenario N° 156.105
Rodríguez Peña 1445
Capital Federal

EL APELLIDO "ACASUSO"

Señor Director:

En el artículo de AUTOCLUB "Acasuso, un personaje legendario", considero que el testimonio que da probanza de su nobleza y vizcaínia, debe ser por el lugar de su nacimiento: Valmaseda (Vizcaya) y el de sus progenitores (que tampoco tienen apellido netamente vascos); pero no así por su origen, por su raza.

Creo que sus antepasados deben ser castellanos, de Santander, de la región que en esa zona cantábrica denominan La Montaña.

Me amparo en el hecho de que *suso* es una palabra del primitivo castellano que procede del adverbio de lugar latino "ad sursum": "arriba", "hacia arriba".

La región de los campurrianos (Santander), en la que se encuentra la villa de Reinosa, donde nació el general Arenales, que luchó en el Norte por la independencia argentina, se divide en tres partidos: Campó de Suso (de Arriba), Campó de Enmedio y Campó de Yuso (de Abajo), lo que denota el uso de tales palabras en esa región, no muy lejana de la zona vizcaína de Valmaseda.

Los naturales de esta región de Santander, y más los denominados montañeses o de La Montaña, son muy dados y muy competentes para el comercio y con este fin emigran muchos de ellos. Los más cercanos a Andalucía, en especial Sevilla y Cádiz, en donde, como aquí a todos los españoles se les denomina gallegos, allí a todos los almalenores: montañeses. Los más lejanos, los "indianos", la mayor parte de la emigración, se dirigió a México, como lo demuestra la toponimia de muchos pueblos fronterizos, tales como: Reinosa, Laredo, Fresno, etc.

Aquí también hubo bastante emigración, o por lo menos debió estar en buena posición económica, como lo demuestra la formación del *batallón de montañeses* en la reconquista de Buenos Aires.

Lo que antecede demuestra que aunque llegó "enganchado en la leva como soldado", tan pronto llegó ya era dueño de una tienda de comercio.

Y para dar más fuerza a mi opinión (que no es certeza), tanto más que apenas sé, y malamente, un par de docenas de palabras vascas concluyó con las que en vasco significan arriba: "gora" y abajo: "bera"; con lo que Acasuso significaría:

FERNET-BRANCA

tradicional y a la menta

...el trago joven!





"Acá-arriba", "lo más cercano hacia arriba".

Deseo, tanto como estar en lo cierto que sirva de aclaración.

CESAREO MARTIN

Socio Plenario 133.997

M. Ocampo 606

LANUS (Buenos Aires)

EL RESTAURANTE VIAJERO

Señor Director:

En el N° 4 de AUTOCLUB se publica un interesante y bello artículo del señor Germán O. Galfrascoli titulado "El Restaurante Viajero de Francfort", con algunas fotografías sobre el tema. Una de ellas, en colores, muestra una torre con un restaurante elevado a modo de capitel redondeado, y sobre toda esa estructura aparece elevándose una construcción metálica que, es evidentemente, una antena de televisión.

Quiero señalar respetuosamente que debe existir un error de ubicación por parte del articulista. Es muy difícil, si no imposible, que existan dos construcciones idénticas en Alemania Occidental. La torre idéntica a la publicada en el referido número de la revista de nuestro club, la vi yo hace menos de dos años en las cercanías de la ciudad de Stuttgart, y con mi esposa almorzamos en el restaurante elevado exactamente igual al reproducido en la revista. Obtuvimos fotografías (diapositivas en colores) y cinematografiamos en colores 8 mm. la base de la referida torre, el restaurante elevado, y obtuvimos escenas desde la plataforma circular que rodea al restaurante, pudiéndose divisar las estupendas carreteras, los bosques, la ciudad de Stuttgart al Norte y la de Tubing'n hacia el Sud. Todo ello queda a bastante distancia de la ciudad de Francfort, desde donde salimos antes de las 8 de la mañana y llegamos después de mediodía a almorzar en el restaurante elevado de las inmediaciones de Stuttgart. Allí se puede adquirir una tarjeta postal amplia y coloreada que reza así: "Fernsehturm Stuttgart, 216,6 m hoch. Turmrestaurant für 161 Personen. Aussichtsplatt-form in 150 m. Höhe für ca. 400 Personen". Si existieran dos construcciones similares, una en Francfort y la otra en Stuttgart, ofrezco mis más humildes excusas por haber deseado corregir un error de información.

Por lo demás, el artículo del señor Galfrascoli es excelente y me hizo re-

cordar bellos momentos vividos en nuestro viaje.

Dr. A. E. GAVEGLIO
Socio Vitalicio N° 7197
Av. Santa Fe 1741
Rafaela

¿LE SOBRA UN LIBRO?

Señor Director:

En la localidad de Villa Allende, Córdoba, un grupo de vecinos estamos empeñados en fundar una biblioteca pública municipal a la que puedan recurrir los numerosos estudiantes secundarios y universitarios de la zona de influencia, destacando que en la mayoría son de escasos recursos pecuniarios.

Tampoco nosotros tenemos fondos para adquirir libros, por ese motivo recurrimos a la buena voluntad de los numerosos lectores de AUTOCLUB para solicitarles nos hagan llegar uno o varios libros que agradeceremos profundamente.

Nuestra dirección es la siguiente: Consejo Asesor, Biblioteca, Municipalidad de Villa Allende, Prov. de Córdoba.

FRANCISCO M. YOFRE

Presidente del Consejo Asesor de la Municipalidad de Villa Allende
Córdoba

ELOGIO A LA ESCUELA DE MECANICA

Señor Director:

Aprovechando la invitación formulada por las autoridades del Automóvil Club Argentino, por intermedio de AUTOCLUB, me inscribí en las clases que sobre mecánica del automóvil, se dictaron en la Escuela de Mecánica dependiente de esa institución, durante el lapso comprendido entre los meses de marzo a mayo ppto.

Deseo expresar públicamente mi beneplácito por el éxito personal que he logrado, con mi concurrencia regular a dichas lecciones, pues, a través de la enseñanza impartida por el cuerpo de profesores del estable-

EL HOMBRE ES BUENO

La directora de la Escuela N° 44 de la Provincia de Neuquén, Sra. M. E. Fernández de Gilardi, y los alumnos de dicho instituto, nos escriben para hacer llegar su agradecimiento por medio de AUTOCLUB, a los socios del Automóvil Club Argentino por la cordial colaboración que han prestado para resolver algunas dificultades que padece la nombrada escuela, ubicada en la localidad de Santo Tomás. Muy complacidos, nos hacemos intérpretes de los sentimientos de su directora y alumnos.

cimiento aludido, pude en corto plazo asimilar un conjunto de nociones teórico-prácticas, acerca del funcionamiento y construcción de los distintos elementos que conforman la estructura del automóvil, descubriendo por así decirlo, algo que hasta entonces presentábase ante mí, como cosa misteriosa e inexpugnable.

La experiencia recogida me ha permitido, además, preparar mi autodefensa en la conducción del mismo, ante los inconvenientes que pudieran suscitarse como consecuencia de fallas o desperfectos del motor y de los distintos circuitos que lo integran, como también en el aspecto económico, al tener que efectuar erogaciones injustificadas en los talleres mecánicos.

Resultame oportuno destacar asimismo, que aparte de la proficua labor didáctica que desarrolla la escuela al ofrecer ese inmenso caudal de útiles conocimientos, promueve indirectamente una obra de fecundo contenido social, por cuanto cada uno de los alumnos que han desfilado por sus aulas, se halla capacitado intelectualmente dentro de sus limitaciones, como para prestar asesoramiento o ayuda mecánica, no sólo a familiares o amigos, sino también a quien ante circunstancias fortuitas pueda necesitarla, en modo especial en las rutas del país o del extranjero.

Por otra parte la labor en grupos que cumplen los cursantes durante el estudio y realización de los trabajos prácticos, fomenta el espíritu del cuerpo, y crea vínculos amistosos, dejando un saldo positivo, que lógicamente ha de perdurar a través del tiempo y la distancia.

FRANCISCO MARTIN TESSON
Socio Plenario N° 322.465
Vergara 2835
Florida (Buenos Aires)

FALTA DE VALORES FISCALES

Señor Director:

En diversas oportunidades he tenido inconvenientes en el Banco de la Provincia de Buenos Aires, sucursal Avellaneda, al proceder al sellado de diversos pagarés, por la carencia de valores fiscales, debiendo en algunos casos abonar una suma mayor de la estipulada, por esa circunstancia.

Según se me informó el Banco se limita a actuar como agente de retención y sólo vende los valores fiscales que le envía la Dirección General Impositiva.

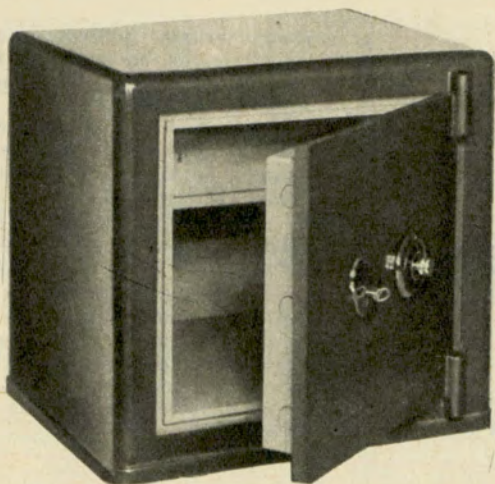
Como podrá apreciarse, la situación resulta completamente anormal y ella acarrea dificultades a los interesados.

En consecuencia, resulta indispensable que se proceda a remediar la situación, ya sea proveyendo al Banco de los valores correspondientes o bien adoptando otro sistema que se adapte a las necesidades de la comunidad.

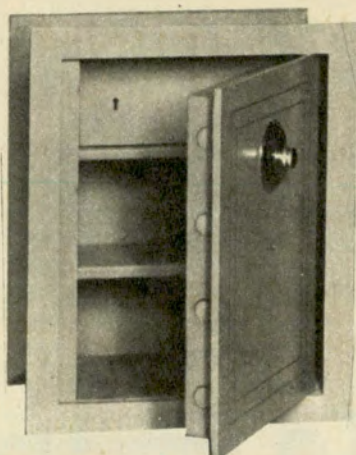
PEDRO MARZORATI
Gral. Alvarez 310
Remedios de Escalada, FCGR.

COMPRANDO CALIDAD NO HAY EQUIVOCACION

0 271



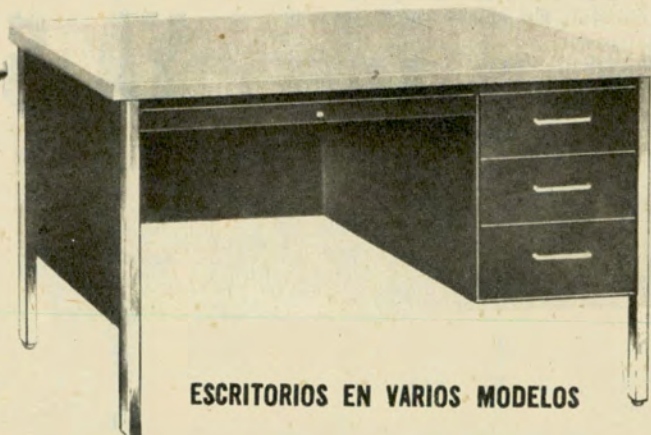
TESOROS Y CAJAS DE EMPOTRAR



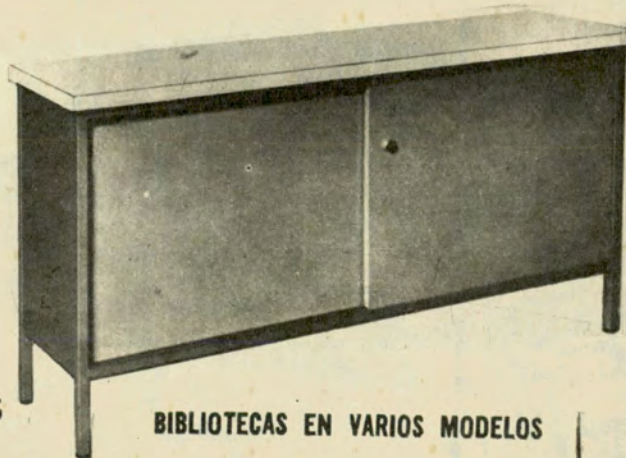
**CAJAS
FUERTES,
MUEBLES
DE ACERO,
PUERTAS
PARA
TESOROS**



**ESCRITORIOS EN VARIOS
MODELOS Y PARA EJECUTIVOS**



ESCRITORIOS EN VARIOS MODELOS



BIBLIOTECAS EN VARIOS MODELOS

**AMUEBLAMIENTO DE CATEGORIA
PARA OFICINAS**

**CAJAS FUERTES - TESOROS - ARCHIVOS
ESCRITORIOS PARA EJECUTIVOS - SILLONES
PUERTAS PARA TESOROS - SILLAS Y BUTACAS
BIBLIOTECAS - MESAS DIRECTORIO
LAMPARAS - FICHEROS - CENICEROS
MESAS PARA MAQUINAS - MESITAS RATONAS
CANASTOS PAPELEROS**

Y MULTIPLES ARTICULOS MAS.

Nuestro prestigio de 60 años en el amueblamiento de empresas, reparticiones del país, bancos importantes, es una demostración elocuente de la calidad de nuestros productos.

FABRICANTES

D'Alvia Hijos

ESTA FIRMA NO TIENE SUCURSALES

CANGALLO 462 T.E. 33-9649 BUENOS AIRES



EN torno de las plazas se han ido desarrollando nuestras ciudades y creciendo o estancándose los pueblos, a los que fueron dando fisonomía, temporalidad.

La primitiva Plaza Mayor fue para la ciudad su centro de expansión comercial y de expresión política y religiosa. Desde estos cuatro puntos cardinales el pueblo asistió a los cambios, permanencias y acaecimientos que se sucedieron con el tiempo, que allí escribía su historia. Al oeste se levantaba el Cabildo, regidor de la justicia y del acontecer ciudadano; al norte, la iglesia mayor de su orientación religiosa; hacia el Plata, el Fuerte de su política y vigilancia territorial. En el centro, el mercado abastecedor.

También, más hacia el lado norte de la plaza, próximo a la real fortaleza, se había instalado el primer

POR AQUI PASARON, SOMBRAS YA SON...

jo sus conventuales corredores apoyados en pilares de madera, a los que daban las celdas, se veían dibujarse las figuras de los frailes durante sus paseos espirituales. Por muchos años aquel edificio, que se iba ampliando y mejorando, ponía en su entorno la única nota de verdor en aquel descampado gris y polvoroso. De los cercos del huerto cubiertos de enredaderas, asomaban los sombríos y agudos cipreses, la redondez lustrosa de los naranjos, las flotantes cabelleras vegetales de las palmeras datileras. Una gran variedad de árboles y hortalizas tenían cabida en aquel único oasis de la pobretona y descalza ciudad de barro y paja.



Con el fondo del Cabildo y su reloj, la plaza mayor fue el lugar elegido para evocar eternamente la gesta de Mayo.

asiento de la comunidad jesuítica en Buenos Aires, que no era más que un caserón con techo de paja y tejas y paredes embostadas, paralelo a su iglesia y convento, donde se instruía en la doctrina cristiana a los infieles que prestaban servicios. Allí, ba-

Pero este ruedo de verdor desaparecía del dintorno de la plaza para volverla a su primitivo y pardo sayal de finas capas de polvo y lodo endurecido cuando, en 1661, los jesuitas fueron desalojados del lugar que habían ocupado durante medio siglo, pa-

ra demoler su iglesia y casas y derribar los árboles de modo que no estorbasen el juego libre de la artillería en caso de ataque, puesto que el edificio de la compañía *podía servir de reparo al enemigo y facilitar un escalamiento*. El terreno limpio pasaría a ser plaza de armas, nombre éste que conservaría por un largo tiempo.

Aunque la orden fue cumplida por los padres jesuitas, que se trasladaron a San Ignacio, por muchos años quedó en ruinas lo que fuera el floreciente colegio de *La Compañía*, pues al ser demolida sólo en parte, lo que quedaba en pie pasó, con algunas reformas, a servir de cuartel con otro nombre, aunque se acostumbraba lla-

de lo alto de su torre las tinieblas que caían sobre la ciudad y velaba, como cimera de candela gigante, a los muertos desconocidos que, con una escudilla a su lado donde arrojar limosnas para costear su entierro, yacían bajo sus portales para ser identificados por los transeúntes.

Enfrente, en la plazuela de la fortaleza, se levantaba la horca, que también marcaba las horas oscuras con su péndulo de muerte. Sentenciados políticos, criminales, falsificadores, pendieron del astil de su cruz. Las ejecuciones eran públicas. Hubo maestros que asistían a ellas con sus escolares y pandillas de muchachos de los mercados que se divertían ape-

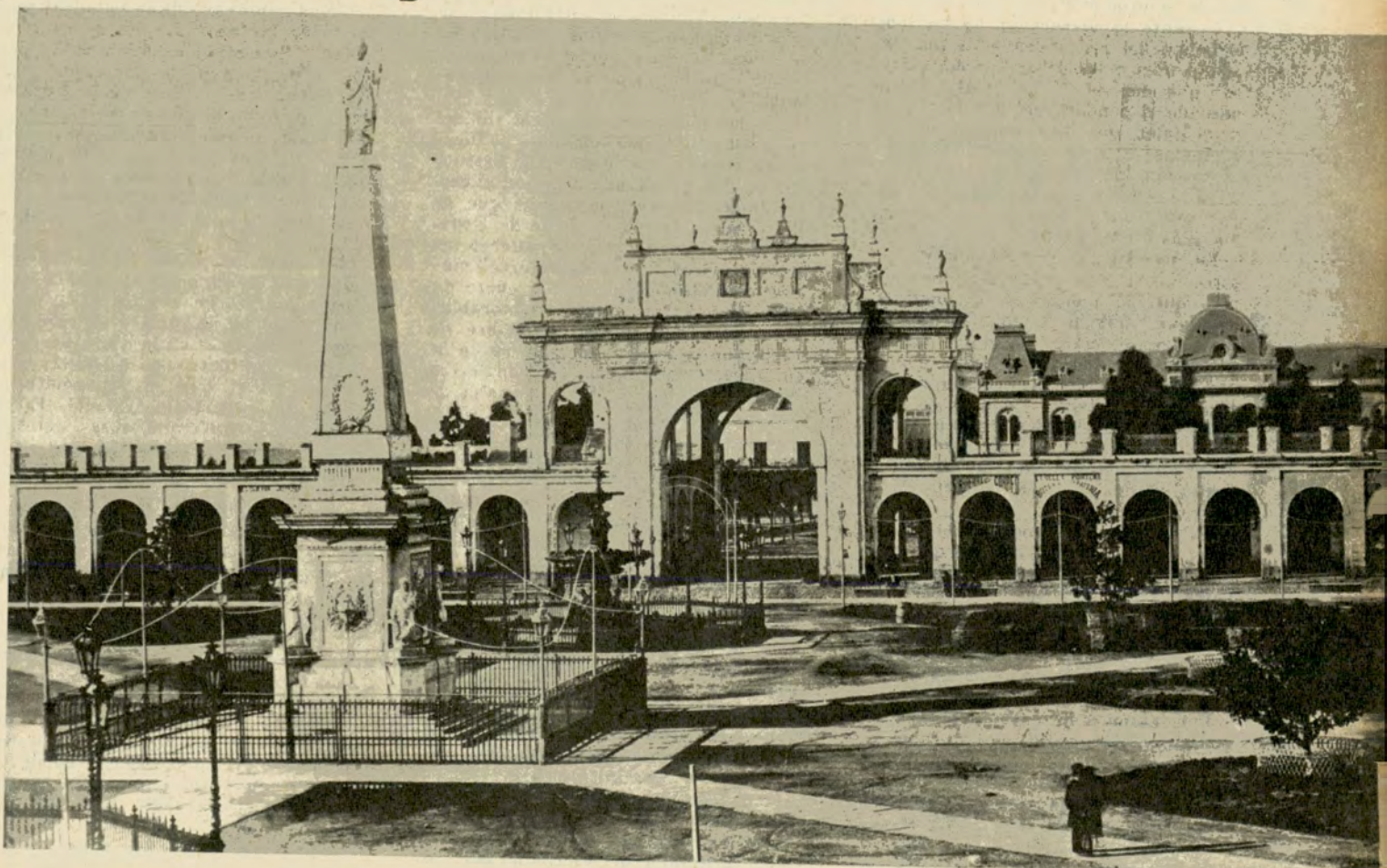
nar con garrotes a los perros vagabundos.

Después se reanuda allí mismo el paso de los días iguales, el trajín cotidiano del pueblo, el tránsito de esclavos y poderosos. El letargo colonial retornaba a su monotonía, sólo quebrada, de vez en tanto, por las procesiones y celebraciones que allí culminaban.

Aventemos el tiempo detenido en amarillentos folios de la historia y lancemos nuestra mirada desde la cumbre de los siglos a la plaza mayor, en el día 11 del segundo decenario de un noviembre del siglo XVIII. Es la festividad del Santo Patrono de Buenos Aires, San Martín de Tours,

La Plaza Mayor *

Por MARIA DE VILLARINO
Para Autoclub



marlo por el antiguo *La Compañía*. Años y años pasaban lentamente. El reloj del Cabildo, guardián de las puertas del tiempo cotidiano, marcaba con monótonos sonos las horas dormidas de los días coloniales y en las noches, su ojo avizor vigilaba des-

dreando los cuerpos sacrificados.

Otro ominoso espectáculo público que se desarrollaba en la plaza era el de los presos, de aspecto siniestro, sucio y andrajoso, que, a ciertas horas eran sacados de la cárcel que lindaba con el Cabildo, para extermi-

En esta vieja fotografía que, como las demás que ilustran esta nota, nos han sido cedidas gentilmente por el Archivo General de la Nación, vemos la Casa de Gobierno y el edificio del Correo.



Esta fotografía, tomada, según se informa, en 1875, nos muestra la Plaza de Mayo, el Teatro Colón y la recova.

y nos confundimos con los celebrantes de la procesión.

Durante la víspera ya se ha oído el bando del pregonero y se conocen por el mismo los deberes y obligaciones que impone. Y ya el alférez ha paseado el pendón real por las calles principales, que han embellecido sus fachadas con vistosas colgaduras. Lo siguen los cabildantes, ataviados para la ocasión, montados en cabalgaduras lujosas y, tras éstos, los vecinos más distinguidos.

La marcha es iniciada por los negros maceros vestidos de terciopelo rojo que, al frente de la comitiva, cabalgan también luciendo al hombro las fulgentes mazas de plata, camino al fuerte para ir a buscar al gobernador. El pendón real destella el rojo carmesí de su tela de damasco orlada con flecos y borlas dorados y con cordones de atadura rojos y amarillos, ostentando de un lado los atributos reales y, del otro, la imagen de la Virgen María.

El día 11, el obispo y toda la clerecía encabezan la procesión que desfila por la plaza mayor hasta la catedral, donde se viene celebrando un solemne novenario, para asistir a la misa cantada. Terminada la ceremonia principal, regresan con la misma solemnidad. Y mientras cae la noche, el Cabildo va emergiendo de la oscuridad, alumbrado por farolillos de candilejas de cera que adornan su frente. Por varios días el regocijo popular participa de la fiesta y distracciones organizadas para la ocasión.

La llegada de la Bula de la Santa Cruzada daba motivo a otra festividad importante, que se celebraba cada dos años, con la misma pompa y atavíos que la del santo patrono, desde el primer día de adviento, vísperas de la proclamación, pero con el pintoresquismo que le agregaba la intervención popular. Desde los portales de la iglesia de San Francisco, bajo palio de terciopelo morado, se transportaba la Bula a la catedral para su adoración y acatamiento. La música de las chirimías y trompetas de una banda de indios, y los timbales de los negros precedían la procesión com-

puesta por frailes, cabildantes y gente encumbrada que marchaba entre filas de maceros del Cabildo con sus plateadas insignias, y pajes de terciopelo rojo que portaban hachones encendidos. El pueblo los seguía a caballo.

Al colorido de estas festividades religiosas fijas se sumaban de tiempo en tiempo, las solemnes y fastuosas celebraciones de exaltación al trono de los diversos monarcas que se iban sucediendo en la corte de España. La primera que se celebró en Buenos Aires fue la de la proclamación de Felipe III, el 16 de enero de 1600. Pero entre las más memorables figura la del 10 de noviembre de 1760, que se realizó con motivo de la coronación del rey de las Españas e Indias, Carlos III, de la dinastía de los Borbones.

Aguardemos en la playa Mayor. Allá vemos llegar, al son de trompetas y clarines, a la comitiva que se ha puesto en marcha desde las casas capitulares. Brillan al sol los lucientes y desenvainados sables de los dragones entre dos compactas filas de ediles, magistrados y gente de tono. Sobresale, en alto, el estandarte real que enarbola el alférez. Deslumbra el paso de tanto esplendor, de tan señorial prestancia enmarcada de rígidas golillas y negros terciopelos, de tan bizarra caballería.

Un aire de música inunda la plaza y solemniza la subida al tablado del alférez real, don Jerónimo Matorras, antepasado del general don José de San Martín. Seguido por el alcalde de primer voto con la vara blanca de su jerarquía, y del escribano del Cabildo, yergue, enhiesta y gallarda, su figura, enarbolando con medido ademán el regio estandarte carmesí que intima orden de atención.

Un reguero de súbito silencio, entre profundo y reverencial, invade toda la plaza en la que, de pronto, se oye la voz que anuncia: "España y las Indias, España y las Indias, España y las Indias por el Rey Nuestro Señor, Don Carlos III, que Dios guarde". De inmediato responde el simultáneo viva de la multitud mien-

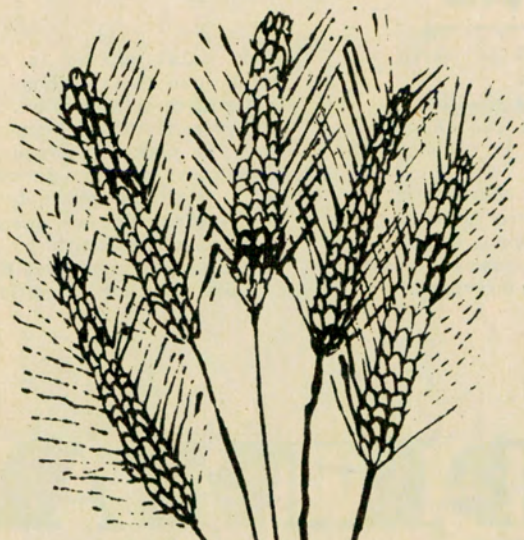
tras las campanas de la catedral y el tañir de las de todas las otras iglesias de la ciudad echan a volar por los aires, entre la estridencia de las trompas y clarines de la fortaleza. Una lluvia de seiscientos monedas de plata sellada, cinceladas con la efigie del rey y el escudo de armas de la ciudad, se derrama de la mano del alférez sobre la concurrencia como milagroso cuerno de la abundancia.

Durante las varias jornadas que duró esta celebración hubo saraos de linaje y boato en la casa del alférez, y mascaradas, música, desfiles de carrozas alegóricas en la plaza donde se levantó un teatro para divertir al pueblo, en el que se representaron obras del repertorio español. Edificios, calles, conventos, casas, iglesias fueron iluminados por ¡83.339! lucecillas alimentadas a grasa de potro y sebo.

Pero he aquí el reverso de estas jubilosas celebraciones que, al grito de: *El rey ha muerto, viva el rey*, ofrecían su contraste. Duelos y crespones imponían una antesala de la muerte al júbilo por la exaltación al trono del nuevo monarca. Así, asistiremos, dando un salto en el tiempo, a los actos realizados con motivo de la muerte de Carlos III, el mismo rey que había conmovido el regocijo popular en 1760. La noticia de su muerte llegó a Buenos Aires el 23 de diciembre de 1778, ordenando los sufragos acostumbrados para las personas reales y la celebración de Carlos IV, proclamado su sucesor. Durante 24 horas sonaron las campanas lúgubramente, mientras los cañones lanzaban a intermitencias sus graves estampidos. Paños negros, insignias fúnebres, guardias; orden de callar y llevar luto durante seis meses. Pero nueva alegría y regocijo al cabo de ese tiempo, por la nueva coronación que repetiría los esplendores de la que vimos en la plaza mayor.

Por aquí pasaron, sombras ya son...

(*) Del libro "Memoria de Buenos Aires", próximo a aparecer.



**Una buena cosecha
no lleva
la marca Ford.
Pero nos llena
de orgullo.**

Colaboramos con los 12.000 miembros de los Clubes Juveniles Rurales 4 A, que desarrollan una labor formativa técnico-cultural de gran trascendencia en todo el país.

El Concurso Nacional Ford para los Clubes 4 A, auspiciado por FORD y sus Concesionarios, con la supervisión del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), contribuye con sus 9 programas regionales a la elevación teórico-práctica de la juventud rural argentina.



Y SUS CONCESIONARIOS:
Una red de empresas asociadas
al progreso del país

estampas argentinas

*Oh, además oscuro de mi tierra.
Para parecerme a ella
Dios me ha llenado de semillas.
¿No veis estas flores que andan
[conmigo?*

Así abre su libro *Además de mi tierra*, Enrique Gamarra. Quienes conocemos el Chaco, sabemos que el joven poeta ha salido airoso en la peligrosa aventura de interpretar el

suelo natal, que es la manera más válida que tiene el hombre para interpretarse a sí mismo.

Hay regiones que, como los animales o las plantas salvajes, fundan su belleza en la ausencia de estatismo, en la vitalidad constante de su riesgo. De esas regiones, que al norte del país demarcan fronteras dramáticas, puede surgir una poesía netamente folklórica o, por el contrario —atra-

Por ANA EMILIA LAHITTE

Para Autoclub

ADEMÁS DE MI TIERRA EL CHACO



Ernesto Sábato, Aldo Boglietti y el escultor Giagrande junto a una de las obras de este artista, instaladas en las calles de Resistencia.



Un aspecto parcial de la calle Güemes, en la pujante capital chaqueña.

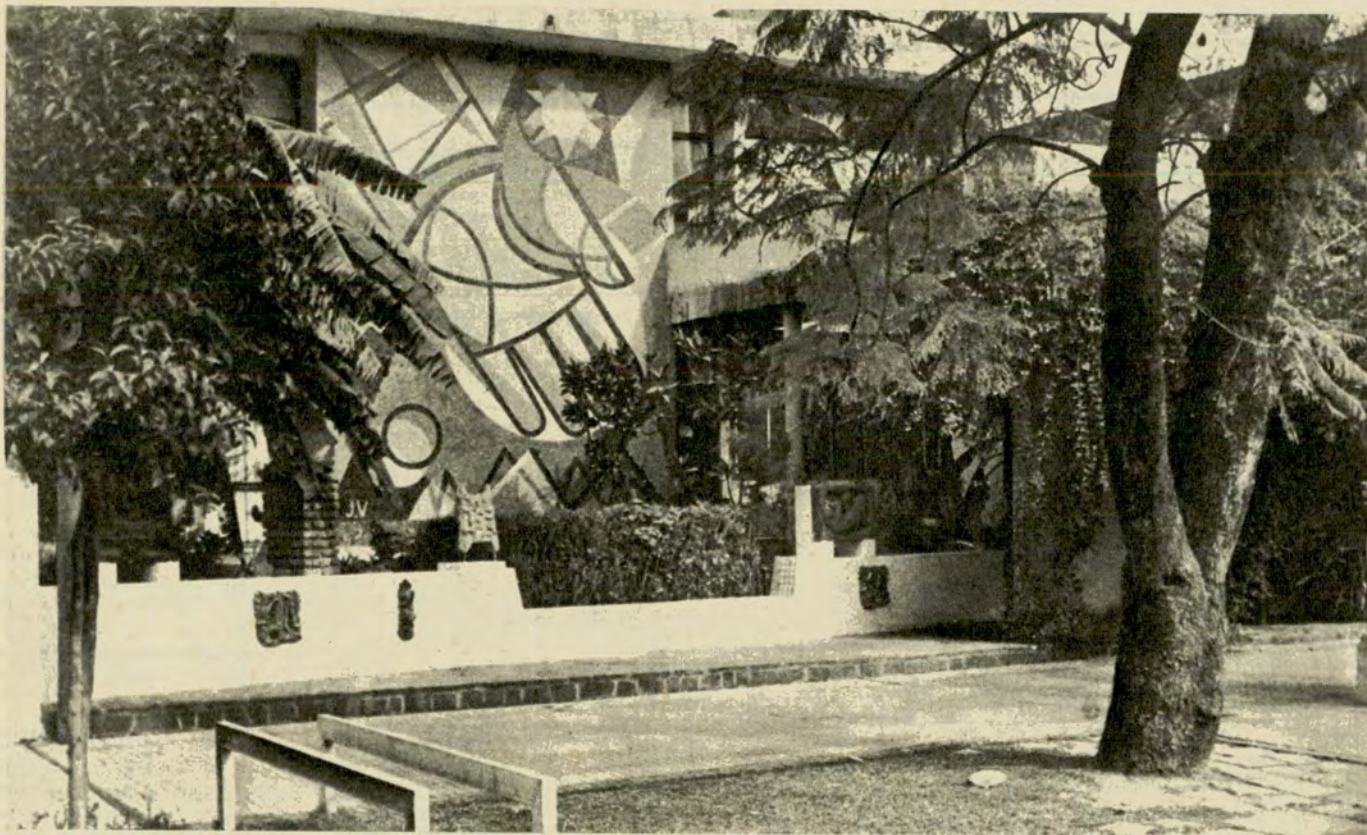
pado el creador en el sortilegio telúrico y queriendo escapar de él—, puede producirse una sublimación excesiva, meramente intelectual. Enrique Gamarra se sitúa en el fiel de la balanza y encuentra, espontáneamente, el tono justo.

*Soy el grito caliente de
[esta raza
que se nutrió en el
[pecho del verano.
Traigo al hombre que
[anda por las lluvias
como una flor abierta
[de silencios.*

Inspiración, cultura

A partir de aquí, el Chaco y su tristeza bravía, que no le yá en zaga a su esperanza: desde que uno pone el pie en Barranqueras, siente el impacto de algo diferente, que lo estaba aguardando. Porque nada sacude tan fructíferamente como el remordimiento de no habernos hecho cargo, antes, de cuánto es nuestro país, hacia los cuatro puntos cardinales: el Chaco es conciencia de argentinidad *donde todo está por hacerse*. Y, lo que ya se hace, se hace bien.

Quizá por eso, le están surgiendo escritores de garra, poetas, novelistas, ensayistas. José del C. Nieto, con su *Río Teuco*, luego con *Juicio final*, revitalizan la temática literaria actual, expresándose con las palabras chaqueñas que les acerca la región y son intransferibles porque huelen a tierra roja, a maderas torturadas, a vientos abrasadores, lluvias torrenciales, alimañas. Y también a cosechas. Las descripciones de Del Nieto, lla-



Frente del Fogón de los Arrieros, en la calle Brown, de la capital chaqueña. El mural es obra de Julio Vanzo.

nas y precisas, ilustran ampliamente sobre la zona, su historia, sus leyendas. Es prosa vivida, como lo fueron *El pan está en los surcos*, *Narah* y *Yarará*.

Guido Miranda acaba de entregarnos *Al norte del paralelo 23*, un libro que hay que leer. Horacio Rive-ro Sosa, aporta en 1966 *Teluria*, cuentos y relatos del noroeste argentino. Y Alfredo Luis Meloni *Rama de ceniza*, poemas. (No es mi propósito hacer bibliografía, pero creo interesante esta guía —incompleta— de nuevas obras, que evidencian la altura intelectual que el Chaco logra en los últimos años). Además, es obvio subrayar la presencia de Alfredo Veiravé, afincado allí desde hace varios años. Este grupo de gente joven, universitarios en su gran mayoría, representa con honor la fuerza intransferible de la provincia, que pisa fuerte en el panorama cultural contemporáneo.

Realidad de progreso

Hablemos ahora del Chaco y su caudal de potencias naturales, de sus graves problemas, de sus soluciones en marcha. La capital, Resistencia, es ya una realidad de progreso y el potencial económico se advierte, latente, hasta en los menores detalles. En pocos años más, pasará a ser una de las ciudades del interior con vida propia, diferenciada. Ya lo es, en la faz educacional, asistida por

la ejemplar Casa de Altos Estudios, y, bueno es señalarlo, por la institución singular que se llama *El fogón de los arrieros*: la primerísima línea de escritores —argentinos y extranjeros— ha pasado por allí, llevándose impresiones inolvidables. La universalidad del Fogón acredita más de treinta años de ininterrumpida labor y sorprende al viajero aquel edificio modernísimo, levantado a tres cuadras del original, cuyo frente se enriquece con magnífico mural de Pettoruti y posee, en su interior, uno de los museos informales más complejos e interesantes de que se tenga memoria en nuestro país: allí dejan sus huellas, no demasiado ortodoxas, los artistas de las más diversas tendencias y generaciones; allí se reúne el testimonio de la broma inteligente y una muestra acabada del talento, en obras valiosas dedicadas a la institución.

Como se sabe, *El fogón de los arrieros* fue fundado por Juan de Dios Mena, aquel poeta de la amistad que talló afectos hondos y maderas de la región, constituyéndose en inimitable creador de grotescos criollos. Después de su muerte, ocupó el lugar el peón Aldo Boglietti, que no le va en zaga a su noble antecesor, en cuanto a cordialidad constructiva se refiere. Su infatigable custodia y el desvelo creador de Hilda Torres Varela, han conseguido afianzar, definitivamente, el prestigio de este rincón, único en su género y que podría brillar en París.

Afuera, Resistencia: pujante, rebelde, aluvional. En el límite urbano, una larga hilera de decorosas viviendas de indios tobas, amparados por la labor asistencial de la Cruz Roja y de un meritorio grupo de residentes. La obra es encomiable y puede trascender, en su faz práctica, con sólo organizar la venta de productos típicos, al paso del turista. (Es que lo que le falta a nuestro país en todas sus regiones en gran escala: la natural promoción de su alfarería, de sus tejidos, pinturas, tallas, hilados, tan simples como atractivos). Aquellas pequeñas industrias, convenientemente expuestas, podrían constituir una activa fuente de recursos para la comunidad que las produce.

No puedo dejar de mencionar las tallas de Mariscal. No olvido a Mariscal y los algarrobos, monte adentro, realizando a punta de inspiración y de coraje, a varias leguas de la civilización, una obra que merece trascender. Allí vive el artista, junto con su familia chaqueña en una escuelita rural donde su mujer es maestra, directora, samaritana, y madre de cuatro niños; allí todos ellos custodian por igual, el aprendizaje de las primeras letras o la sumministrazione del suero antiofídico.

Ese es el Chaco y su llamado. Debemos oírlo hacia adentro, ávido de asomarse al mundo y a esos argentinos tan particulares que hablan de *este país* con un tono remoto, porque no lo conocen. •



marca su nivel!

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

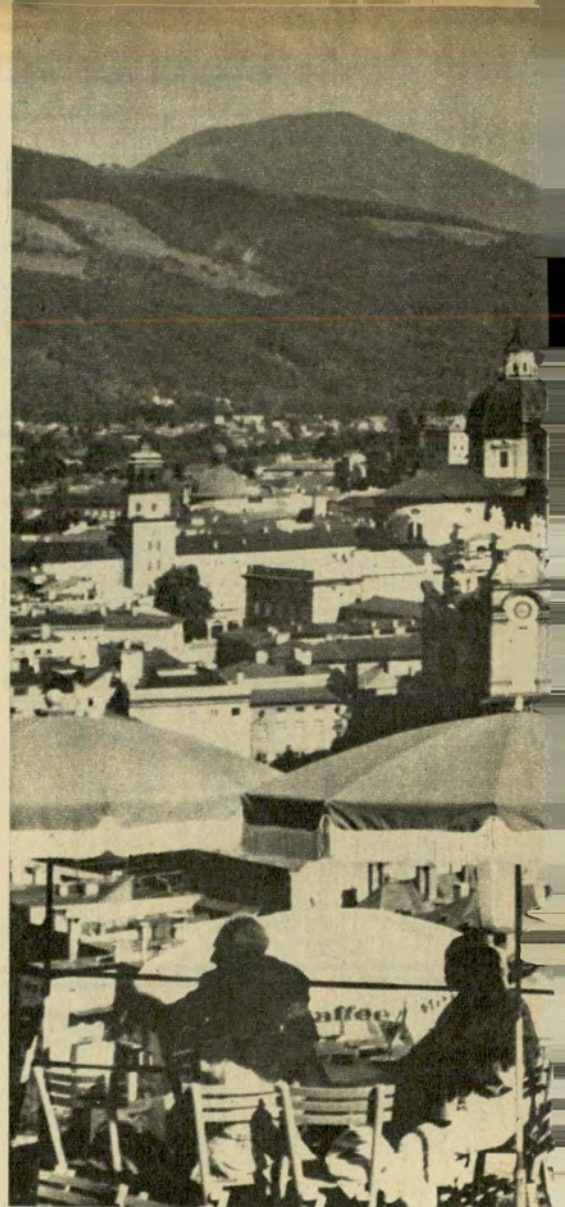
DOS MIL AÑOS DE HISTORIA EN AUSTRIA

*Lo que hemos
visto en Innsbruck,
Salzburgo y Viena*

Al irnos de Austria perdurará en nosotros la nostalgia de sus construcciones, de características tan originales como alegres.

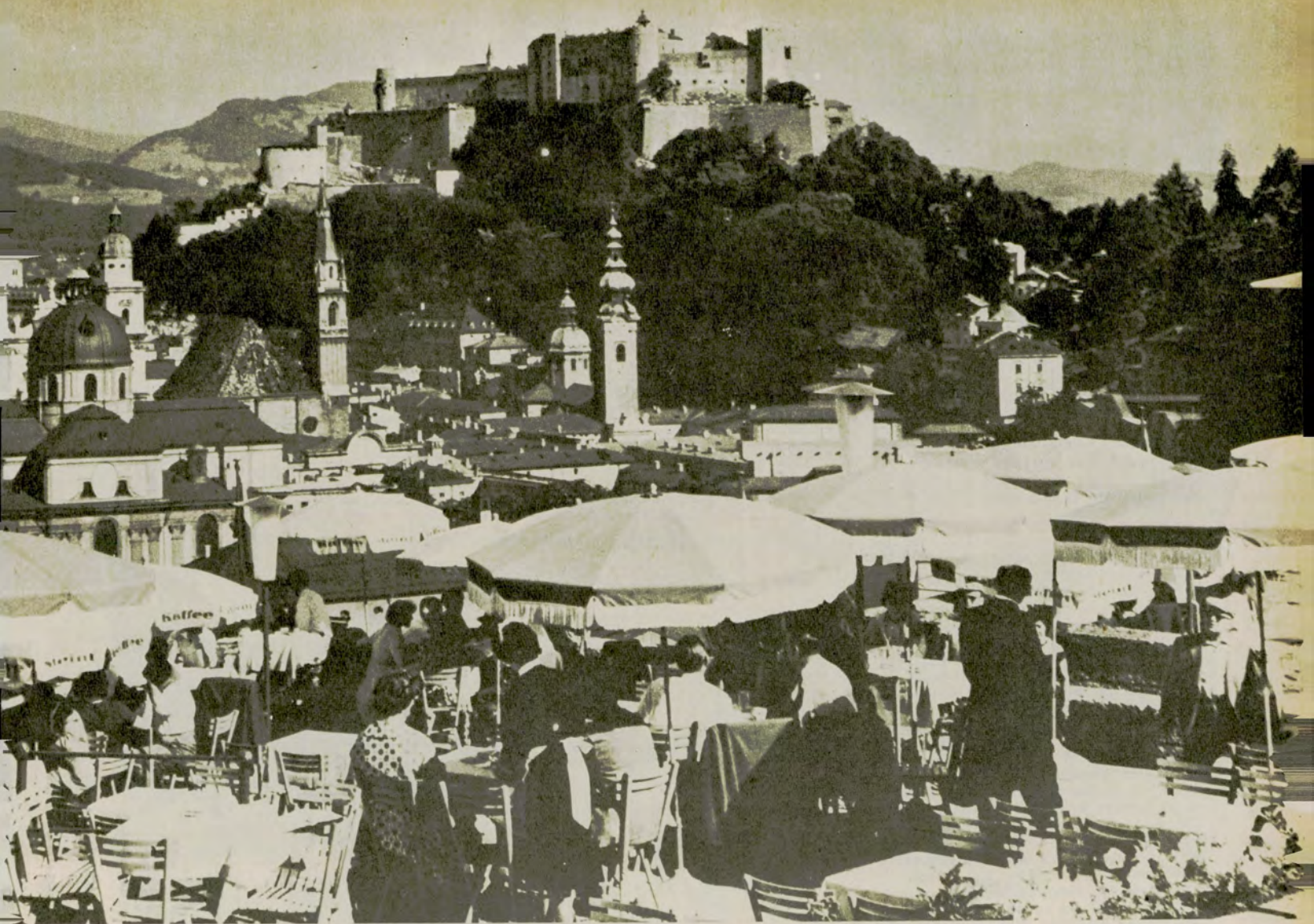
Por
MAGDALEN LIDDLE

Para Autoclub



TRES nombres llenos de encanto, de historia, de arte y de colorido. Tres nombres que colman la memoria como un calidoscopio, descubriendo maravillas dentro de una naturaleza privilegiada, pulida, donde todo es esmero y orden. Innsbruck, la capital del Tirol. Salzburgo, la capital de la música. Viena, la capital fastuosa, imperial, que ostenta su señorío con serena majestad. Innsbruck, cuyo cielo se refleja en las aguas del Inn que baña sus jardines. Salzburgo, atravesada por el Salzach como un corazón hendido por una flecha plateada. Viena, cuyos ecos se funden en las aguas de ese Danubio que ha hecho soñar a poetas y artistas, a compositores y bailarines.

Mi conocimiento de Austria empieza con el Tirol. Cruzando el Brennero me encuentro rodeada de montañas muy verdes y valles ondulantes. Los pueblitos se acurrucan al pie de las montañas. Grupos gregarios contruidos en torno de la iglesia muy erguida, muy blanca. Casas con balcones de madera y una carga inverosímil de plantas y flores. Castillos en los peñascos. Mudos testigos de tiempos pasados, colgados como un recuerdo entre la roca y el cielo. El tren corre por una garganta muy estrecha. La montaña parece ahora vertical, amenazadora. El bosque es denso, cerrado. Corremos en la oscuridad de un



verdor tupido en el que predomina el verde intenso de los abetos. Luego se abre y la luz nos deslumbra mostrándonos ola tras ola de valles y montañas, todo esmeralda luminoso, con casitas que parecen salir de un cuento para niños. Casitas de azúcar y chocolate, con la parte inferior de mampostería blanca y el piso alto de madera cálida, con balcones tallados primorosamente y en ellos flores y más flores. La vista reposa en esa continuidad de belleza. Pueblitos y montañas abruptas, valles y colinas, casas y flores, prados y abetos...

Innsbruck y sus montañas

Cuando el tren se detiene en Innsbruck, me deslumbra la silueta de las montañas nevadas a mi derecha, que dan a Innsbruck un marco de ensueño. Comienza el otoño y los picos tienen ya sábanas de nieve que brillan en el sol de mediodía. Los admiro en toda su belleza desde lo alto de la torre gótica del siglo XIV que se encuentra en la continuación de la María-Theresien Strasse. Subo pacientemente los muchos escalones, que por ser tan numerosos parecen llevar al cielo. Y no exagero. Es en realidad un paraíso ese sucederse de montañas nevadas que resplandecen blanquísimas hasta perderse en el ho-

rizonte. La calle estrecha —aquí ha cambiado de nombre, quizá por no ser lo bastante grande para llevar un apelativo tan glorioso—, la Friedrich Strasse, allá abajo es pequeñísima, con sus pesadas construcciones medievales, sus arcos, su colorido. Nos llega el rumor callejero mitigado por la distancia. El Inn corre muy cerca de la plaza donde en épocas remotas se celebraban las grandes fiestas, mientras Maximiliano I soñaba desde su balcón dorado con la lejana infanta que destinaba a su hijo Felipe el Hermoso. Todo en Innsbruck nos habla de imperio y de emperadores. Todo aquí evoca un pasado de gloria. Entre los nombres más caros, el de la Emperatriz María Teresa, a quien veremos luego, en el Palacio Real, colmando la gran sala de recepción con su imponente majestad y su no menos imponente prole. Dieciséis hijos que ocupan, cada uno de ellos, un panel de considerables dimensiones; entre ellos, naturalmente, la graciosa e infortunada María Antonieta. Este palacio, construido en su origen por Maximiliano I, fue parcialmente destruido por incendios y terremotos. Al lado del Palacio Real se encuentra la Hofkirche o iglesia de la corte, construida también por Maximiliano I. En ella hizo erigir su mausoleo con singular boato, eligiendo para su eterno reposo, muy buena compañía. En

Una vista de Salzburgo, en la que las viejas construcciones medievales armonizan con las torres de edificios modernos.

el centro de la capilla, el mausoleo con una figura del emperador de hinojos. En las paredes laterales, veinticuatro bajorrelieves que perpetúan las glorias de Maximiliano. Y, rodeando al soberano, veintiocho figuras de bronce, en tamaño muy superior al normal, de reyes de quienes directa o indirectamente decía descender. Entre ellos, el muy remoto Rey Arturo y el más tangible Teodoro. Entre la Capilla Imperial y el Palacio Real se encuentra la Silberne Kapelle con las sepulturas del Archiducado Ferdinando II y de su real consorte.

Un pasado glorioso

El marco de Innsbruck es de una belleza sin par. Pero además de la belleza natural, hay monumentos y colorido dignos de mención. Luego de la María-Theresien Strasse, la Friedrich Strasse, más estrecha y muy medieval, con sus casas bajas, sus anchísimas paredes, recovas, insignias, pequeños negocios, cafeterías acogedoras, nos lleva hacia una de las construcciones más deliciosas de Innsbruck: El Goldenes Dachl, o techito



La casa del techito de oro vista a través de los arcos de un edificio adyacente en la ciudad de Innsbruck.

de oro, en estilo gótico tardío, con sus balcones tallados y cubiertos por tejas de cobre que brillan como una joya bajo el sol. El arte barroco, tan caro a los austriacos, con sus coloridos muy claros, agrega encanto a la ciudad. El verde, el rosa pálido y el crema alternan con el gris o el blanco en delicioso "fondant". No hay monotonía de estilo, ya que todas las épocas, desde el medioevo, están presentadas en las calles; pero en Innsbruck, como en Baviera, encontramos muestras de un rococó muy especial. La edad de Innsbruck se aprecia en la estrechez de algunas de sus calles, en las bases y arcos de las casas, en su solidez arquitectónica. La Maria-Theresien Strasse es una fiesta de colorido y movimiento. Balcones cargados de flores y edificios barrocos ricamente decorados alternan con las iglesias y los hoteles de línea cálida y acogedora.

A pesar de ser Innsbruck, asimismo, una ciudad moderna y progresista, todo en ella vuelve la mirada hacia su pasado glorioso. El imperio vive aún en los nombres de sus calles, en sus edificios, en sus palacios e iglesias. Sólo allí me ha tocado ver viejos crespones enlutando la estatua de un héroe nacional: Andreas Hofer. Cuando un turista pregunta la razón de ese luto, se le explica que es debido a la pérdida del Tirolo Sur luego de la guerra de 1914.

Viajar es siempre recibir impactos, sorpresas. Luego de viajes por los países nórdicos, por Holanda, había yo creído que el inglés o el francés serían algo así como una gonzúa que me abriría la conversación. En Alemania había ya descubierto que sólo una minoría los habla. Mi experiencia es idéntica en Austria, donde debo usar las pocas palabras de alemán que he ido recogiendo de ciudad en ciudad. Como mi vocabulario es limitado, también lo es mi elección de los platos regionales. Las salchichas y los chorizos no tienen ya secretos para mí. Domino todos sus matices variadísimos. ¡Cuando deje a Austria, pienso, habré comido metros y metros de salchichas!

La zona que atravieso en mi viaje a Salzburgo es bellísima y variada. Montañas y prados, de un vivísimo verde esmeralda, que se suceden como olas intermitentes. Luego torrentes y bosques. Montañas y cortinas de abetos que encierran al tren en gargantas oscuras, y luego se abren coquetamente para mostrar otro prado, un pueblito sosegado en torno de su iglesia, otro valle luminoso y algún castillo en lo alto de una roca.

La capital de la música

Salzburgo, capital del estado del mismo nombre, a la que se ha llamado también capital de la música, parece haber sido creada para esta última función. Atravesada por su río, con puentes amplios que continúan sus arterias principales, es una ciudad a la vez alegre y quieta. Es la ciudad de la música por excelencia, y todas las actividades, todo el movimiento cultural giran en torno a ella. Salzburgo y Mozart son dos nombres que allí se unen en el recuerdo, indivisibles, ya que en esta ciudad, desde la Catedral a los teatros, desde las salas de conciertos hasta sus calles, todo evoca con amor y devoción a ese hijo dilecto. En la plaza contigua a la Dom Platz, la estatua de Mozart, grácil y elegante, nos recuerda su eterna presencia.

En los períodos estivos, millares de turistas y melómanos, venidos de todos los puntos cardinales, abarrotan las ca-

cuerdos de familia, cuadros de sus parientes y antepasados, partituras, cartas, efectos personales, sino también su primer violín, su viola, su clavicordio y su piano de cola, así como maquetas de todas las óperas de Mozart. La cocina de la familia se conserva aún intacta. Frente a la casa, un arco y un retazo de río. Muy cerca, la Dom Platz barroca y clara. En la altura de la montaña cercana, el Castillo que fue plaza fuerte de los obispos de Salzburgo. Abajo, la iglesia de San Pedro con su oratorio, su pequeño y maravilloso cementerio y, ¡oh, contradicción!, en un flanco del mismo, clavados sus arcos románicos en la roca viva de la montaña, una taberna muy de este mundo en lo que fuera antiguamente una dependencia de la iglesia. Allí se bebe y se come en olor de santidad, ya que el incienso llega como una nubecilla clandestina a mezclarse con las emanaciones muy terrenas de la buena cocina.



Illes estrechas y colman los centenares de hoteles, ordenados y acogedores, que se convierten en verdaderos colmenares.

En Salzburgo, grandes espacios verdes, cuidados con permanente dedicación, dan a la ciudad sus mejores pulmones.

La historia de Mozart

En el Nº 9 de la Getreidegasse —una de las calles más pintorescas del mundo—, angosta, colorida, bulliciosa, con sus enseñas variadas y su fondo de montañas, nació Wolfgang Amadeus Mozart. En el tercer piso de la casa que es hoy el Museo Mozart, vivió sus primeros años. En este edificio vemos ahora reunidos toda la historia de su vida y de su obra. No sólo sus retratos, mechones de su cabellera castaña, re-

La fuente barroca en la Plaza de la Catedral se enmarca en la colina verde. El viejo mercado, en su plazoleta florida, luce una de las fuentes más características de Salzburgo, rodeada por un cerco de hierro forjado, primorosamente trabajado, y en el centro un personaje mitológico y un hilillo de agua que corre hacia su base.

La gente de esa ciudad es cordial y espontánea. Habitadas a ese turismo muy especial, constituido por amantes

de la música, los habitantes son pacientes y serviciales. De noche los negocios se cierran muy temprano. Se diría que Salzburgo desconoce la vida nocturna. Las calles parecen recogerse, abstraerse, sosegadas junto a su río. Pero de mañana, a las siete, las veredas están ya lavadas, y las gentes por las calles hacen sus compras en el vaivén de un tránsito considerable. Imito las sabias usanzas locales y, muy de mañana, cuando el Salzach parece aún de plata fundida, camino hacia el funicular que me llevará a la fortaleza de Hohensalzburg, antigua residencia de los obispos de Salzburgo. El trencito sube dentro de un bosque encantado y me deposita en una pequeña acrópolis llena de atractivos, con los muros que se recortan contra el cielo y las montañas. Ante mis ojos se extiende el Salzach, ahora de oro muy claro con los primeros rayos de un sol otoñal, las torres y campanarios erguidos entre los techos centenarios y

sica, repitiendo así la gloria del más preclaro de sus hijos.

La Viena soñada

He preparado lentamente mi ánimo para la emoción que me deparará el arribo a Viena. La encuentro en un mediodía claro y tibio. La ciudad está abarrotada. Hay gran dificultad en encontrar hotel. Luego de mucho esperar y de una de tantas llamadas telefónicas, se me ofrece albergue en las afueras de la ciudad. Recorro luego las calles céntricas. Hay un tránsito vertiginoso. He recorrido tantos kilómetros, atravesando luego toda Austria, para llegar a este rincón extremo entre Hungría y Checoslovaquia. Ahora miro con asombro lo que me parece el centro del mundo. Una ciudad bellísima y fastuosa, con esa opulencia anterior a la guerra de 1914. Todo en ella es de dimensiones imperiales. Todo nos recuerda a sus monarcas,

No lejos de ella el orgullo de Viena, la Opera del Estado, continúa las bellas tradiciones en sus impecables interpretaciones de óperas, conciertos y ballets. Y no olvidemos el imponente Baile de la Opera, verdadero espectáculo de una grandiosidad coreográfica poco usual en nuestra época, con centenares de parejas que bailarían como lo hicieran sus mayores cuando la ciudad era aún el centro de un imperio y las notas aladas de Johann Strauss cantaban por vez primera las bellezas del Danubio o de los bosques de Viena.

Dos mil años de historia

Siguiendo por Graben, fuentes y monumentos bellísimos nos acompañan hasta desviar hacia Heldenplatz, con sus jardines en terrazas y sinuosas perspectivas, todo en verdor luminoso con canteros sabiamente diseñados. Aquí y allí algunas "victorias" nos recuerdan que no todo el tránsito es vertiginoso y que la ciudad ama aún el repiqueteo de los cascos y el andar sin prisa por esas calles del pasado. Quizá lo que más llama la atención en Viena es la variedad y belleza de sus parques, de sus bosques, que preparan nuestro ánimo para el deslumbramiento de Schönbrunn o del Belvedere. Es bella e imponente la línea arquitectónica. De ella tenemos magníficos ejemplos en el Ayuntamiento o Rathaus en el Belvedere, cuya silueta se refleja serenísima en su lago; en la silueta de la Karlskirche y tantos otros edificios y monumentos que nos deleitan a cada paso. Y no por ello olvidemos las cosas menores, como los maravillosos faroles que van desapareciendo con el correr de los años, pero que allí están en toda su gloria. Y las fuentes. Y las estatuas de sus músicos predilectos. Y el Prater, típico parque de diversiones más allá del Canal del Danubio, y el Danubio, que aunque no es tan azul como lo cantó Strauss, es siempre el Danubio con ritmo de vals y romántico vuelo.

El Palacio de Schönbrunn merece una visita muy larga. A su silueta majestuosa agreguemos un marco privilegiado. Bosque y verdor, platabandas multicolores cuidadas con tradicional esmero. La vista se siente entre cielo y jardines en un panorama inolvidable, sereno, grandioso.

Pero en la Viena monumental hay también algunos edificios más modestos. Uno de ellos es la Praterstrasse, Nº 54, donde Johann Strauss compuso el más famoso de sus vals: El Danubio Azul. En la Berggasse, número 19, vivió Sigmund Freud durante su permanencia en Viena. Luego las casas de Mozart, de Schubert, de Beethoven, de Haydn.

Ciudad universitaria y ciudad artística que cuenta con museos de incalculable valor, Viena tiene entre sus más caras tradiciones la Escuela de Equitación Española, que nos deleita y nos maravilla con sus caballos blancos en impecable coreografía, caballos que parecen no tocar el suelo jugueteando sobre cascos muy livianos, elegantes, danzarines, como "vedettes" conscientes de su gracia.

Dos mil años de historia han marcado a Viena en su pasado de gloria, que por su posición geográfica fue llamada a desempeñar un papel eminente en el pasado. Centro estratégico de las vías de comunicación entre Oriente y Occidente, basta este detalle para recordar la importancia de la antigua Viena, centro también de un gran imperio que ha dejado huellas indelebles en la historia.●



El fervoroso culto a la música de los grandes compositores austriacos se pone de manifiesto en Viena en esta clase de conciertos.

las claras tonalidades de los edificios barrocos, los puentes cruzados por un tránsito ya intenso, los monumentos de discretas dimensiones, todo ello de un encanto muy íntimo, en escala menor. Recorro lentamente la plaza fuerte con sus antiguos cañones apuntando por las bocas de la muralla. Llego al patio donde un tilo de dimensiones inverosímiles y muchísimos siglos extiende sus brazos como una bendición a esa ciudad que le hace llegar las notas aladas de su mú-

sus pasadas glorias. Los palacios y sus jardines tienen perspectivas armoniosas e interminables, confiriéndoles una majestuosa serenidad. Perdura algo indefinible en Viena que hace de ella una ciudad fuera del tiempo. Una amable tranquilidad en el ritmo de la vida diaria, un divorcio absoluto del alocado tren de nuestros días. Veo que allí la gente permanece horas en los cafés céntricos, bebiendo el famoso café vienés y saboreando la pastelería austríaca, que suele ofrecer terribles tentaciones. Las gentes allí tienen tiempo de conversar, de reunirse, de recordar...

En el centro bullicioso, la Catedral o Stephansdom yergue su flecha gótica visible desde cualquier punto de la ciudad.

RIO ABAJO, RIO ARRIBA

Dos líneas de una sola historia

Por MANUEL GOLDSTRAJ

Para Autoclub

DURANTE la segunda quincena del mes de julio último, la ciudad de Asunción del Paraguay fue objeto —no la víctima, claro está— de una casi sorpresiva *invasión* turística: en menos de una semana la avalancha humana había ocupado todos los lugares disponibles para hospedaje, y las autoridades locales tuvieron que hacer un llamado público a la buena voluntad de los habitantes para que accediesen a recibir y dar alojamiento en las casas de familia a quienes, por imprevisión o por exceso de entusiasmo y confianza, después de su arribo a la capital paraguaya, a menudo en compañía de esposa e hijos menores, se encontraban prácticamente a la intemperie. El llamamiento tuvo éxito, y buen número de turistas pudo beneficiarse con la característica hospitalidad del pueblo asunceño —o asunceno, como allí dicen. La mayoría de estos viajeros desorientados procedía de la caravana automovilística que, aprovechando la inauguración de nuestra Ruta 11, se volcó en las calles de Asunción, donde, en un momento dado, se podía ver tantas chapas de patentes argentinas como locales. En la ciudad reinó un ambiente de fiesta, que se hizo más visible aún cuando desembarcaron, casi a un mismo tiempo, los muchos centenares de turistas que habían traído los barcos de las flotas fluviales de pasajeros de Paraguay y de Argentina. Dicho sea de paso: también el que esto escribe había proyectado realizar el viaje a la Asunción en un barco de la flota fluvial argentina, para poder recoger en esta nota una impresión directa de las atenciones que, se supone, ha de prestar su personal a los turistas, y también para reflejar aquí la belleza apenas descriptible que las márgenes del Paraná ofrecen con generosidad a la contemplación de los viajeros; lamentablemente, y por razones que escapan a mi entendimiento, la administración de la flota no encontró una posibilidad, parece, para vendernos las comodidades necesarias para el viaje. Respuesta muy diferente hallamos en Aerolíneas Argentinas, en uno de cuyos Caravelle, siempre magníficamente conducidos por pilotos que realmente están haciendo escuela de responsabilidad profesional y competencia técnica, tuvimos el placer de llegar a la Asunción, acogidos por el esplendor de un soleado día primaveral en pleno invierno, y por la cordialidad espontánea y efusiva de la gente del lugar, que hace tan grata la llegada y la visita al Paraguay.

Era ésta la segunda vez que realizaba esta visita; pero la primera había sido demasiado breve y, además, estuvo circunscrita a determinadas actividades vinculadas al desarrollo de la Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, que sesionaba entonces —1965— en Asunción. Ahora, mi objetivo principal era restablecer los contactos iniciados anteriormente y reanudar un diálogo que, si no me había permitido entrar en la intimidad espiritual de mis ocasionales interlocutores paraguayos, si me había dejado la sensación de que siempre quedaba en la penumbra, un tanto al margen de la conversación, un fragmento del tema que nos es fraternalmente común: la amistad tradicional e histórica —pese a algunos desdichados azares de la Historia—, entre paraguayos y argentinos. ¿Qué era *eso* y por qué?

Por poco que se releen páginas sobre cosas de los tiempos viejos, no puede evitarse la vaga sensación de que, por alguna razón, ha quedado pendiente e *insoluta* una antigua deuda con el Paraguay. De allí salieron los fundadores de Santa Fe, de Corrientes... y de Buenos Aires. Casi nada. De allí nos vino ese ejemplar singulárrimo, casi único, del buen administrador colonial, no conquistador sino fundador también, que se llamó Hernández, que empezó por dar el ejemplo a los todavía muy escasos pobladores blancos de las márgenes del Paraná, del Plata y aun del Uruguay, de cómo se debía tratar a la tierra para que rinda suculentos y valiosos frutos sin necesidad de des-

trozarle las entrañas en busca de metales. En fin, en aquella Asunción del siglo XVI residió la fuente del lento proceso de civilización —y también de conquista, si se quiere— que fue abriendo rutas y perspectivas, hasta que el impulso que iba entrando sin descanso por la ancha boca de nuestro estuario terminó por cambiar el centro de gravedad y la dirección de aquel proceso. Entonces ya se había aquietado el hervor asunceño, agotado por el don de hombres y de fuerzas con que había afrontando las vastas soledades, los bosques, ríos y pantanos, fundado ciudades y hecho posible el conocimiento de las tierras que después constituyeron una buena parte del Virreinato del Río de la Plata, de las provincias Unidas, la Confederación y la República Argentina más tarde.

Fueron pasando los siglos. Aquí, sobre las márgenes platinas, en las costas de los grandes ríos, en el corazón del país o en los valles de la Cordillera, las pequeñas comunidades iniciales fueron creciendo, se robustecieron y fructificaron, hasta adquirir la fuerza suficiente para crear una gran nación, bien asentada sobre su tierra, pero también con los ojos bien abiertos hacia la inmensa llanura del mar. Tenía todos los horizontes y todas las posibilidades a su disposición. Entretanto, el Paraguay, recogido en sí mismo a causa de la presión de las circunstancias geográficas y de las históricas que se iban desarrollando, quedó cada vez más aislado, cada día más librado a sus propias fuerzas, a la potencia telúrica de su suelo prodigiosamente fértil y a la

contancia paciente y sobria de su población, que surgía con caracteres propios del fecundo crisol hispano-guaraní. Y ahí se quedó quieto el Paraguay, trabajando y fortaleciéndose lentamente desde dentro de su alma. Y en definitiva resultó que, cuando casi en la alborada del siglo XIX los pueblos americanos empezaron a tomar conciencia de su fisonomía política propia y a constituirse en naciones y estados organizados, el Paraguay no tardó en hacerse presente dentro del movimiento continental como una unidad nacional coherente y homogénea. Y entonces pudo verse que aquellas circunstancias histórico-geográficas, que he mencionado antes, le obligaban a desempeñar un curioso, difícil y a menudo peligroso papel en la geografía política de esta parte del continente: el de una especie de paragolpes o amortiguador de choques entre el poderoso imperio creado

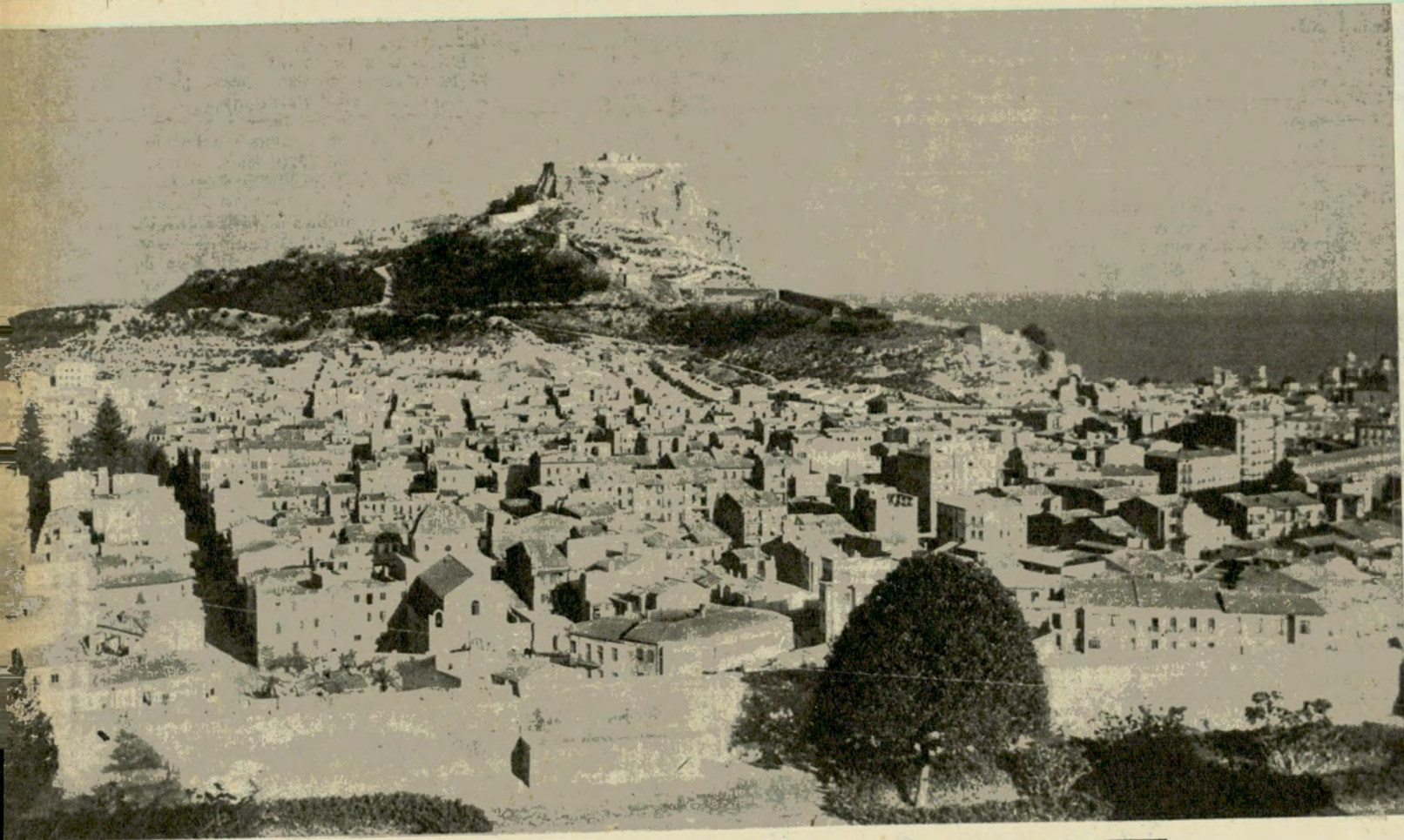
por los portugueses en América, y las Provincias Unidas que empezaban a llamarse Argentina —papel que, en una versión algo distinta pero no muy diferente le tocó cumplir también a la provincia trasnplatina del Virreinato, hasta 1828 por lo menos, y también más tarde, en cierto modo. Y repentinamente sobrevino la guerra de la triple Alianza, y el Paraguay fue reducido a polvo —o así pareció—, y desplazado, mientras sobre los campos todavía ensangrentados y humeantes se iba desarrollando la secular batalla político-diplomática entre los vencedores.



Desde fines del siglo último o comienzos del actual —desde los primeros comienzos, en realidad—, el Paraguay está buscando una ruptura de

su posición mediterránea, una salida al ancho mar para los frutos de su trabajo y de su ingenio. Obviamente, la dirección normal de ese esfuerzo parece orientarse, por impulso natural, hacia el Sur, siguiendo la línea vectora del gran río. Nos interesa comprender ese impulso en toda su intensidad, para facilitar y estimularlo. Existen muchos lazos firmes y sólidos entre el Paraguay y la Argentina. La unión y colaboración fraterna, sin reservas, tiene muchas bases y un terreno fértil para dar sus frutos. No se advierte problema alguno insoluble, si se le enfoca con la luz de la hermandad histórica que ha dejado escritas tantas páginas comunes a ambos pueblos. Vale la pena de recordar que el Paraguay y la Argentina, en precisos términos jurídicos y biológicos al mismo tiempo, son exactamente hermanos enteros, de padre y madre. •





En esta fotografía podemos apreciar una vista general de Alicante, la ciudad de las blancas y limpias casitas.

ALICANTE, fortaleza y ciudad de luz

Por NOEMI VERGARA DE BIETTI

Para Autoclub



El culto religioso tiene su máxima expresión en la secular iglesia de Santa María, cuyo viejo frente nos muestra esta fotografía.

VA y viene, rítmica y ágil, la agujeta de madera con que el pescador remienda su red; con la voz bien templada entona:

*Desde Denia hasta Oriola
es el terreno un jardín;
cada puerto, un capullito,
rosa en medio de Alicante.*

Prosigue la canción antiquísima y adelanta el trabajo, mientras desembarcamos en el muelle; la mañana es

tibia, risueña, clara, respondiendo bien al significado latino del nombre Alicante: fortaleza y ciudad de luz. Del mar escapan brisas juguetonas impregnadas de olores a brea, sal y algas; y al frente la tierra, donde lucen elásticas centenas de palmeras, en réplica feliz de la vecina costa africana.

El contraste de elementos geográficos confiere singular sugestión a esta fina acuarela urbana: por un

lado, en la paz de la bahía pequeña como mano infantil, la ciudad respaldada por su monte color pan de oro, el Benacantil que se yergue apenas 160 metros y que fue su secular sostén: en seguida, hacia Levante y Poniente, la contagiosa serenidad de sus costas, de arena rubia, casi blanca, abrigadas por vigorosos acantilados que caen resueltos sobre el mar, un mar casi sin olas ni sorpresas, el mar más tranquilo de España. Esta-



Con un fondo de imponente peñasco rocoso, la playa de la ciudad alicantina reúne sobre su arena el entusiasmo siempre renovado de los bañistas.

mos en la Costa Blanca, que el litoral alicantino desgrana en rincones incomparables: Benidorm, Villajoyosa, Altea, Calpe, Santa Pola; o Guardamar, Bellavista, Torrevieja, donde se sirve el mejor *caldero* de la zona, —ese arroz con el caldo de ¡46! clases de pescado— y que junto al bacalao, la berreta, la salsa alioli y el gazpacho, confieren tanta nombradía a la cocina regional.

Cara al Mediterráneo, donde se espejan cercanas rocas de albo deslumbrante, (de ahí lo de *costa blanca* con que la bautizaron los foccos en el siglo IV antes de Cristo); la cabeza sobre el cerro, Alicante, criatura viva, extiende sus brazos hacia el campo con su polifonía de tonos: oros, verdes, azules... o la pálida flor del almendro que casi hasta en invierno cuaja, añadiendo una nota femenina, dulce, al conjunto. Una copla popularísima las une:

*Oh, Alicante; eres tan blanca y tan
[pura
como la flor del almendro.
La faz divina te guarde;
¡no te hieles en invierno!*

No es frecuente que tal ocurra; la benignidad del aire, *espiritual y sensible, veleidoso y gentil,*

añade otro encanto al lugar, y fama hizo un poema con su estrambote que el marqués de Molins escribió a Bretón de los Herreros en respuesta a cierta carta donde rehusaba la invitación de pasar allí los fríos:

*Sepades, señor Bretón,
que de Poniente a Levante,
es, sin disputa Alicante,
la millor terra del mon...*

Gentes marineras y labradoras, a quienes el sol y el agua dieron un sensual goce de vivir y a quienes su lengua historia ha hecho singularmente acogedoras, el carácter de los habitantes ha impreso un acento típico en la ciudad, que, pese a sentirse celosa de sus tradiciones que ya hablan de fenicios, griegos o cartagineses, cuando con el nombre de Akra Leuca Amilcar la fundó, es de las urbes que más pronto asimilan los días nuevos. Así lo atestigua su espléndida explanada que con el ritmo ondulante de sus 7.000 baldosas negras, rojas y blancas, finge el movimiento caminar del mar o la rambla de Méndez Núñez, *esa calle corta y presuntuosa, abigarrada de rascacielos o altas torres, conforme se les llama aquí. Pero...*, a mí me gustan esas otras calles (de alguna forma

hay que mentarlas), enroscadas, inconclusas, breves, con acento marino y resol de cerros. Esas calles del barrio de la Santa Cruz impenetrales como una casbah, *de terrado y flores, de vida apretujada y sabiduría civil* que casi nadie data en la historia oficial y que, según horas deja, en ropas y ánimos, el fuerte y áspero beso del agua salada o el perfume de los jazmines, los almendros, el azúcar morena o el turrón.

Como Alicante es una invitación al viaje, al aire libre, a la vida ociosilla, pocas huellas quedaron en piedra, lienzo o mármol, del paso de grandes creadores. Ciertamente luce hermosa la mole equilibrada del Ayuntamiento con frente barroco y se ve muy sugestiva la otrora mezquita y hoy parroquia de Santa María donde oraba Violante, la mujer de Alfonso el Sabio...; pero a nadie sorprenderá que la obra de arte más concluida, en una de las más finas tierras de España, con sus grises suaves, sus grises azulinos, rojizos, verdosos, morados, áureos, sea la de vivir con esa suave calma somnolienta que acuna el sedante balanceo de las palmeras.

En la fortaleza de Santa Bárbara
Por supuesto nos resistimos a creer



El Paseo de la Explanada en Alicante es punto, tanto de tránsito como de reunión, de paseantes y turistas, con características de lugar mundano y colorido.

a Alicante guerrera; y sin embargo, subiendo a pina cuesta por Calle Mayor, rumbo al extremo norte, donde en el medioevo la puerta Ferrisa dividía los barrios moriscos y cristianos, está el castillo de Santa Bárbara, fortaleza erguida en el cerro de Benacantil. Siguiendo el consejo de Azorín, que en la cercana Mónovar nació, desvíó mi ruta y compruebo la sabiduría del gran escritor. Lo primero a visitar en una ciudad es su mercado... y no sólo por la fiesta para paladares, olfato y vista, sino como documento vivo de su historia social. En el de Alicante, ¡qué profusión de colores!, ¡qué mezcla de olores!, ¡qué de voces y ruidos! Puestos de pescado con sus vencidos: la sardina de plata breve y brillante, el bacalao, la musola, el arenque, el atún, los langostinos, las ostras, los pulpos, los calamares; los de verdura que hacen llamar a la *huerta alicantina*; o los de frutas con chumbos, dátiles, naranjas, rojas moras. ¡Y además? ¡Ah!, están los minúsculos vendedores de toda suerte de estrafalarias mercancías, hasta algún herbolario que ofrece remedios misteriosos y coulas para atenuar la calvicie, el dolor de muelas o los desvíos amorosos. Cuanto se apetezca, aquí se encuentra.

Al retomar mi camino, una luna pequeña, de juguete, se insinúa. A medida que crece me voy acercando al castillo de Santa Bárbara; dentro de una hora, en el bellissimo escenario natural del cerro, habrá un espectáculo al aire libre, pero por ahora, afortunadamente, reina el silencio. Desde donde estoy, domino el mar, las rocas, la bahía, la ciudad. Pienso en los sucesivos periodos de lucha y defensa de la pequeña Alicante, escritos en los restos de este monumento donde hoy conviven en paradójal vecindad amistosa, trozos de murallas árabes con las alzadas por el rey cristiano de Aragón y algún sillar secular con las construcciones posteriores. Unos hacían, otros destruían, esta sugestiva tela pétrea de Penélope. El 4 de diciembre de 1248, Alfonso el Infante, que reinaría con el sobrenombre de *El Sabio*, concluye, en el rincón más alto y más arisco del cerro, el castillo. Siguen siglos, batallas, triunfos, derrotas, distintos poseedores de la plaza... ¡la eterna historia del hombre!

El cielo se constela de luces; las sombras se levantan. Allí está la torre de la matanza castellana cuando el reino guerreaba con Aragón, y un

poco más lejos restos bastante importantes de las obras que ordenara Felipe II. La lejana playa me cuenta casos más añejos, que se remontan al arribo de Tubal, hijo de Jafet y nieto de Noé; o sobre la acampada de un brumoso rey Brigo, que a estas tierras llegó... cuando España no era aún España. Como en Avila a las murallas, aquí un grupo de heroínas vestidas de hombre y capitaneadas por el conde Teodomiro, defendieron el castillo contra Abdalaziz, hijo del moro Muza. Un muchacho de evidente origen nórdico, que se acerca, me lleva al momento, cuando, allá por el siglo X, los caballeros normandos asolaron el asiento urbano. La luna, grande, plena ahora, riela sobre las aguas que mi imaginación puebla con trirremes griegas portadoras de cultura; con la barcada Amilcar, con los fenicios, carreteros del mar o con Felipe II o Felipe V, que en Alicante hicieron pausa. Milenario desfilar, lento o presuroso, de pueblos, ideas, ideales, en esta bahía luminosa, junto a estas piedras claras, frente al Mediterráneo que acaricia dócil las costas, mientras más allá, hasta donde la vista descubre en la penumbra nocturna, palmeras, naranjales, vides.

Buenos Aires en relieve

DURANTE la progresista intendencia de don Torcuato de Alvear, hacia la primavera de 1907, llegó a Buenos Aires un vigoroso bronce que pasó a integrar el caudal artístico de la ciudad y que constituye una de las obras más significativas de la escultura universal. Nos referimos a *El Pensador*, de Augusto Rodin, ubicada en Plaza Congreso.

La estatua es copia fiel del original y fue realizada por el propio Rodin. Es tan famosa que casi no queda parque o plaza en el mundo que no tenga una réplica. Su autor fue el discutido creador de obras de palpitante realismo y alcanzó los más inesperados elogios después de muchos años de incompreensión.

Todo el arte contemporáneo ha recibido la enorme influencia de este gigante de la escultura.

El 9 de julio de 1914, mientras los



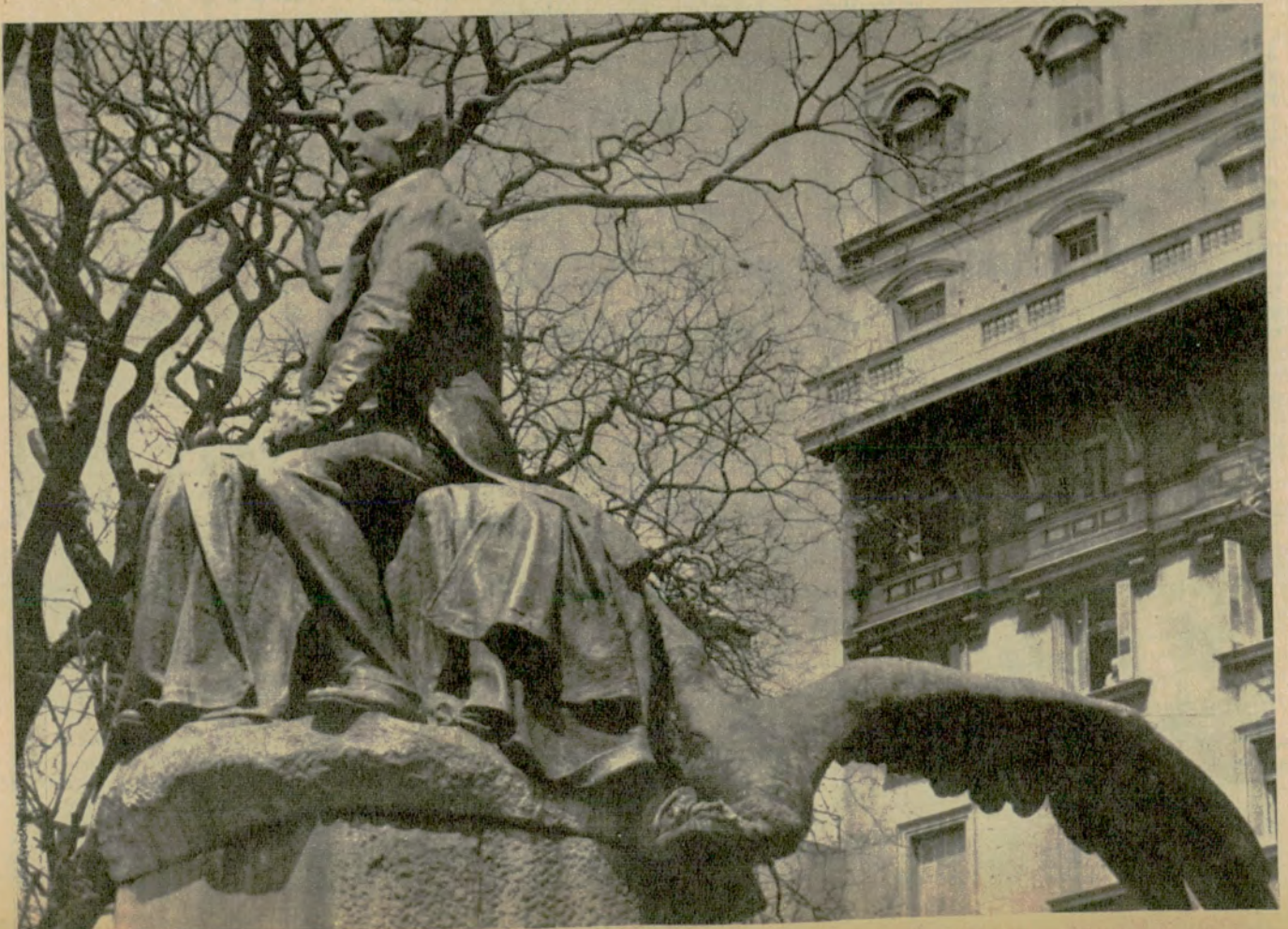
El Perdón,
del francés Juan Boverie.

porteños se entregaban a la alegría de los festejos vecinales (a pesar de la copiosa lluvia que aguó muchos alardes pirotécnicos y no menos a conciertos y exhibiciones de variada índole, incluida la de la mujer más pequeña del universo), los diarios daban cuenta de la inauguración oficial del Monumento a los Dos Congresos, magnífica creación del escultor belga Jules Lagas.

Las figuras principales de esta obra son de bronce oscuro y las demás partes han sido talladas en piedra de Nancy. El conjunto se halla coronado por una estatua que simboliza a la República.

Una escalinata de tramos extensos da acceso a una plataforma en medio de la cual se erige el monumento. A su vez, la plataforma está rodeada por unas balaustradas y decorada con grandes cóncores de bronce, y rondas equidistantes de niños que representan la Paz.

Mariano Moreno,
de Manuel Blay y Fábregas.



La riqueza escultórica de la plaza del Congreso y otros lugares

Por VIOLETA VALS

Para Autoclub

Fotos de Anibal Aparicio

Sobre un plinto cuadrangular se alza el monumento, que representa a la República en actitud de avance, con un ramo de laurel en la mano. A sus pies, apoyados sobre la guía de un arado, yace una serpiente, y otra figura, que simboliza El Trabajo, vierte como ofrenda el cuerno de la abundancia. A ambos lados de la base, a unos dos tercios de su altura, surgen las figuras complementarias del monumento, o sea las que representan a los Dos Congresos (1816 y 1852).

La fuente se extiende hacia el Este y su taza forma una superficie de diez metros cuadrados. Todo este vasto estanque está circundado por una balaustrada de piedra decorada con animales de nuestra fauna, modelados en bronce. El estanque simboliza el Río de la Plata y sus afluentes tributarios, el Paraná y el Uruguay, representados estos dos últimos por otras tantas esculturas vaciadas en bronce, que interpretan tipos de nuestras razas aborígenes.

En la parte anterior de la fuente, adosada a la plataforma, surge la figura adolescente de un genio que guía hacia el Levante una cuadriga de briosos caballos. Los juegos de agua —esos fantásticos arabescos que ilumi-





Monumento a los Dos Congresos, de Jules Lagos.



Estatua de Juan José Castelli, de Gustavo Eberlein.



Estatua de Roque Sáenz Peña, de José Fioravanti.

nan la noche sin debates de la cúpula vecina— están determinados por dos poderosas bombas hidráulicas ubicadas en el subsuelo de la fuente.

Plaza Lorea es la continuación del rectángulo de Plaza Congreso. Allí, el 1º de octubre de 1910, por Ley Nacional 3515 dictada trece años antes, fue inaugurada la estatua de Mariano Moreno. El bronce que recuerda al fogoso fundador de *La Gaceta de Buenos Aires*, fue realizado por el escultor español Manuel Blay y Fábregas. La base de mampostería imita la cúspide de una montaña. La figura sentada de Moreno se halla en un plano superior con respecto a un cóndor, que al volar debajo de la estatua simboliza que el pensamiento del ilustre secretario de nuestra Primera Junta se eleva a mayor altura que el ave andina.

Plaza Constitución: "Nunca es tarde..."

Hace apenas cuatro años, el 29 de agosto de 1964, los argentinos pagamos una deuda de honor, a despecho de todas las burocracias y de muchos parcialismos egoístas. Porque ese día, al cumplirse ciento cincuenta y cuatro años de su natalicio, fue inaugurado en Plaza Constitución el monumento a Juan Bautista Alberdi, uno de los hombres más lúcidos de nuestra historia.

Mediante concurso internacional (por disposición de la Ley 11.840 que databa de 1934), se adjudicó el primer premio al trabajo presentado en conjunto por el escultor Mario Arriguti y el arquitecto Carlos María Corvo.

El monumento es funcional, ya que se ha ubicado sobre una cripta que será utilizada para biblioteca y actos culturales. La estatua que representa al autor de las memorables *Cartas Quillotanas*, es de bronce y mide cinco metros de altura. A ambos lados de su base, hay dos relieves de piedra que simbolizan La Paz y El Saber.

Oriundo de Toscana, pero nacionalizado argentino, Arriguti es asiduo expositor del Salón Nacional y de importantes salones del interior. Reside en nuestro país desde 1914, habiendo egresado de la Escuela Superior de Bellas Artes en 1939 con medalla de plata otorgada por la Institución Mitre.

Su escultura no es atormentada. Propende a lo robusto, a lo enérgico. El *Angel Custodio* que corona el edificio del Lactarium N° 4, de la Boca, es también obra suya.

Fioravanti y la perspectiva en los volúmenes y planos

Adelantarse al futuro, o, si se quiere, buscar en la pureza de la línea

y en la arquitectura del conjunto al máximo efecto, es la constante que preside la creación del escultor José Fioravanti.

Nadie mejor que él, entonces, para plasmar en toda su significación la estatua de un ilustre repúblico llamado Roque Sáenz Peña.

En la muy transitada plazoleta triangular que forman Diagonal Norte, Florida y Bartolomé Mitre, hace algo más de tres décadas fue descubierta el grupo escultórico que perpetúa la memoria del gran estadista, autor de la ley electoral que lleva su nombre.

Como todas las obras de envergadura encomendadas a Fioravanti, también ésta fue modelada en arcilla, luego en yeso y posterior y definitivamente tallada en piedra de Mar del Plata.

La figura central representa al hombre de estado. A ambos lados de aquélla se sitúan dos grupos: uno está formado por una mujer y un niño se titula *La Acogida*; el otro, también a modo de símbolo iconográfico, es un hombre portador de una espada y de la tabla de la ley. Esta figura representa *El voto obligatorio*.

En la cara posterior del monumento, la fuente-vertedero encuadra a un relieve que es un desnudo femenino sedente. Dicha talla simboliza *América para la humanidad*. A pesar de ser un relieve cuyo espesor máximo



no sobrepasa los quince centímetros, hay entre sus graciosas y ágiles formas y el fondo una sensación de espacio ideal. Es que Fioravanti supo beber en el ejemplo de Grecia y Roma como pocos artistas lograron hacerlo.

No es estatua, pero sí punto de referencia

Nació el 23 de mayo de 1936, como homenaje al IV Centenario de la fundación de Buenos Aires.

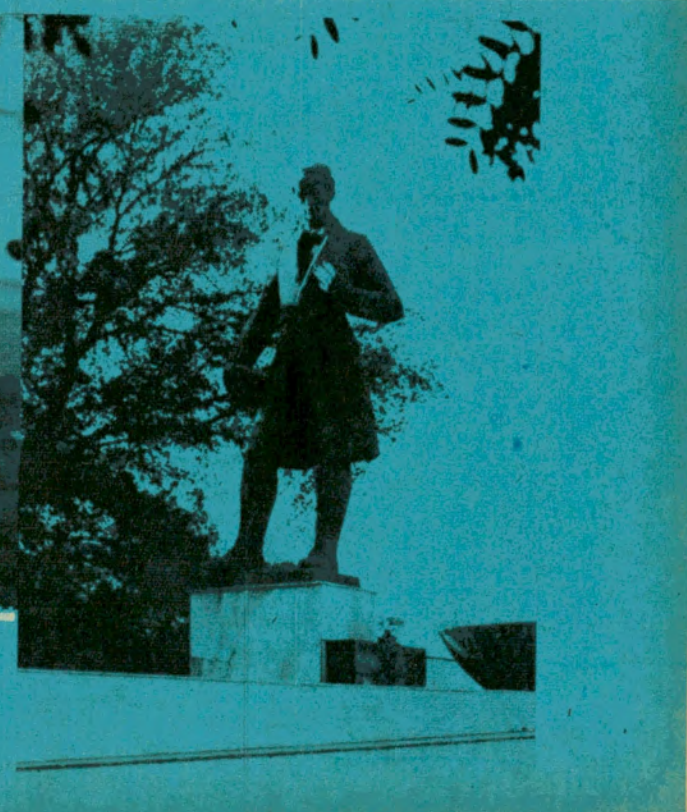
¿Su autor?: El Ente Autónomo de Industria Municipal.

En su documento de identidad figura un precio de \$ 208.912, aunque suponemos que a nadie se le ocurrirá comprarlo, salvo que le hagan el cuento del tío.

Pero nuestro Obelisco no se inmuta por ello. El permanece allí, con sus cuatro ojos vigilantes, ajeno a los comentarios y chistes burlones que provoca, y también a las infinitas remodelaciones de la plaza que lo contiene.

Creemos, al menos, que no correrá peligro de ser saqueado por los arqueólogos del futuro, pues sus cuatro lisas caras no presentan misteriosos jeroglíficos como el obelisco de Ramsés II, que los franceses ostentan en la Plaza de la Concordia. O como el del rey Heru, que los ingleses no vacilaron en llevarse para enriquecer el Museo Británico de Londres. ●

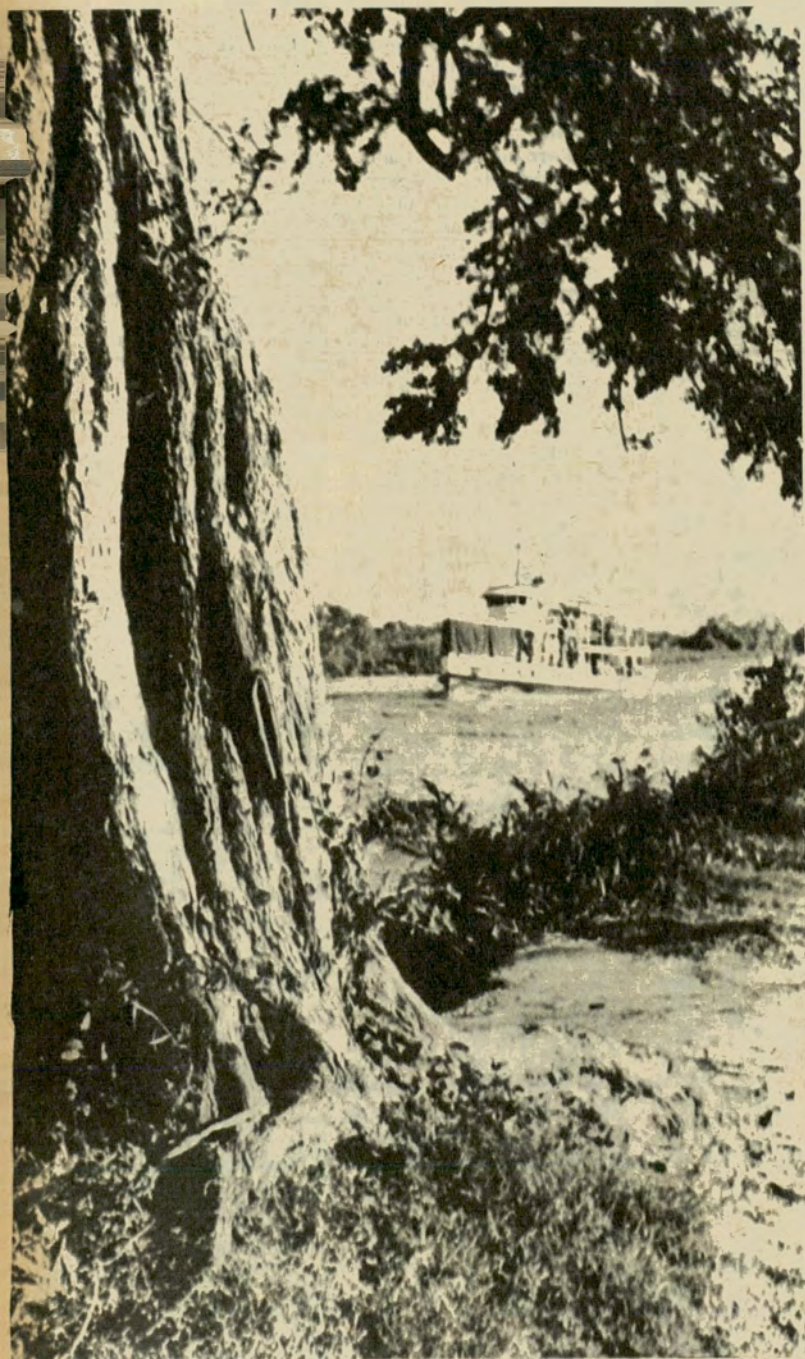
El Cazador de Aguilas.



Monumento a Juan B. Alberdi, en Plaza Constitución.



CORRIENTES REPUBLICA



El ferry lleva y trae sin cesar a pasajeros y automotores entre el puerto correntino y el pequeño desembarcadero de Antequera, en el Chaco.

LA última noche a bordo fue realmente una de esas noches correntinas tantas veces cantadas en nuestro folklore.

No podíamos pedir más: una luna grandota colgada sobre el Paraná, un vientito fresco (como para desmentir el rigor del verano litoraleño) y un acordeón adormecido entre canciones guaraníes que llegaban desde el comedor de tercera.

Cuando el barco se aproximaba a Corrientes, la costanera de la ciudad se iba iluminando con los primeros rayos solares. El orgullo localista les hace decir a los correntinos que su boulevard costero es el más lindo del país. (*¿Y por qué no del mundo, cha'migo...?*) Quienes lo vimos esa madrugada, desde la borda, cubierto de naranjales floridos, con sus glorietas recostadas sobre las barrancas y sus jardines ininterrumpidos, comprendimos el fanatismo.

San Juan de Vera de Las Siete Corrientes

Como muchas de nuestras capitales de provincia, Corrientes es una equilibrada simbiosis de ayer y hoy. De tradición y progreso. (Como pocas ciudades, en cambio, tiene mañanas tan luminosas y noches tan embujadoras.)

Las calles céntricas —especialmente Junín— exhiben con orgullo sus galerías comerciales, confiterías mo-

El cruce del río, desde Corrientes hasta la costa chaqueña, permite al viajero admirar uno de los rincones más bellos de nuestro litoral.

UNA POSTA

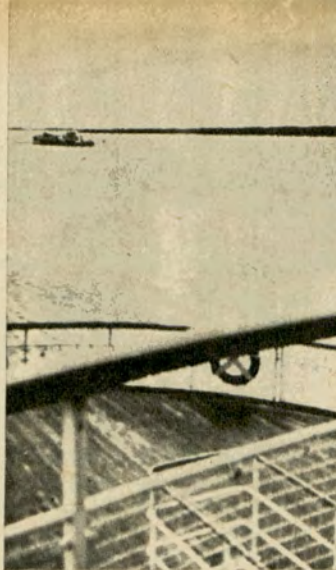
CORRIENTES es una república hermana. Los correntinos siempre aseguran que en caso de guerra nos van a ayudar. Este tratado es tácito, no existen pactos escritos, pero ¿cómo no van a ser aliados nuestros si nos une el color de las respectivas banderas y varios próceres en común?

La culpa de ser una nación aparte no la tiene la historia sino la geografía. Sus ríos la aíslan del resto del país —formando un mini-continente litoraleño—, pero la mantienen en buena rela-

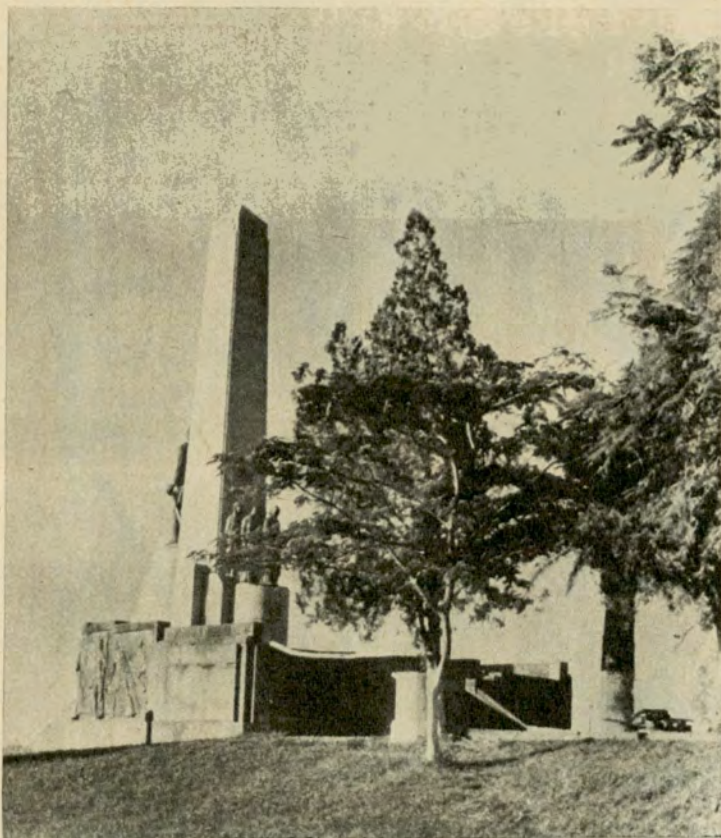
Por MARTA ALBANO

Para Autoclub

UNA AMIGA



Amanecer sobre el Paraná: una experiencia inolvidable para el turista madrugador.



Parque Mitre. Monumento que recuerda a quienes, en esas barrancas, defendieron con honor nuestra soberanía.

dernas y adelanto edilicio. Pero no son esas las calles que hemos venido a buscar. Vamos tras las otras, las estrechas y casi anónimas, que desembocan en la costa o se pierden lentamente entre casas coloniales y jardines perfumados de azahar. A veces no vemos los naranjos (los presentimos tras los tapias centenarias o en los fondos de las quintas), pero su perfume envuelve a la ciudad.

Un parque con historia

La avenida costera nos lleva hasta una de las más pintorescas y empiñadas de las barrancas sobre las que la ciudad se asoma para contemplar su río. Allí existió un fuerte famoso: el de la Batería. El batallón 3 de Infantería y la Legión Militar defendieron nuestras costas durante la guerra de la Triple Alianza, y el 25 de mayo de 1865 resistieron con heroísmo el ataque paraguayo. Por eso, para Corrientes, el 25 de mayo es doble fecha patria.

Hoy existe allí el parque Mitre, un paseo atractivo, con una gran playa de césped que descende hacia el río, donde están las instalaciones del Club Náutico. Hacia la izquierda, sobre una de las salientes, cureñas de viejos cañones y cadenas herrumbreadas nos recuerdan un ayer de batallas. Pero, quizás, lo más atrayente del parque no esté en su pasado glorioso ni en los monumentos que ahora lo perpetúan. Lo que atrae de inmediato nuestra curiosidad es un árbol... Claro, es raro que en una ciudad casi tropical —donde lo que abunda son árboles pintorescos— nos detengamos ante éste con tanta atención.

Es enorme y extraño: parece surgido de la imaginación de un cuento de ciencia-ficción más que de la tierra. Hace muchos años se plantó en el parque un gomero hindú de raíces aéreas. Se lo rodeó de un cantero de piedra y una verja de hierro. El gomero fue creciendo hasta tener una copa de más de veinte metros de diámetro. Sus raíces se han multiplicado sin cesar, encerrando piedras, verjas retorcidas y retoños de nuevos árboles. Han ido formando galerías enmarañadas en torno del

EN NUESTRA RUTA

ción con sus vecinos. Tiene un propio *Mare nostrum*: el Iberá. Como allí hay muchos yacarés, han puesto uno en su escudo.

Tienen tres idiomas oficiales: el castellano, el guaraní y el guaraní-castellano. (Algunos lingüistas aseguran que hay un cuarto: el castellano-guaraní, pero no se han puesto de acuerdo.)

Su sistema de gobierno es envidiable: han eliminado los comicios y las campañas proselitistas. Los asados campestres han reemplazado a las sesiones legislativas.

Tienen un consejo de ancianos —dictadores por vocación— que se turnan en el ejercicio del poder.

Para resucitar una vieja tradición común —las postas en los caminos— han iniciado una campaña en toda la república (en la república correntina, por supuesto). La posta fue en nuestro pasado algo más que un mero lugar de descanso para viajeros y caballada. Fue bolicho, hospedaje, fortín contra el indio y, sobre todo, casa de amigos. Refugio para la amistad y el contacto humano.

Estuvimos en una posta, camino a Misiones, por la ruta nacional N° 12. No hay mate, pero las bebidas están frescas. No hay caballos de repuesto, pero existe un taller mecánico adjunto, por si su coche lo necesita. La amistad es como la de antes: es lo único que no ha variado.

En Itá-Ibaté hay una posta para todo viajero que ande a pie, a caballo o mula; en coche, en avión o en cohete de o para la luna. Recuérdelo. Cuando pase por allí puede detenerse con confianza. La República de Corrientes no lo va a defraudar.



Verde y agua:
eterna armonía en la geografía
de Corrientes.

árbol viejo, como tratando de encerrarlo en un abrazo vegetal y absorbente.

Al acercarnos nos da un poco de temor no confesado, especialmente por las raíces que descienden como lianas y atrapan lo que encuentran bajo ellas, en un lentísimo pero incesante trabajo a través de los años. A pesar de esa primera impresión de desagrado, no podemos dejar de reconocer cierta belleza en sus formas tortuosas, (el ejemplar merece conocerse además por ser único en América).

¿En el túnel del tiempo?

Estamos en el siglo pasado, no hay dudas. Este pueblecito colonial, de centenarias casonas, con una plaza dormida y una iglesita silenciosa, pertenecen al 1800. Todo tiene un color desteñido. Las paredes rosadas, los portones otrora verdes, hasta las viejas rejas negras parecen haber tomado un mismo tono sepia, uniforme e intemporal.

A la hora de la siesta, cuando llegamos, nos parece un pueblo deshabitado. No; más bien parece una escenografía. Como si un director de cine hubiese ordenado levantar aquí una pequeña ciudad colonial de utilería.

Sin embargo, San Cosme no es de utilería. Sus habitantes viven distanciados del progreso, pero no por la geografía —están a sólo 36 kilómetros de la capital correntina— sino por el tiempo. Un tiempo que los relojes de San Cosme se han olvidado de marcar. Los que no ignoran que vivimos en 1968 son los miembros de la Cooperativa Agropecuaria (creada este año), que están luchando por sacar al poblado de su estancamiento. Desde 1813, en que los pobladores comenzaron a nuclearse en torno de una capilla de Santa Ana, la economía de la zona no ha variado mucho; está basada en los viejos trapiches azucareros, un poco de ganado y algunas plantaciones de cítricos. La Cooperativa Agropecuaria proyecta una más adecuada explotación del suelo y la instalación

de pequeñas fábricas y molinos arroceros. Una buena iniciativa para sacar a San Cosme de su siesta de dos siglos.

El tren más lento del mundo

Es argentino. Mejor dicho, es correntino. Lo instaló el gobierno local en 1890 para unir Corrientes con San Luis del Palmar. Hoy llega un poco más allá: hasta Mburucuyá, un pueblecito de 12 mil habitantes, a 178 kilómetros de la capital, en la zona de los esteros. Esos 178 kilómetros los recorre el trencito en algo (nunca algo menos) de... ¡25 horas!

Pertenece al Ferrocarril Urquiza, pero todos lo conocen como *el económico* o *el trencito*... Tiene trocha angostísima —60 centímetros—, un solo vagón de primera (¿de prime-

ra...?) y no es raro que los pasajeros lo detengan en mitad del campo.

Además de ser el tren más cachacueto del planeta es, seguramente, el único que se detiene para dejar a sus pasajeros en la puerta del rancho...

Nos enteramos de que pronto va a ser retirado de servicio y su recorrido será cubierto con ómnibus. No queremos perdernos esta experiencia: viajar en ferrocarril más lentamente que a pie. Nos acomodamos entre bolsas de naranjas, sombreros y canastos de paja, cajones con *chipá* y gente de rostro moreno que sólo habla en guaraní. El económico trae dos veces por semana a los pobladores del interior y los lleva de regreso. Ni bien el tren llega a la estación —frente a la plaza Libertad—, se improvisa una feria callejera que



La costa correntina ofrece un escenario ideal para las actividades náuticas, las que han adquirido gran importancia en los últimos años.





Otro rincón de Parque Mitre. Obras de arte en un marco vegetal que constituye un paseo ideal para los atardeceres correntinos.

dura lo que permanezca en la ciudad. Minutos, horas, un día, el tren decide.

Nuestra impaciencia es demasiado porteña para animarnos a un viaje largo. A las tres horas (y a menos de 15 kilómetros del punto de partida) vemos un micro. Le hacemos señas..., ¡nos espera! El tren se detiene, le decimos adiós casi con pena, y en 20 minutos estamos de regreso.

Quizá mientras escribimos esta nota el tren que nadie toma si está con prisa haya dejado de funcionar. ¡Qué lástima...! Los correntinos estaban decididos a defenderlo. Lo quieren. Lo necesitan. Aseguran que ningún, que ningún micro es capaz de cruzar los esteros sin importarle las lluvias y las inundaciones como lo hace la vieja locomotora desde hace setenta años.

Ruidoso, lentísimo, humilde, divertido, es casi otra leyenda del folklore correntino.

Itatí

Cuando el conquistador español se convirtió en colonizador, por la ruta del Paraná fue levantando ciudades a orillas de los grandes ríos: Buenos Aires, Asunción, Santa Fe, Corrientes. Al poco tiempo de fundada esta última, en 1588, comenzó a formarse en sus cercanías un poblado indígena dirigido por misioneros.

A diferencia de muchas de las ciudades de nuestro litoral, que han tenido origen en ex misiones jesuíticas, Itatí fue solar franciscano. Su origen es confuso y su fundador discutido. Para muchos historiadores fue Fray Luis Bolaños, a quien Hernandarias enviara desde Paraguay para evangelizar el Guayrá. Para otros investigadores, en cambio, había llegado anteriormente otro sacerdote, Luis Games, que había levantado con poco éxito una misión. Como la obra de Games no prosperaba, Bolaños tomó las riendas, y el 7 de diciembre de 1615, sobre la base de la fracasada villa, firmó el acta fundadora de la Muy Pura y Limpia Concep-

ción del Itatí, una de las ciudades más antiguas de América.

Progresó rápidamente y en 1670 ya tenía 80 ranchos y un cabildo, lo que originaba cierta rivalidad entre la misión franciscana y Corrientes. Según la tradición, la imagen que se venera en Itatí fue hallada por los indios yaragués en uno de los islotes del Paraná, en una bajante del río, y Fray Bolaños decidió entonces erigirle un templo. El santuario primitivo estaba situado a dos leguas del emplazamiento actual; aún se conservan ruinas de los cimientos en un lugar que los indígenas bautizaron Tacuaré (lugar que fue).

Desde esos míticos días hasta los presentes se han sucedido varios tem-

plos en honor de la patrona guaraní. En 1800 se construyó el que aún se conserva junto al actual. La enorme basilica que vemos hoy comenzó a levantarse en 1939 y tiene dimensiones gigantescas. Sus paredes — pese a que son huecas — requirieron 1.200.000 ladrillos. Para los andamiajes se usaron ¡400 kilómetros de tirantes!

El edificio tiene algo más de 70 metros (casi la altura del obelisco porteño) y está coronado por una cúpula de 30 metros de diámetro que remata en una imagen de cobre de casi 8 metros. Por sus dimensiones, esta cúpula es la octava del mundo y puede verse a varios kilómetros de Itatí. •



SHELTOWN HOTEL



HOTEL DE 1°

en ubicación privilegiada para socios del Automóvil Club Argentino

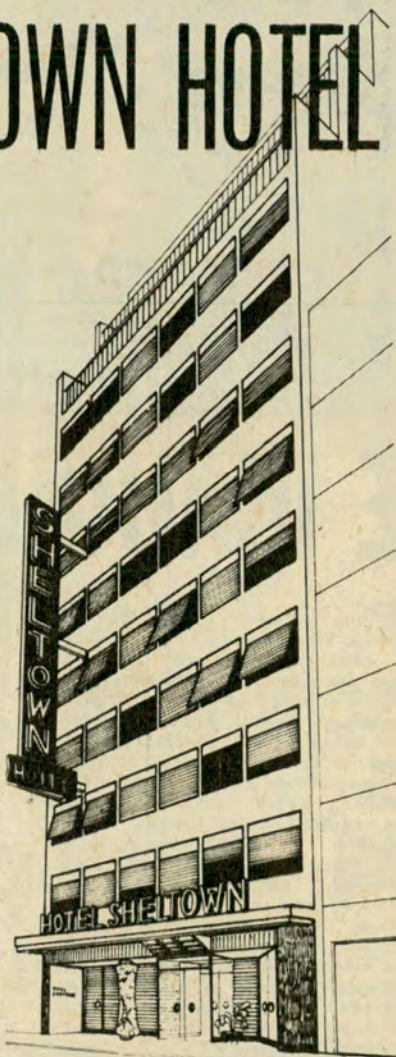
100

habitaciones y suites, todas con: Baños privados, aire acondicionado y calefacción, teléfonos individuales, música funcional, televisión.

Bar americano - Minutas.

Salón para reuniones.

COCHERAS INDIVIDUALES



descuento especial

del 10 % para socios del Automóvil Club que presenten carnet.

MARCELO T. de ALVEAR 742 (ex CHARCAS)
T. E. 32-5070/9 BUENOS AIRES



Este es el Piper PA 31 Navajo, Matrícula LV-JGN, la mayor de las dos unidades aéreas adquiridas por el A.C.A. Sus características son: monoplano de ala baja, totalmente metálico; dos motores Lycoming de 6 cilindros, con potencia de 310 HP cada uno; bimotor de 8 plazas, con asientos individuales para 6 pasajeros, pudiéndose transformar dos asientos en dos camillas; autonomía de 6 horas de vuelo; alcance de 2.100 km; carga útil de 1.250 kg; velocidad máxima de 418 km/hora; velocidad de crucero, 75 por ciento de potencia. 7.500 m. 398 km/hora; techo absoluto, 9.000 m; techo de servicio, 8.500 m; capacidad tanque nafta, 720 litros.



SE INAUGURO OFICIALMENTE EL

EN una ceremonia de lucidos contertornos fue inaugurado oficialmente el servicio aéreo para los asociados del Automóvil Club Argentino. El acto tuvo lugar en el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, Zona Militar, con asistencia de autoridades y altos funcionarios del Automóvil Club Argentino, encabezados por el presidente de la entidad, doctor César C. Carman, quienes aguardaron la llegada del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, brigadier general Adolfo Teodoro Alvarez, y su comitiva. Estuvieron también presentes el secretario y subsecretario de Transportes de la Nación, ingeniero Armando Silvio Ressa y doctor Carlos Alberto Decurgez, respectivamente; el administrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ingeniero Daniel Alberto Brunella; el interventor en la Confederación Argentina de Deportes, general de brigada (R. E.) Jorge C. Nocetti Campos; el titular de la Dirección Nacional de Turismo, doctor Horacio A. Burbrigde; numerosos jefes y oficiales de las fuerzas armadas, invitados especiales y una nutrida y calificada concurrencia de asociados y familiares.

Los presentes al acto fueron invitados a trasladarse a la pista del aeroparque, donde, al pie de las máquinas adquiridas para beneficio de los asociados del Automóvil Club Argentino, se procedió a la ceremonia de bautismo y bendición de los dos aviones Piper, de 8 y 6 plazas,

La ceremonia se realizó en el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires



respectivamente. La bendición de las nuevas aeronaves estuvo a cargo del capellán mayor de la Aeronáutica, presbítero Félix Trípodí, y actuó como madrina del bautismo de las máquinas la esposa del comandante en jefe de la Fuerza Aérea Argentina, señora Gladys R. Frazer de Alvarez.

Posteriormente, el presbítero Trípodí procedió también a la bendición de la aeronave del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina.

A continuación, la numerosa concurrencia se trasladó al hall central de la zona militar del Aeroparque, donde el presidente del Automóvil Club Argentino pronunció la alocución que transcribimos a continuación.

"Es probable que algún observador superficial pueda sentirse sorprendido, por lo menos en el primer momento, ante la tenacidad persistente con que las autoridades del Automóvil Club Argentino se esforzaron para dotar a esta Entidad con el nuevo Servicio de Aviación para usos civiles, que oficialmente inauguramos hoy, para el transporte aéreo a disposición de sus asociados, los que en realidad, siendo cerca de 400.000 mil en estos momentos, representan

Vista interior del avión más pequeño (Cherokee). Con las nuevas unidades aéreas, el Automóvil Club Argentino pone a disposición de sus socios un nuevo beneficio de vital importancia.

alrededor de 2.500.000 argentinos, o sea, algo así como el 10 por ciento de la población del país.

"Personalmente, he puesto el máximo empeño para que pudiésemos llegar a este resultado; pero es bueno que aquí declare sin ambages que lo he hecho no solamente porque tengo la convicción de que este nuevo servicio será de gran utilidad para la masa societaria y para la Institución misma como organismo actuante y vivo, sino también porque, a mi juicio, es un deber del Automóvil Club Argentino contribuir y colaborar con toda su gravitación multifásica nacional y con todo su prestigio para promover la formación de lo que suele llamarse con acierto 'una conciencia aeronáutica' en nuestro país, donde apenas si muy tímidamente asoma en ciertos medios calificados no profesionales la preocupación por el uso y el dominio civil del aire."

Hacia una conciencia Aeronáutica

"Pienso que el avance casi crítico, digamos así, de la técnica y la capacidad de la navegación aérea ha sorprendido un tanto a algunos pueblos que, pudiendo y debiendo beneficiarse con su desarrollo impresionante, por razones diversas, psicológicas o materiales, no han podido aún acompasar el ritmo de su vida y de sus actividades al progreso de la aviación, tan manifiesto en toda las direcciones; y a ratos, pareciera que para las grandes masas, un tanto rutinarias siempre, la era del dominio del aire sigue siendo una fantasía de soñadores. Les falta a esas masas humanas, o a esos pueblos, 'conciencia aeronáutica' y, obviamente, carecen también de un claro concepto de la importancia, en todos los terrenos, del poder aeronáutico.

"Esto es muy peligroso en nuestro tiempo. En la ya relativamente larga historia vivida por la humanidad, las etapas del progreso — y del poder, desde luego — han sido señaladas por el dominio de la tierra primero, del mar después y del aire en la actualidad. No voy a incurrir en la inge-



Un sector interior de la unidad aérea de mayor tamaño (Navajo), con dos de los asientos convertidos en camillas, para el transporte de enfermos y accidentados.



Las dos unidades aéreas del A.C.A. A la derecha vemos al Piper AP32 Cherokee Six, Matrícula LV-ITI. Tiene las siguientes características: monoplano de ala baja, totalmente metálico; un motor Lycoming de 6 cilindros con potencia de 260 HP; monomotor de 6 plazas, 5 pasajeros, dos de los asientos se transforman en una camilla; autonomía de vuelo, 6 horas; alcance de 1.545 km; carga útil, 791 kg; velocidad máxima, 270 km/hora; crucero, 258 km/hora; techo absoluto, 4.572 m; techo de servicio, 3.962 m; capacidad tanque de nafta, 318 litros.

nidad entusiasta de detenerme en el análisis de este punto encontrándome ante profesionales de alta jerarquía, pero sí me atrevo a proclamar mi certeza objetiva de que, dadas las bases sobre las que hoy se asienta el desarrollo económico, la fuerza orgánica y de creación y la vida en general de las sociedades civilizadas que conocemos, ningún progreso podrá dar sus frutos en la magnitud deseada y posible mientras la comunidad humana de que se trate no posea y asegure la máxima amplitud de sus transportes por aire, concepto que, por supuesto, implica el desarrollo sistemático de su poder aéreo. Este criterio es el que inspira y da tono a lo que llamamos 'conciencia aeronáutica', fermento vital y dinámico de las sociedades contemporáneas.

"Y porque así lo he visto y sentido desde los primeros años de mi gestión al frente del Automóvil Club Argentino, sin descuidar en un punto sus actividades serviciales específicas con constante expansión, he intentado asociar espiritual y prácticamente sus esfuerzos a los de los hombres y organizaciones que, directa o indirectamente, participan en el proceso de maduración de la conciencia aeronáutica en nuestro país. Con este fin llegamos a un convenio con el Aero Club Argentino, si bien este acto, por razones accidentales, no pudo dar los resultados apetecidos. Pero la idea permaneció latente y viva en el ámbito del Club, y así, aunque ya en otro terreno, seguramente más práctico y de mayor provecho para las finalidades sociales perseguidas, hemos llegado a la adquisición de estas dos hermosas máquinas. Con ellas, puedo decir que muchos objetivos de largo alcance podrán ser realidades."

SERVICIO AEREO PARA SOCIOS





La bendición de los nuevos aviones para el servicio de los asociados del Automóvil Club Argentino estuvo a cargo del presbítero Félix Trípodí, a quien acompaña la madrina de bautismo de las aeronaves, señora Gladys R. Frazer de Alvarez.



El presidente del Automóvil Club Argentino pronuncia su discurso durante el acto en que fueron puestos en servicio los nuevos aviones de la Entidad. Acompañan al titular del club el Administrador General de YPF, ingeniero Brunella, y el tesorero de la Entidad, señor Federico Lajud.



El doctor Carman entrega a la señora de Alvarez una medalla en recuerdo de la ceremonia, en la que actuó como madrina de bautismo de las primeras aeronaves del Automóvil Club Argentino. Aparecen en la foto, además, el brigadier general Alvarez y los ingenieros Ressia y Brunella.



Servicio de múltiple utilidad

"Menciono sólo a la ligera el hecho de que la administración y la prestación de los servicios del Club para el automovilismo y el turismo, en toda la extensión del territorio nacional, sin exceptuar paralelo alguno, podrán ser orientadas y controladas con mucha mayor eficiencia gracias al acortamiento del tiempo y la distancia que nos brindará el uso de estos aparatos; en cambio, quiero destacar con particular énfasis que nuestros aviones prestarán extraordinaria y creciente utilidad a toda la gran masa de asociados del A.C.A., que, como al comienzo he señalado, representa una importantísima fracción activa del pueblo. Esta utilidad podrá ser inmediatamente apreciada por los usuarios, sea para el transporte normal de personas y aun de bienes, sea para los desdichados y numerosos casos y circunstancias en que el transporte urgente y veloz implica una cuestión de salud, a menudo de vida o muerte. Este servicio nuestro de transporte sanitario está organizado para ser ejemplar, y lo será. Además, y atendiendo a una especie de responsabilidad moral que el Club siente como propia, en su carácter de institución rectora del automovilismo, estos aviones estarán siempre a disposición de la Asociación Argentina de Volantes para el transporte, sin cargo, en los casos de emergencia, que tan a menudo son la inevitable escolta de todas las manifestaciones del deporte mecánico en todos los escenarios del mundo y a despecho de las más rigurosas previsiones organizativas y precaucionales.

"En otro plano y dentro de circunstancias normales tengo la certeza de que, a la vuelta de poco tiempo, estaremos en condiciones de atender con aviones propios las crecientes demandas de los campings del Club, tan buscados ya por los socios como generosos centros de descanso y sana expansión deportiva. Y debo decir que en estos servicios, como en todos los que el Club presta, el factor lucro queda totalmente descartado, actitud invariable que es una divisa social de la entidad. Finalmente, no quiero olvidar de mencionar, porque importa mucho, a mi entender, que las máquinas estarán siempre listas para colaborar con las autoridades nacionales o municipales que las necesiten, para ayudarles a resolver problemas urgentes, vinculados a la salud pública."

En los cielos de la patria

"Señoras y señores, con cuidada deliberación he dejado para este momento la expresión de un sentimiento muy particular, que con profunda emoción traduzco en estas palabras finales. Nos honran con su presencia en este acto y le dan singular relieve distinguidas personalidades de la República y, especialmente, quiero subrayar esto por todo lo que significa, el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, 'cu-

A LOS SOCIOS

AL cierre de esta edición se hallaba a consideración de las autoridades del Automóvil Club Argentino la reglamentación a la cual se ajustará la utilización de los nuevos servicios aéreos de la Entidad por parte de los señores asociados. La resolución respectiva será publicada en el próximo número de AUTOCLUB.

El presidente del A.C.A. hace entrega de una plaqueta al brigadier general Alvarez, al término de la ceremonia de bendición y bautismo de los nuevos aviones de la Entidad. Figuran además en la foto el secretario de Transportes de la Nación, ingeniero Armando Silvio Ressia, y el secretario de la Comisión Directiva del A.C.A., doctor Walter A. Saborido.

AGRADECIMIENTO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE VOLANTES

El Automóvil Club Argentino, por resolución de su Comisión Directiva, puso a disposición de la Asociación Argentina de Volantes los aviones recientemente adquiridos para atender eventuales accidentes a corredores que pudieran acaecer durante las disputas de competencias automovilísticas.

Al tomar conocimiento de dicha resolución, la mencionada Asociación dirigió una nota al presidente del A.C.A., en uno de cuyos párrafos expresa: "Comprendemos e interpretamos en toda su extensión este gesto de profundo contenido social, que vivamente agradecemos en nombre de nuestra Comisión Directiva a las autoridades del Automóvil Club Argentino, por su generoso ofrecimiento. Oportunamente, y muy a la brevedad, solicitaremos al señor presidente una entrevista con el objeto de concretar las medidas más eficaces a los efectos del mejor cumplimiento de nuestro cometido, que deberemos afrontar en el futuro".

Los hombres nos han estimulado siempre con su comprensión, su apoyo y su experiencia, el brigadier general don Adolfo Teodoro Alvarez. Esto es para el Automóvil Club Argentino mucho más que una satisfacción protocolar. Pero lo que más íntimamente nos regocija, y lo que realmente da a este acto el claro timbre de una fiesta luminosa, es la feliz circunstancia de que ha querido enaltecer nuestra tarea la señora Gladys Ruth Frazer de Alvarez, que desde hoy se convierte en la noble madrina de los servicios aéreos de la Institución, y que ha querido agregar calidez humana a esta celebración inaugural con que venimos a asociar la sigla y la obra del Automóvil Club Argentino a la silenciosa, sacrificada y a menudo heroica tarea que cumplen los hombres y las alas argentinas en los cielos de la patria. A esta dignísima dama y a los caballeros que nos acompañan, muchas gracias. Y para destacar el reconocimiento de la Institución que presido a todas estas figuras significativas, representadas por las que acabo de mencionar particularmente, entregamos una medalla a la señora de Alvarez y una plaqueta al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, con la certidumbre de que serán un permanente testimonio de esta hora augural.

"Y al levantar mi copa, brindo e invito a brindar por las alas argentinas y por la Fuerza Aeronáutica, que da brillo a los colores de la Patria."

Homenaje al brigadier general Alvarez y señora

Al término de sus palabras, el presidente del A.C.A. entregó una plaqueta al brigadier general Alvarez y una medalla de oro a la señora Gladys R. Frazer de Alvarez, flamante madrina de los servicios aéreos de la Entidad.

Finalmente los concurrentes a la ceremonia participaron de un "cocktail" que fue servido en las instalaciones de la mencionada zona del Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires. ●

OLIVETTI DIVISUMMA 26

DOS MEMORIAS, PARA QUIENES TIENEN BUENA MEMORIA

Hasta el año 1948 el sector del cálculo mecánico con máquinas de cuatro operaciones, estaba dominado por calculadoras no impresoras. En ese año OLIVETTI revoluciona el mercado con el lanzamiento de la DIVISUMMA 14. Hoy OLIVETTI lanza simultáneamente en ARGENTINA e ITALIA la Calculadora Impresora DIVISUMMA 26.

Dos memorias: una automática y otra operativa.

12 cifras por registro y 13 en el total.

Usted, que tiene buena memoria... ¿No establece similitudes con la revolución del mercado en 1948?

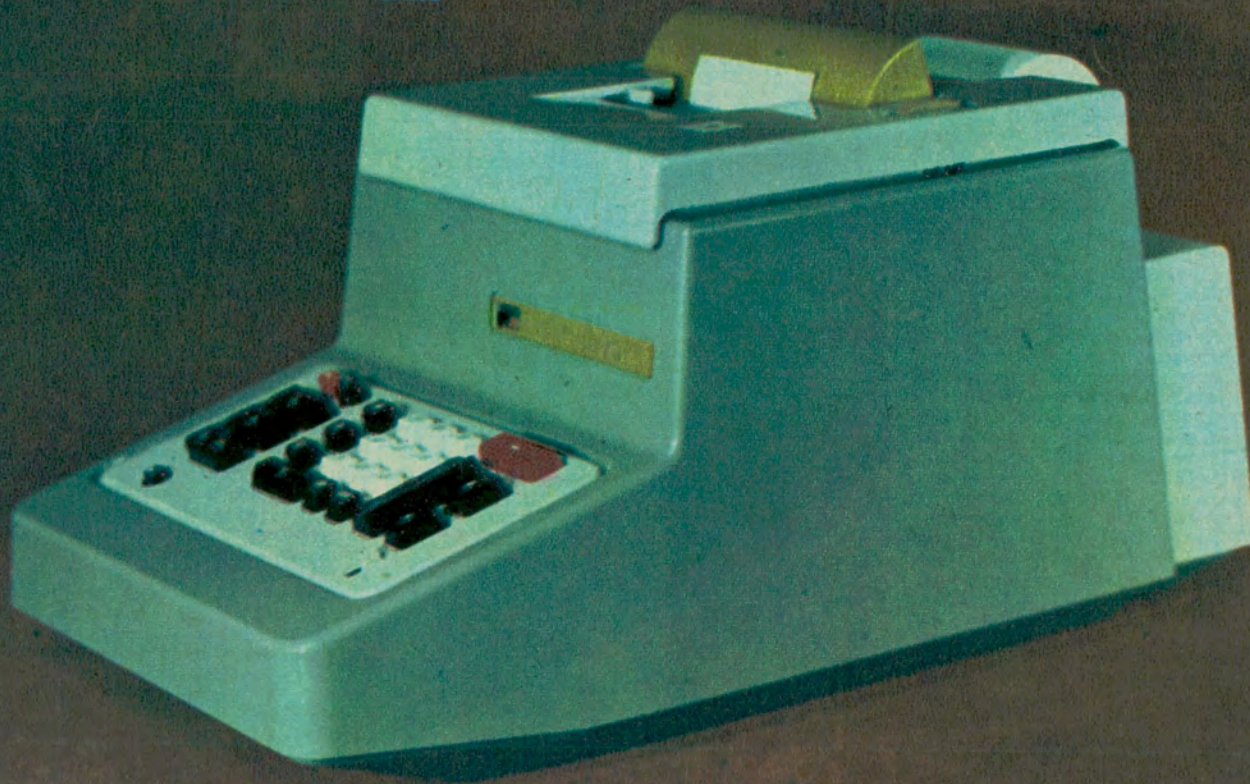
DIVISUMMA 26

La primera calculadora superautomática con impresión para la zona ALALC.

Fabricada en Merlo (Prov. Bs. As.)

como un aporte más al desarrollo industrial argentino.

OLIVETTI ARGENTINA S.A.



LA PUNTA

SE estraba la tarde de enero purpureando el cielo con trazos dominantes, en el ocaso de seguía en una pampa soberbia que juntaba el horizonte. Pablo Vargas, capitán de los Junineros, estaba en el paisaje con la angustiosa situación que le planteaban las circunstancias. Desmontado, al lado de su zaino, achicando la mirada para calcular cuántos podían ser los indios que se le venían. La laguna a sus espaldas y sin posibilidades de cuerpear el momento. El era la presa. Su persona era la presa codiciada por el ranquel. Les había ganado demasiadas batallas a conocimiento, nomás. Con astucia, a lo macho..., a lo toro, como decían ellos. Se la tendieron.

Serían cien o ciento veinte. Sólo él y el zaino. Para llegar a Junín tenía cuatro leguas que cortaban los indios. A la laguna la conocía como ellos... Ayuda... Había dicho en el fortín que llegaría a lo de Nicomedes a revisar una caballada para su tropa. Esa tropa conformaba lo más avanzado de la civilización en 1872. Eran una perdigonada de coraje y destreza para muchos indios corajudos y diestros, pero él —así son las cosas a veces— se había visto obligado a cambiar el rumbo, para acompañar la diligencia que rodaba para Chacabuco. Su mayoral y amigo, Ruperto Oñate, se lo pidió para que le indicara tres puntos de referencia que le hacían evitar algunos brazos de la enorme laguna. Unas cuantas encajaduras verijeras le habían indicado la precaución... Todo lo vieron y siguieron los indios. Lo había "bombeado" desde que salió. Se habían hecho pampa ellos y sus caballos. Mimetismo instintivo. Muy inteligente.

Era un planteo para Pablo Vargas. Justo un examen de suficiencia para ese paisano cuarentón, producto del medio, ya compendio de la época y botín caramente codiciado para el indio.

Estaría a trescientos metros. Avanzaban al galope, seguros. Sus figuras ponían movimiento a la pampa. Subían y bajaban recortados en azul sobre el ya huido horizonte. Eran los primeros acordes de la imponente sinfonía con preludios que hicieron crecer muchas margaritas en los campos, regadas con generosa sangre caliente y huesos desparados como desdentado pentagrama.

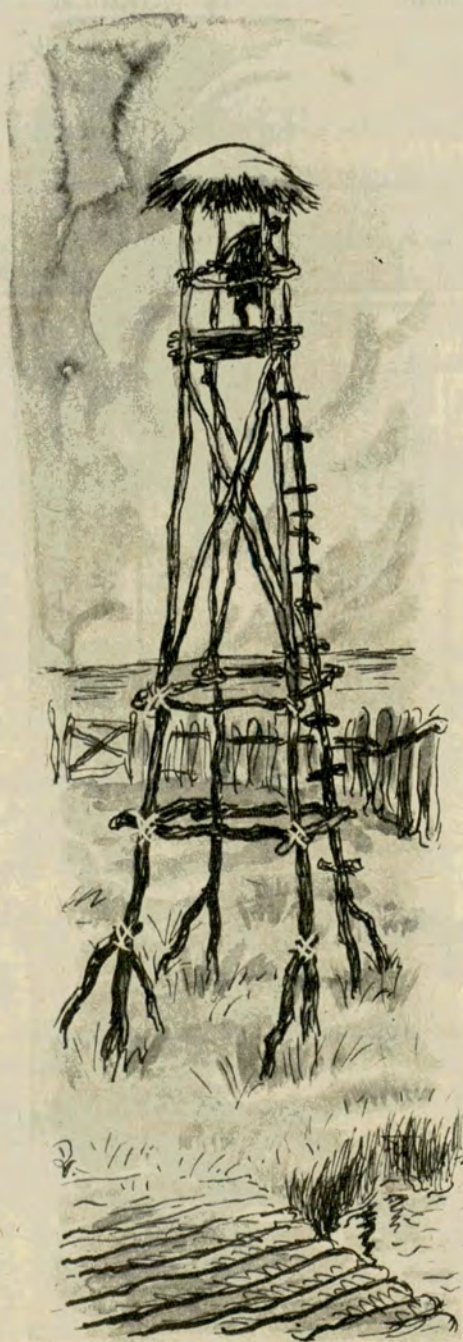
El capitán Pablo Vargas tomó su zaino de las riendas, y sin dar del todo la espalda, se fue internando en la laguna... ¡Fiera la cosa! Vertiginosos planes corrían por su mente, rechazados con la misma velocidad por imposibles. Se la tenía que jugar con la fuerza de su personalidad... Que le dieran tan sólo un tiempo. Un tiempo y la punta. Sí, esa punta que surge de la fe. Tiene que estar por ahí: el tiempo y la punta.

Ya se escuchaba el galope desacomodado de la caballada. Se fue internando. Se desdibujaban las formas confundiendo con la oscura inmensidad. Los patos siriri, flamencos, gaviotas, zambullidores, gallaretas, propagaban desafinada protesta por la invasión de su dormitorio. Ya había llegado a una profundidad en la que el zaino no hacía mucho ruido al avanzar. El agua le llegaba a la panza.

Por GUIDO QUINTANA

Para Autoclub
Ilustró Villafañe

"Aclaro que Pablo Vargas fue un personaje real. La calle donde vivo, en Vedia, lleva su nombre. G. Q."



Todo iba quedando establecido. Poco a poco con la negrura de la noche, se fue acoplando el silencio...

No se acercarían demasiado. No iban a intentar nada esa noche. Lo iban a acechar con esa desesperante paciencia india. Ya debían haber desmontado en la orilla. Cuarenta o cincuenta quedarían en la costa con sus caballos, en semicírculo hermético e infranqueable. El resto dejaría sus caballos en la orilla y se internarían deslizándose como un siriri con esa vista virgen, irían cerrando la herradura, pero no para atacar. No le iban a dar la oportunidad de la lucha para que él provocara la confusión. No, de ninguna manera. Pasarían toda la noche expectantes, como él. De cuando en cuando emitirían un grito imitando al de la gallareta para orientarse entre ellos. Despacio nomás, irían ajustando el cerco, esperando la complicidad del amanecer. No podía huir por el interior de la laguna, por su profundidad. Su zaino sería el señuelo. El indio presumiría que él no se separaría, y lo tomarían como punto de referencia. Lo olerían en la noche. Lo ubicarían y esperarían. ¡Vaya si lo esperarían! Hombres sin tiempo, serían junco o agua, tenaces como el moho, con sentidos agudísimos. No le darían alternativa y le harían sentir su odio como aliento, su presencia cancerbera como estampa del terror. Lo degollarían.

Noche tibia, el agua linda. Noche tapada..., y las horas comenzaron a pasar.

Le bajó las riendas al zaino para que se quedara quieto, le aflojó la cincha y le sacó el cojinillo. Se lo cruzó al hombro, procurando que no se le mojará. Sacó la pequeña cartera en la que llevaba el revólver, balas, fósforos y tabaco para armar. Se la colgó al cuello y así; a cada movimiento que hacía el zaino moviendo el agua —molesto por las oleadas de mosquitos—, se alejaba disimulando su ruido del agua con el del caballo. Despaciosamente, a tranco calculado, y al unísono con los movimientos del animal, comenzó la intentona de bordear en la laguna a la india, sorprendiendo en la orilla algún caballo de los indios que estaban en la laguna y... Era absurdo. Era tan absurdo que...

Envolvió el cojinillo en el brazo izquierdo, sacó lentamente la daga, y siguió sus desplazamientos acordes con los movimientos de su buen zaino. Se fue alejando poco a poco, buscando en la oscuridad la mantita que lo ayudara a cubrir su acecho. Cada ruido lo envaraba. Tenso ante la posibilidad de en-

contrarse con alguno de los indios que lo esperaban en la laguna. Por los cada vez más lejanos movimientos del zaino, calculaba por dónde iba y la distancia. La profundidad le iba indicando lo que podía quedar a la orilla. Cada paso era con movimiento retardado. Estaba en lo suyo, con un cerebro entrenado en el peligro de ese tipo de vida. No podía atender cuestiones de calambres, fatigas, nervios, sueño... No había tiempo para... De repente...

Algo se movió allí. Algo, ahí mismo. A su frente, a lo que podía dar su brazo, con medio cuerpo fuera de agua... Se paró. Con ansias, sus sentidos escudriñaban, fiera la daga para matar. Con el brazo izquierdo cubierto por el cojinillo se protegía el cuerpo. Listo para lo que fuera...

Algo se movió otra vez. Era un movimiento parecido al que pueden producir una alas... Un grito como gorgorito lo tranquilizó. Era un flamenco que dormía entre los juncos. Supuso que había miles. Se quedó acomodando sus pensamientos. Eso era peligroso, podrían alborotarse y denunciarlo. Calculó la hora: las cuatro de la madrugada. Pronto amanecería. ¡La madrugada! ¡Había visto tantas y tan hermosas! Ni en los cien combates que había tenido con el indio había madrugada con horas de tal intensidad. Ni...

Posiblemente... Súbitamente le surgió la idea. Como un fustazo su mente ávida le tendió la mano... y la posibilidad. Era cuestión de que el flamenco...

Se acercó felino. Más lo presintió que lo vio. Le corrió la mano por el cogote y le agarró el pico para que no gritase, se acomodó el cojinillo en el hombro y lo abrazó para que no aleteara. Trabajaba rápidamente. ¡Flamenco viejo!... ¡Dios! ¡Dios!...

Metió la cabeza del flamenco debajo de la axila izquierda, con el cuidado de no ahogarlo. Rápidamente sus manos sarmentosas arrancaron vellones de lana del cojinillo, la más seca. Al flamenco lo apoyó en la mata de junco en que dormía, y con tiras de tientos que le cortó dificultosamente al cojinillo le ató en cada pata, como dos ampulosa polainas con los vellones, y por la escasez de manos, se le cayeron al agua el cojinillo y el cuchillo. No podría agacharse a buscarlos. Así era y así será y así sera nomás...

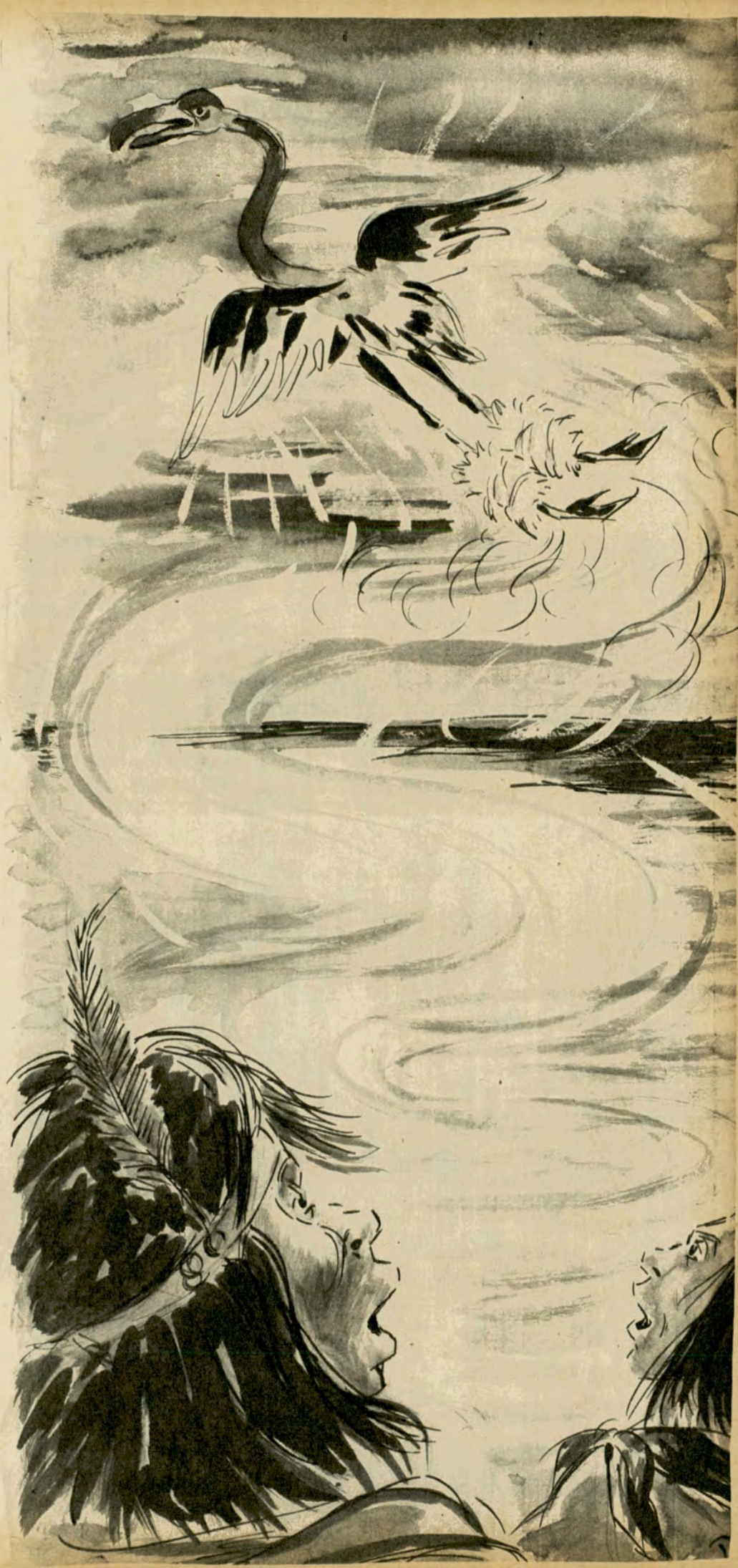
Sacó con dificultad los fósforos y, cuidando de no errar uno, prendió la lana de las patas del flamenco... ¿Y si no ardían?

Ardieron rápidamente. Quemándose las manos, puso las dos palmas debajo de la panza del ave y, con fuerte envión la arrojó al aire...

—¡Perdoná, hermano!

Una figura alucinante rasgó el cielo. Sus evoluciones absurdas con reflejos y resplandores cambiantes, de acuerdo con los giros que hacía en la inmensa negrura de la noche, los gritos desgarrantes y los vericuetos llameantes, mostrando, a veces, la extensión de las alas iluminadas, o fragmentos del largo cogote, fantasmagóricamente despertaron la pampa con la brutal irrealidad de las más ilógicas concepciones.

La mañanita tenue iba desmodorrando al amanecer sin rencores, desnudando la inmensa vastedad. Como un pirincho se erguía Junín que, al igual que el dedo romano hacia arriba, era el perdonavida de la civilización. Una cantidad de casuchas tiradas como quiéna, y el más alto mirador de los junineros,





alerta por si acaso. Tropa estafalaria que no hacía mucha cuestión de uniforme. Apenas un kepis distinguía el origen. El resto: lo mismo era de alpargatas desbigoteadas, botas de potro, descalzos, con chiripá, con bombacha. El asunto no tenía importancia. Lo único uniforme era el valor.

El soldado de guardia, Oliva Desiderio, fue el primero que lo vio. Se recordaba apenas por el Este. Se perdía en una loma, y aparecía, ya más crecido, en la otra. Al tranco...

—¡Es él! ¡Atención! ¡Es él! ¡Ya decía yo...! ¿Cómo que no goavía...? ¿Y ése? ¡Atención! ¡Que salgan a recibirlo urgente!

Eran gritos triunfales.

—¡Vamos, vamos! ¡Urgente! Llega el capitán Pablo Vargas. ¡A recibirlo!

Gran alboroto y gran despliegue. Varios jinetes ya rayaban al pie del mangrullo, listos para salir en pelo nomás. Había mucho para contarle al capitán.

Partieron como en cuadreras. Eran como diez.

Cuando lo cercaron atropelladamente, alborozadamente, todos los subordinados querían hablar. Hasta habían perdido la compostura que debían a su superior.

—¡Güeno, güeno! ¡Uno a la vez! ¡A ver usted, cabo Silva! Dé el parte que corresponde.

Taloneó el zaino e inició despaciosamente la marcha, con el oído atento al relato.

—¡...Y se vinieron despavoridos, capitán! ¡Taban ciegos! ¡Julán endemoniado como si los estuvieran asando. La noche taba muy oscura; pero así y todo, alcanzamo a bolear a dos. Los tenemos n'el fortín, bien ataos. A cad'uno qu'entra n'el calabozo, lo miran como si juese mandinga.

—¿Los interrogaste?

—Sí, mi capitán. Dicen que juyeron el capitanejo Pechí Pincén y ciento veinte indios más de la laguna. Fíjese capitán que...

Las miradas expectantes de los paisanos, convergían en la cara de Pablo Vargas. Lo observaban como si de ese rostro pudiese surgir algo insólito.

—Fíjese que dicen que de la laguna salió un diablo enorme que largaba llamas y que gritaba como un degollado. Que revoloteó sobre sus cabezas y que los embrujó a tuitos del miedo. Juyeron tan despavoridos que perdieron hasta el rumbo. Ni cuenta se dieron que diban en la misma dirección del fortín y...

Se cruzaron algunas miradas entre los soldados, en las que asomaban la incredulidad y el temor.

—¿Y?

—...Y dijeron que...

Pablo Vargas paró el zaino. Se pararon todos. Había inseguridad en la vacilante exposición del cabo. Su mirada era huidiza. Rostros quemados por muchos soles, curtidos por muchas, muchas patriadas, estaban pendientes de la escena, como si fuera la última oportunidad de una aclaración que cruzaba la barrera de lo que ellos pudieran entender como natural.

Vargas lo enfrentó con una mirada apretada.

—¡Buena, amigo! ¿Y...?

El silencio espeso agrandaba los ojos crédulos y ansiosos...

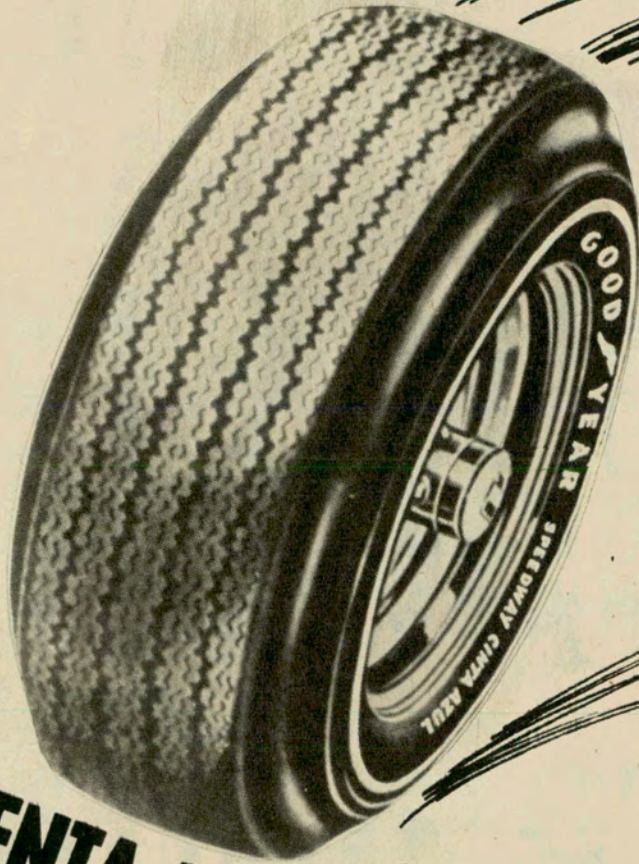
—...Que era usted el que se había convertido en diablo...

El momento pesaba toneladas. La respuesta de Vargas era fundamental para la soldadesca y a ninguna escaramuza con el indio le daban tal importancia.

El capitán de los junineros se echó el kepis sobre los ojos. El sol ya comenzaba a picar. Instó al zaino a proseguir su tranco en dirección al fortín...

—¡Ta güeno! ¡Vamos a tomar unos amargos...!

Sonría. •



**VENTA DE CUBIERTAS CON
DESCUENTOS A SOCIOS**

20%

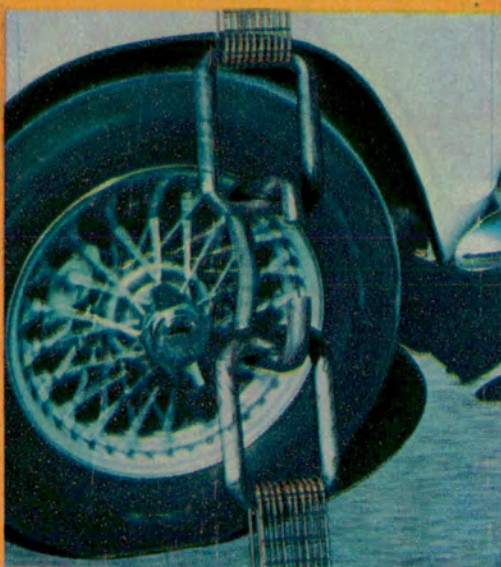


EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL
**AUTOMOVIL
CLUB
ARGENTINO**
EN TODO EL PAIS



la G8... con NYLON 3-T.

ES UNA FIERA
para aguantar
kilometraje
maneje usted
como maneje.



1 Salga confiado, con pleno control de su coche. La Super-Cushion G8 toma las curvas sin chirriar y sin patinar. Con menos desgaste de la banda y mejor respuesta a la dirección. La razón es que la G8 tiene banda de hombro redondo. Da agarre donde se necesita.

2 Salga por buenos o malos caminos. La Super-Cushion G8 desafía golpes, distorsión y recalentamiento. Da más seguridad contra reventones. La razón es el cordón de Nylon 3-T, exclusivo de Goodyear. Más fuerte que el acero. Hace cubiertas de inigualada resistencia.

3 Salga y obtenga mayor kilometraje. La Super-Cushion G8 es extradurable. La razón es que está hecha con caucho Tufsyn, exclusivo de Goodyear. Con Tufsyn la banda de rodamiento dura más y los costados son más fuertes. Vea al revendedor Goodyear.

GOOD YEAR

PEDRO Carpanchay va subiendo el cerro de Chuscha en procura de una vicuña herida. El sol se refleja en las piedras y en las nieves; hilos de agua corren por senderos de guijarros. Carpanchay salta de un lado a otro y sus ojotas apenas tocan las piedras. Un cielo azul, cercano, entolda las cumbres. El viento silba en los pastos y el frío se cuela por el poncho; pero Carpanchay, curtido en las alturas y en los blancos salitrales, no se detiene y sigue presuroso detrás de la corzuela, con las boleadoras listas y la carabina en bandolera.

Hace apenas unos instantes que la vio trepar con dificultad, arrastrando una pata, donde le pegó el tiro. Fue un disparo hecho desde mucha distancia. Pero ahora no la ve. Observa con mirada india hasta el último vericuerdo y no la encuentra. ¿Dónde estará la vicuña, con sus húmedos ojos de almendra? ¿Dónde se hallará, en este mundo de piedra, lejos de la manada, saltándole el corazón? ¿La habrá arreado el *Llastay*, para curarla y castigar al cazador? Carpanchay se detiene temeroso y escudriña todo el cerro. —*Se la ha tragao Pachamama*— dice, y se sienta para tomar resuello. Las cumbres onduladas de los cerros se suceden en soledad desesperante. La cima del Chuscha está blanca y la nieve cuelga en jirones hasta cerca de la falda. Cerro granítico de escasa vegetación que pertenece a la sierra de Carachi Pampa. Allá abajo, está el valle, azul de lejanía. Lo cruzan caminejos hechos por los guanacos y las vicuñas, quebradas umbrosas y lechos de piedra de los ríos sin agua.

La caza de la vicuña

Aquí arriba castiga el viento y el frío. Carpanchay se echa unas hojas de coca a la boca para *yapar el acullico* y observa toda la distancia desolada y piensa: ¿Por qué no cazaremos como lo hacían mis tatas y mis abuelos? Entonces la cacería de la vicuña era una fiesta. Mandaba el juez y todos obedecían. Recuerda a Asampay y a Quipildor cuando cargaban en jumentos tordillos los hilos y las estacas para formar el *chacu*, por orden del juez, quien les decía:

—*Estiren bien los hilos para formar el corral, a la altura del pescuezo de la vicuña, y entierren bien las estacas y eviten de cortar los hilos, porque se perdería la caza.*

Y así quedaba armada la trampa, de noche, sin que los animales se dieran cuenta. Y muy tempranito despachaba a los baquianos a pie, con las hondas a media espalda y con la misión de escalar la montaña; trasladarse y arrear las vicuñas a la meseta grande, en dirección al *chacu*;



LA INDIECITA DORMIDA

por CARLOS VILLAFUERTE

para Autoclub

con la consigna de arrear sin perros, despacio, hondeando y gritando, sin quedarse ni adelantarse. Y tiene presente al juez cuando, parado en los estribos, y con voz potente para vencer al viento que no dejaba casi oír, dictaba la ley de la corrida, y quien no cumplía, no participaba más. Decía:

—*Acomoden bien el apero; cinchen fuerte y estriben corto, para poder pararse y bolear a gusto; aten bien el sombrero para que no lo vuele el viento y asuste las vicuñas; marquen las "libes" para poder saber quién es el dueño de la presa boleada; acomoden las boleadoras debajo de los pe-*

llones, para que todos tengan el mismo trabajo de sacarlas; no dejen entrar guanacos en el "chacu", porque cortan los hilos y se escapan, seguidos por las vicuñas; cuando todos los animales estén en el "chacu", formen fila, colocándose a distancia de tres brazadas cada uno, con frente a la puerta, por donde van a salir las vicuñas, y esperen montados a caballo; empuñen las "libes" con la mano derecha y cada uno bolee por su lado; corran con los caballos recogidos, levantándolos con las riendas, para evitar rodadas y ruidos que espanten la caza; no boleen ni estropeen los "teques", porque se enoja el "Llas-

LEYENDAS

tay"; *dejen las vicuñas boleadas y corran a las que se van. Fuera del "chacu", las mujeres sujetan los perros y los sueltan y los azuzan para que pillen las vicuñas que no alcanzan los "chunchos" o que van mal boleadas.*

Y el juez, desde un montículo que le servía de escenario, presenciaba la corrida. Cuando terminaba la caza, quedaban muchos animales en el suelo, boleados por los cazadores; algunos hasta con tres pares de libes encima. Entonces el juez procedía al

reconocimiento de la propiedad del cazador por la marca de las libes. En los casos dudosos o complicados, ordenaba:

—Suieten fuerte el hocico del relincho para que no escupa, y desenreden las "libes" de encima—. Y de-





cía: —*Estas son de Amaya; desentriadas las que siguen; éstas son de Asampay, y las de abajo, son de Llampa. El relincho es de Llampa; puede cuerear, nomás.*

Cuando terminaba el reconocimiento se faenaban las reses, y luego regresaban con la carne y los cueros; desensillaban los caballos, les daban de comer y curaban a los apunados. A media tarde llegaban las mujeres con las reses al hombro, las que habían sido volteadas por los perros. Por la noche, el juez decidía levantar el *chacu* y armarlo en otra parte, donde hubiera más vicuñas. Y así transcurría un mes, más o menos, hasta que el tiempo amenazaba temporal y las vicuñas desaparecían como por encanto. Era la señal de abandonar la caza y buscar refugio.

El hallazgo

Carpanchay meditaba. Eran otras épocas aquellas. Ahora se caza la vicuña con fusil, y un solo tiro las espanta a todas. Y siente el peso del arma que lleva en bandolera. Se levanta y observa nuevamente el horizonte de piedra, y da por perdida a la vicuña herida. Las huellas de la gacela han quedado en la piedra desnuda, que tan sólo el *Llastay* conoce. Y otra vez el recuerdo entra en el espíritu de Carpanchay. El sol cae como miel en las cumbres pajizas. El viento, por momentos se hace más helado. Carpanchay mira el cielo y ve una tenue nube que surge en el noroeste. Y dice: —Seguro que este viento vendrá con *chigche*— es decir, con pequeño granizo.

Carpanchay se halla solo en este mundo de piedra. Ahora camina más de prisa, sin dejar de mirar por todas partes, para ver si encuentra a la vicuña herida. Dejándola escapar así, el *Llastay* lo puede castigar no dejándolo cazar más. De pronto oye un grito. Carpanchay, temeroso, se detiene. Piensa: ¿Habré oído bien? ¿O será el viento cumbreiro que grita en la piedra aguda? Queda un rato con la oreja pegada al viento. ¡Le ha parecido, nomás! ¡Quién puede andar por estos mundos! Pero, inquieto, emprende la marcha. Camina unos cuantos trancos y otra vez el grito le quema los oídos. Con más recelo, se detiene y escucha. Ahora es un llanto de criatura que se eleva desde una gruta no muy distante de donde él se encuentra.

—*Una criatura en estas alturas!* —piensa Carpanchay, pero baja presuroso por un desfiladero, y, en una especie de socavón de la montaña, halla a una indiecita en cuclillas, cubierta de hielo. Carpanchay, hombre que vive consustanciado con la naturaleza y temeroso de todo lo que sale de lo común, supersticioso y medroso, mira azorado y se acerca con cautela; apoya las manos en el enorme bloque de hielo y observa por todas partes, sin comprender cómo esta pequeña pudo llegar allí.

—*Una chiquita* —dice, y busca en vano un resquicio por donde llegar a ella; pero lo detiene un ruido extraño que sale del fondo del socavón. ¿Será el deshielo? Se ve solo en este mundo de piedra y siente una sensación extraña, de miedo, y el encontrarse con algo de otro siglo. Retrocede temeroso y emprende el regreso a su casa, distante veinte kilómetros de cumbres. Lleva el miedo en los talones y el ansia de llegar cuanto antes para contar a los vecinos este caso de brujería. El cielo se ha encapotado y comienza una lluvia finísima. El frío le vuela el poncho en el rápido recorrido que Carpanchay hace.

Una mañana de sol los vecinos le piden a Carpanchay que los lleve a donde se halla la indiecita. Ellos quieren comprobar el hallazgo. Y así confirman la verdad de lo dicho. Y bajan de la cumbre del cerro de Chuscha, que se halla a más de cinco mil metros de altura sobre el nivel del mar, con el temor de lo visto, acusando a las brujas y a los malos espíritus. Cuando llegan al pie del cerro escuchan nuevos gritos que vienen de la cima. Lo que da motivo para que el regreso se haga en forma apresurada. Otra vez el cielo se encapota y comienza a soplar viento con lluvia finísima.

Pasan muchos meses de este acontecer. Estamos en 1925. Un día, estos lugareños de Ovejería bajan a Cafayate, en la provincia de Salta, para abastecerse, y hacen rueda con unos mineros chilenos, a quienes cuentan todo lo que habían visto. Se inte-

resan los chilenos y piden que los lleven a donde está Carpanchay, para que los guíe hasta la india. Los lugareños quieren hacerlos desistir, diciendo que son casos de brujerías. Que no pudo haber andado jamás una chiquilla por esos mundos de Dios, a esas alturas. Pero los chilenos insisten. Y así van en procura de Carpanchay. Y Carpanchay, por tercera vez, sube el cerro de Chuscha en busca de la indiecita dormida.

Los chilenos comprueban que se trata de una criatura helada, cubierta por una gran capa de hielo. Y nada pueden hacer para sacarla porque no han traído herramientas apropiadas. Regresan a Cafayate y vuelven con dos latas de nafta, barrenos, barretas y martillos, y comienzan con el trabajo de extraerla. Varios días le lleva esta afán, hasta con peligro de sus vidas, por el viento blanco y el riguroso frío. No consiguen romper el hielo con las barretas; entonces echan nafta y poco a poco van deshaciendo la capa que la cubre, hasta que consiguen sacarla de aquella prisión helada.

Es una indiecita de cinco años, sentada en cuclillas, con los brazos cruzados, vestida con pollera de lana con guardas incaicas, con escarpines y ojotas, y con una vincha adornada con plumas de varios colores, ceñida en la cabeza. Una sonrisa apacible se abre en su boca. La chuspa con coca se halla a un costado. ¡Indiecita! ¿Quién te ha llevado allí, que no pudo volver para recogerte, y has dormido la espera de siglos? ¿Habrás sido tu madre, pastora de llamas, que ha querido guarecerte del viento blanco y luego no pudo encontrarte? ¿O te han escondido para protegerte de algún peligro y has quedado sola en la montaña fría?

Los mineros levantan el cuerpecito y bajan lentamente hasta el pie del cerro. Aquí la noche y el frío los detiene y pernoctan esperando que el nuevo día sea de sol y de tibiaezas. Pero no pueden dormir. De tiempo en tiempo llegan a ellos gritos y llantos que provienen de la cima donde estaba la indiecita. ¿Serán desprendimientos de nieve de las altas cumbres? Pero los lugareños piensan que es la compañera o la madre que llama. El día se ha encapotado y ha comenzado a caer un granizo finísimo.

Esta indiecita momificada fue llevada a Cafayate y, como novedad, los mineros cobraban veinte centavos para verla. Al tiempo, según cuentan algunos, fue vendida al Museo de La Plata, y otros dicen que fue llevada a un museo de Londres. ¿Dónde estarás, indiecita, con tus sueños de nieve? ¿Con tus muñecas blancas? ¿Con tus llamitas rubias de ojos de mujer? ¿Quién lo sabe! Pero has dejado en los lugareños de Ovejería, del departamento de Santa María, de la provincia de Catamarca, el recuerdo imborrable de este encuentro de siglos.

*Presente
en todas las etapas.*

*En todas las etapas
de nuestra
pujante industria automotriz.*

*Porque los embragues y discos
de embrague*

*WOBRON legítimo
- con su alta precisión - responden
a todas las exigencias
de la tecnología moderna.*

Embragues

WOBRON

legítimo



Adherida a C. I. F. A. R. A. (Cámara Industrial de Fabricantes de Autopiezas de la Rep. Argentina)

En la calle Caminito todo es diferente. Hasta la indicación de su nombre, que vemos a la izquierda, muestra su originalidad.



LAS CALLES DE BUENOS AIRES

Por GUSTAVO GARCIA SARAVI

Para Autoclub
Fotos de Jaime G. Font

RIVADAVIA

EL poeta Osvaldo Rossler, igual que nosotros, resuelve caminar por la llamada calle más larga del mundo y escribe:

*Si uno inicia sus pasos, su camino,
por Rivadavia y continúa recto,
ya sea por descuido o por trabajos,
porque está consumido por un ansia
o por un vasto hastío, Rivadavia
no se termina más, siempre es la
[misma
Rivadavia que sigue y que no acaba,
siempre es el mismo nombre
[resonando,
siempre es la misma calle que se
[anda...*

Y como siempre —o casi siempre—, además de consignar por millonésima vez en la crónica ciudadana el discutible orgullo de su largura o la indudable vigencia de nuestro antiquísimo unitarismo político, que atraviesa impunemente fronteras, autarquías y banderolas federales, o anotar

Los vecinos de la Vuelta de Rocha hacen de los bancos de la calle Caminito un siempre concurrido club propicio a la evocación y a las confidencias.



que una de las placas colocadas en homenaje al prócer y a la arteria que lo recuerda se halla enclavada en la Municipalidad, del lado de la Avenida de Mayo, por supuesto, y no sobre la propia Rivadavia (seguramente porque se traspapeló una foja en el expediente respectivo o no se tomaron bien las medidas de la chapa de bronce), la caminata es propicia para recordar algunos juicios del primer soñador que tuvo el Poder Ejecutivo Nacional: *Los pueblos no son libres sino en la medida de sus fuerzas morales. Para todas las enfermedades políticas de un Estado, la primera ciencia es saber prevenir; la segunda, saber esperar, o esta última: El aumento de la población no sólo es a ese Estado su primera y más urgente necesidad, después de la libertad...*

Conviene hacer memoria también de algunos conceptos de su biógrafo Alberto Palcos: *Rivadavia es el organizador efectivo de la democracia argentina. Funda por primera vez en la América del Sur el sistema representativo republicano de gobierno, sobre la base del sufragio universal, implantado en 1821; cuando naciones ilustres como Inglaterra o Francia no han llegado aún a tanto; Sentíase orgulloso de ser el padre de los derechos del hombre en las Provincias Unidas y no el presuntuoso dictador que los pisotea; o finalmente: Don Bernardino, cuyo primer acto ministerial consistió en rechazar las "facultades extraordinarias", no puede ser sospechoso de abusar de su autoridad...*

El poeta, entre tanto, se desentien- de de citas y antecedentes históricos y termina su poema:

*...Por ella voy, por ella he estado
[yendo
a veces persiguiendo librerías,
a veces visitando algún amigo
—¿quién no tiene un amigo en
[Rivadavia?—
a veces porque sí, por simple gusto,
por pura distracción deliberada,
por Rivadavia, sí, por la más larga
calle que hay en el mundo solitaria.*

CAMINITO

CAMINITO no es una calle. Es simplemente un *caminito*, así, anónimo y con minúscula, un sendero suburbano que se parece a cualquier cosa menos a una calzada. Caminito es un recuerdo, un baldío crecido y alargado, un potrero que ahora tiene nombre y apellido y que quién sabe si se resigna a dejar de serlo, a convertirse en un plano de Buenos Aires.

Caminito es un tango tatuado en el límite del asfalto, en la línea diviso-

Las casas de la calle paralela a Caminito se han contagiado también de sus vivos colores. Es que el toque quinqueliano domina en toda la popular barriada.

ria que separa la urbe del miedo y el malevaje. Es un aviso corto y sin veredas para que el futuro no se nos venga encima, para que el habitante no destierre para siempre de sus propios diccionarios la palabra *porteño*. No está ubicada en ninguna parte. Su circunscripción comienza donde terminan la seguridad y los empedrados. Y la sonsera de no acercarse al río porque es demasiado feo.

Caminito es un silbido que se mete entre las casas de zinc y el pasado, es un museo callejero donde se exhiben los primeros bandoneones y las últimas puñaladas. Es la postrer guarida del compadrito. Es un *lengue* de pasto caído ahí, en el suelo, como si fuera el símbolo varonil de una derrota.

Caminito es una alegoría, un cuento para niños dolorosamente adultos que creen en Dios, en Juan de Dios y en Quinquela.

Caminito es un tramo del Riachuelo que se ha solidificado, es el río ocre hecho tierra y permanencia para que no se lo lleve la corriente. Es un tajo transversal en la cintura de Buenos Aires, que no termina de cicatrizarse. Es lo que el tiempo no ha borrado, porque debajo de la tierra

que le da forma, lo sustentan una música y varios millones de recuerdos.

Caminito es, o pudo ser, la esquina inspiradora de estas fragmentadas estrofas que nos pertenecen:

*El vigilante, a lo lejos,
es un perro y un silbido
y en otra calle, un malevo
—pañuelo al cuello y cuchillo—
se perfila en una sombra
gris de luna y homicidio.*

*20 cruces se levantan
desde los 20 navios
y otra cruz con 4 estrellas
se duplica sobre el río.
Los años-luz en el agua
parecen peces de vidrio.*

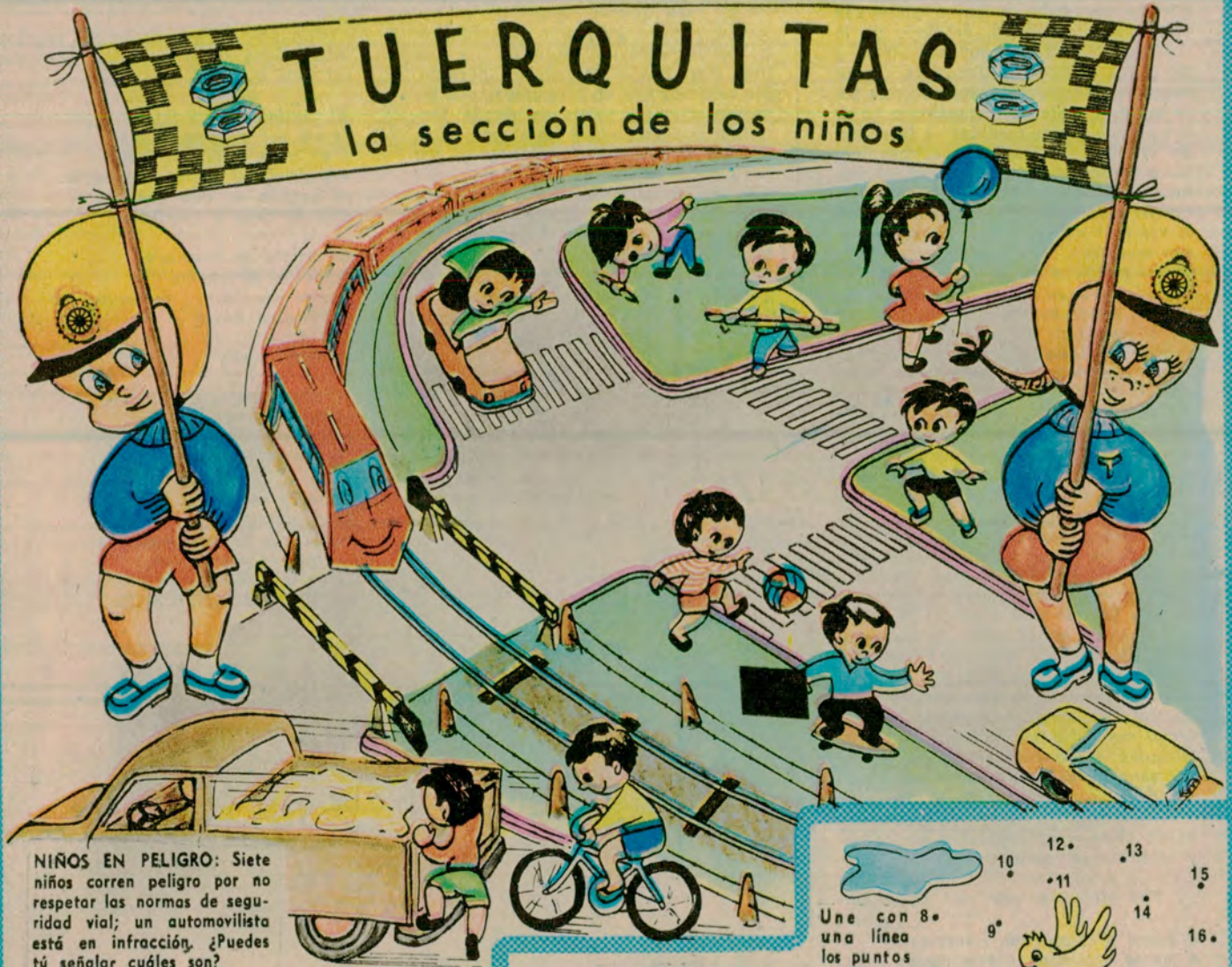
*De un bodegón de madera,
malas palabras y vino,
sale un tango a tropezones:
"Milonguita", de Delfino.*

*Lagarto oscuro, el Riachuelo
profundamente dormido,
sueña con el mar, rodeado
de faroles mortecinos,
de calles muertas de miedo
y rondas de compadritos.*



TUERQUITAS

la sección de los niños



NIÑOS EN PELIGRO: Siete niños corren peligro por no respetar las normas de seguridad vial; un automovilista está en infracción. ¿Puedes tú señalar cuáles son?

numerados para terminar este dibujo.



PARA PINTAR: Colorea las zonas numeradas según el color que corresponda a cada número y tendrás un lindo cuadrado.



PARA COLOREAR.



¿Qué significa cada una de estas señales?

Completa estas palabras según lo que te sugieran los dibujos numerados.

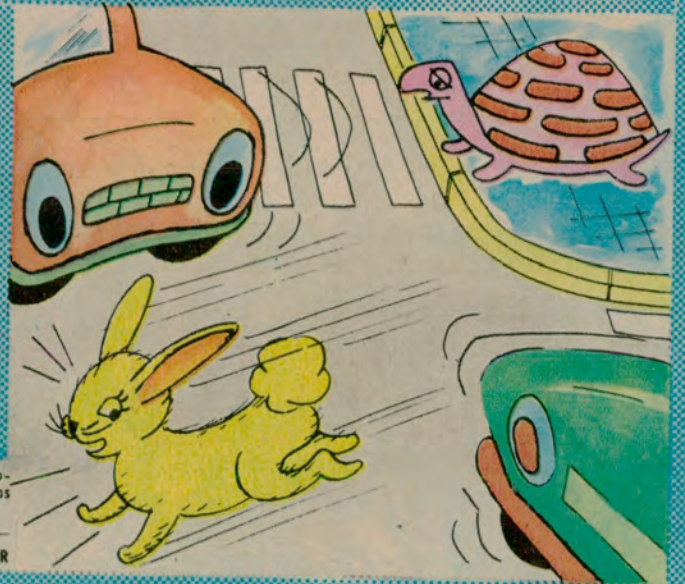
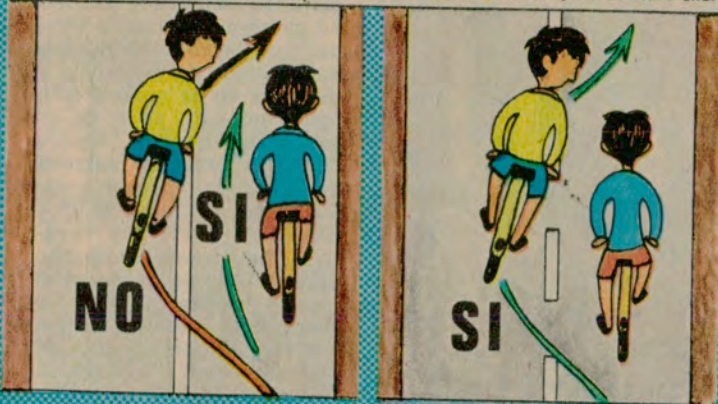
- 1 G _ _ _
- 2 _ U _ _ _
- 3 _ _ _ I _ _
- 4 _ _ _ _ A _ _



PARE ATENCION AVANCE
La posición y señales manuales del agente tienen IGUAL SIGNIFICADO que las luces del semáforo, según lo indican estas figuras.

¿TIENES BICICLETA? Debes **CONOCER Y RESPETAR** las marcas pintadas en el pavimento.

NO DEBES cambiar de carril cruzando la línea blanca continua; hacerlo o circular sobre ella es una infracción. **Si la línea blanca está cortada PUEDES** cambiar de carril pasando sobre ella.

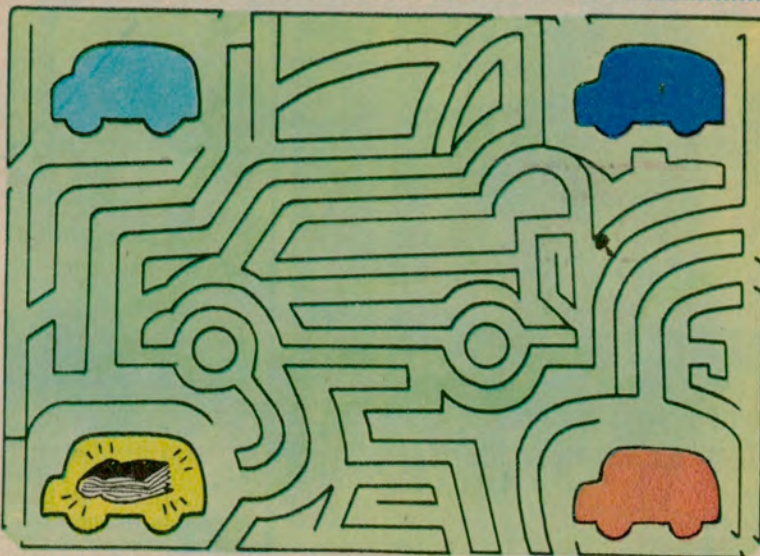


Div. Tránsito y Señalamiento



¿QUE CABEZA!
Este niño ha perdido su libro en un colectivo. ¿Puedes tú ayudar a que lo encuentre?

FUGA DE VOCALES: Si pones las vocales que faltan en estas palabras sabrás qué dice la tortuga.
D-_-S CR-Z-R L-C-LL-P-R L-
S-ND-_-P-_-T-N-L-S-N-C-RR-R



SOLUCIONES

NIÑOS EN PELIGRO: 1º, un niño camina haciendo equilibrio sobre el cordón de la acera, peligrosamente; 2º, la niña transita distraída por la calzada; 3º y 4º, juegan a la pelota en la calle; 5º, juega en la acera con un patín; 6º, trata de ascender a la parte posterior de un camión en marcha; 7º, el ciclista cruza muy próximo al camión. Automovilista: se detiene sobre la senda peatonal; observa y medita sobre estas imprudentes CLAS Y NO LAS COMETAS TU. **SEÑALES:** 1. Cruce ferroviario; 2. Hospital o sala de primeros auxilios; 3. Carretera sinuosa; 4. Velocidad máxima permitida. **COMPLETAR PALABRAS:** 1. Gato; 2. Pedal; 3. Guro; 4. Pedal. **FUGA DE VOCALES:** Debes cruzar la calle por la senda peatonal, sin correr.

LA VIRGEN DE COPACABANA

Perfil moreno para la devoción americana



Variadas mercancías
en un mercado a cielo abierto.

Por
MARGARITA ELICHONDO

Para
Autoclub

CALMA como las aguas del lago Titicaca, cerca del cual descansa entre repliegues montañosos, la población boliviana de Copacabana rompe su silencio, año tras año, el 5 de agosto.

Ese día, la fiesta de la Virgen estremece la comarca. Vendedores y público,

artesanos y músicos se instalan precariamente para celebrar a su patrona entre devociones religiosas y estrepitosa algazara.

El culto a Nuestra Señora de Copacabana, se origina, como el tributado a casi todas las advocaciones de la Virgen, en una necesidad del hombre desamparado de apelar a una imagen cercana, familiar y, a la vez, tangiblemente divina.

En España, la Dolorosa de Velilla,; cerca de León, nimbados de una claridad tierna y a la vez madura, como si se hubieran juntado la claridad del alba y del crepúsculo, un humilde muchacho percibe el rostro y la voz. Una voz que ordena: *Ve a la ciudad y dile al Señor Obispo que coloque en este lugar mi imagen.* En Montealegre, de lo hondo del azul, rompiendo una nube, surge una Virgen maternal que levanta los párpados pesados de cansancio y de sueño de un pastor. Allí, cerca del mar, se erige su santuario. Nuestra Señora de los Aparecidos, patrona del Brasil, se presenta envuelta por las redes de unos pescadores, en el río Parahyba. La Virgen de Caacupé abre un camino nuevo en el intacto monte paraguayo. Reconocen idénticos orígenes los perfiles morenos de la Virgen de Guadalupe, la Mamacha de Belén, la Virgen de Luján. Rasgan con precioso crujido de milagro la tierra, el agua o el aire y permanecen en la imagen policromada místicamente por la gloria secular.

Una virgen sin milagro

Sin embargo una presencia del repertorio virginal americano no aparece en afortunados naufragios ni en trances supremos.

Es, precisamente, la Virgen de Copacabana.

Según documentados ay-maristas, Copacabana o *kjo-pa kawaña* podría traducirse como *mirador de las piedras preciosas*. Este nombre alude a los miradores naturales de las eminencias circundantes.

En el siglo XII se estableció allí un centro del culto solar. La casta que pobló Copacabana pertenecía a la más alta estirpe incaica, tanto que ya en plena Colo-



La Virgen morena venerada en Copacabana.

nia, los Virreyes Toledo y Velasco tuvieron deferencias para con ella, eximiéndola de la *mita* o de cualquier otro servicio personal.

Pero los grandiosos santuarios pétreos debían sucumbir para ser sustituidos por la austeridad de la cruz. La decadencia sobrevino. Muchos abandonaron esa

Copacabana empobrecida y quienes debían permanecer juzgaron imprescindible la presencia de un santo protector.

Los Urinsayas anhelaban el patrocinio de San Sebastián, en tanto que los Anansayas, enconadamente reclamaban a la Candelaria.

Mientras los vecinos, di-

vididos en los tradicionales bandos, altercaban entre sí, en el año 1581, el Gobernador Alfonso Viracocha Inga, por urgencias de su servicio, viajó a Potosí. Entre otros parientes lo acompañaba Francisco Tito Yupanqui, un muchacho extraño y arisco que había concebido el proyecto de modelar una imagen de la Virgen para la capilla de Copacabana. Varias tentativas fueron sucesivamente rechazadas por la grey y los preladados. Pero él no desistió.

En Potosí observó el trabajo de talladores y doradores, trabó amistad con obreros, oficiales y sacristanes. Poco a poco fue adquiriendo una técnica.

Dos años más tarde llegó a La Paz con un trozo de magüey de unas tres cuartas de alto, ostentando el contorno de una entidad artística.

Un fraile del Convento de San Francisco lo introdujo por galerías umbrosas hasta llegar a la alcoba del maestro Vargas. La tentación de la madera mantenía a este artesano días enteros tallando sus retablos.

El le ayudó a reparar su imagen, a batir, con el barniz, los panes de oro laminado, a concluir su obra.

Así, ensoguillada de estrellas, fragante de estuco fresco, osada en su colorido ropaje, ascendió la esfigie, que el fervor popular tornaría en milagrosa, al altar mayor de San Francisco.

A fines de 1584, inocentes pólvoras de fuegos de artificio la saludaban. Feligreses de Copacabana la llevaron en andas hasta instalarla en su humilde tronito de barro.

El paso de los años fue transformando la obra de Yupanqui. El modesto cendal azul con flores de oro desapareció bajo los pliegues de un manto de brocado y pedrería; los pies quedaron ocultos por amplias hojas de lirio y una luna de cuernos erguidos, rematando en estrellas refulgentes. Las manos cuajáronse de gemas. Sendas coronas exaltaron las cabezas de la Virgen y el Niño. Un fabuloso rubí, envió del rey moro, engastóse en el hombro.

En 1668 acudió a Copacabana el Conde de Lemos, descendiente de aquél a quien Cervantes dedicara la

segunda parte del Quijote diciendo que le *sustenta, ampara y hace más merced de la que acertara a desear*. Allí colocó la piedra fundamental del actual templo y puso en manos de la Patrona un finísimo cetro de oro.

Durante las guerras de la Independencia, el Mariscal Santa Cruz entregó el santuario a la orden Franciscana y confiscó el tesoro destinándolo a acrecentar los fondos del movimiento patriota. Las arcas no estarían mucho tiempo vacías. Actualmente no hay Virgen en América que posea tan precioso caudal.

5 de agosto: fervor y regocijo.

El 5 de agosto, Copacabana, rebotante de una concurrencia densa y anhelante, parece desentumecerse.

Las lenguas de los badajos golpean hondas cavidades en los campanarios.

El amplio atrio negrea de cabezas, ya sumisas e implorantes, ya vehementes e inquietas. La gritería va creciendo a medida que transcurren las horas. Atraviesan el aire imprecaciones y loores.

A partir de ese lugar, el mercado, a cielo abierto, se dilata por las callejuelas. Vendedores llaman a los romeros aquí y allá. No falta el barracán ni el tocuyo. Cuentas toscas y lentejuelas espejean junto a filigranas de oro y plata. Frutos de las Yungas, canastillos de paja, chicha de Cliza, miel de Santa Cruz, máscaras orureñas, se esparcen por tinglados y puestos. La soberbia mole de arquitectura bizantina, con sus desafiantes cúpulas blancas rompiendo la monótona opacidad del caserío, atraen al peregrino.

Dentro, el dolor de los cirios y la gloria del incienso incitan al recogimiento. Custodias, vasos sagrados, hisopos, hostearios y pasamanerías relumbran en los altares tallados en roble y nogal. El trono de la Virgen, de frente al lago y de espaldas al cuerpo de la Iglesia, descansa sobre un pedestal giratorio, cubierto por gruesas láminas de plata labrada, que permite vol-

Tres cruces de piedra se erguen sobre el lugar que la tradición señala como el elegido por los incas para sus oficios.

ver la imagen a uno y otro lado.

Tras la misa cantada, las comparsas recorren las calles. Supervivencias remotísimas de la cultura precolumbina y regocijos cristianos aúnanse para celebrar a la Virgen morena. Los sicuris, con sus largas chaquetas exornadas de espejos y piedras; los chutos y chunchos, adornados con plumas; los quena-quena; los cullaguas, que mantienen invariables coreografías creadas para las grandes fiestas del Inti; satíricas pantomimas, protagonizadas por indios y hombres blancos, sacuden cada año al poblado dormido en el tiempo.

La fe en esta Virgen trascendió los límites de Bolivia. En Arequipa, hay un monasterio erigido en su ho-



Imponente cúpula del santuario.

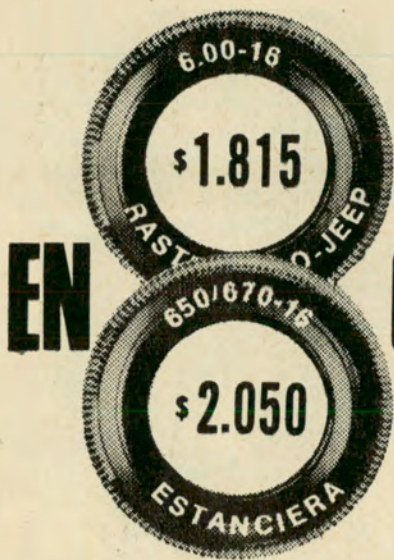
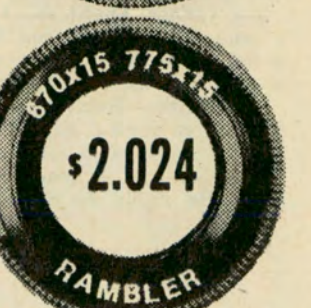
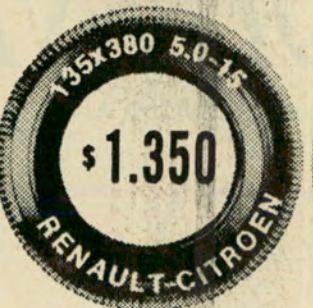
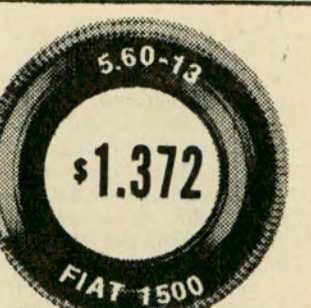
nor y sobre la grandiosa bahía que lleva su nombre en el Brasil, una copia de la obra de Yupanqui ha sido entronizada.

En España, ya Calderón cantó en una de sus comedias las maravillas de esta Virgen tan humana, que no nació de una aparición sobrenatural sino de la voluntad de sus desamparados

hijos. En una escena que transcurre en Copacabana, entre célebres conquistadores y emperadores desventurados, una voz canta:

El que pone en María las esperanzas de mayores incendios no sólo salva riesgos de la vida pero del alma.





Así...
 Quién no cambia
 neumáticos
 al coche?
CUOTAS SIN INTERESES!

Planes especiales para todas las marcas y medidas con descuentos del 5, 10 y 20 %

Para la marca de coche que los pida!
 Y en el mismo momento en que los pida!
 Cubiertas nacionales de 1ª calidad
 Fate, Firestone y otras.

Con el crédito CINCOTTA a Ud. le entregan los neumáticos en cualquier lugar del país, con la garantía de su **Service Integral** de armado y colocación.

Rodando rodando... se van pagando!



CINCOTTA EN TODO EL PAIS

CAPITAL FEDERAL: Avda. Independencia 1901 - Alvarez Thomas 1125
 Juan Bautista Alberdi 2949 - Avda. N. de la Riestra 5478 - Nazca 2890; CIUDADELA:
 Juan B. Justo 890; CAMPANA: Rivadavia 600; MERLO: Rivadavia 25080/84;
 ITUZAINGO: Rivadavia 600 MORON: Mendoza 288; MUNRO: Avda. Mitre 3088;
 OLIVOS: Avda. Maipú 3201; MERCEDES: Calle 37 esq. 18;
 SAN FERNANDO: Constitución y Alsina; SAN JUSTO: Almaguerre 3540;
 SAN MARTIN: Salguero y Mitre; SAN MIGUEL: Mitre 563; AVELLANEDA: Int. Begui-
 ristin 59; LCMAS DE ZAMORA: H. Irigoyen 9478; QUILMES: Alsina 181;
 ZARATE: 19 de marzo 572. LANUS-OESTE: Avda. Gral. San Martín 3137
 BURZACO: Hipólito Irigoyen 1374

CURAÇAO nos recibe en una mañana radiante de sol. Parece una acuarela, un paisaje holandés del siglo XVII. Sus casas típicamente nórdicas están pintadas de color pastel. Las tejas rojas de los techos a dos aguas se destacan en el límpido azul del cielo. Al paisaje flamenco se agrega ahora el exotismo de la América tropical. Esos hombres de ébano, vestidos de blanco, que venden apetitosas frutas en sus canastos enormes, son naturales que hablan el papiamento, que mercan en holandés —la lengua oficial de las Antillas Holandesas— o que pregonan en inglés. El idioma es lo de menos para estas islas donde viven hombres de ochenta razas del mundo. Se habla el castellano cor

LAS ANTILLAS HOLANDEASAS

Por OLGA AUTENCHLUS

Para Autoclub



Clima de trópico y luminosidad plena pueden encontrarse en la capital de las Antillas Holandesas, en la isla de Curaçao, Willemstad.

entonación ya germánica, ya portuguesa. Es que el papiamento es una mezcla, una babel de lenguas, con su fijación africana.

Viejos edificios del siglo XVIII destacan su arquitectura primorosa al borde de las aguas del Caribe o asoman sus techos puntiagudos a la sombra codiciada de la calleja ribereña. El agua se enseñoorea de todo, como en Holanda, sólo que aquí falta la dimensión dramática. No hay esclusas, no hay peligro de inundaciones.

La capital de Curaçao

La luz amarilla oro se mimetiza con los manglares de la costa. Una vegetación de colores cambiantes, irisados, atrae la atención. Las flores rojas, las campanillas, se enredan en las palmeras y cocoteros. Reverbera el sol en los tanques petroleros que, allá al fondo, enmarcan el paisaje. Los frondosos tamarindos dan su característica a la isla de Curaçao. En las bahías bien abrigadas de la costa sur, el álamo, los "dividivis", la Santa Rita, crecen como una característica del paisaje mismo. A veces se adentran a las playas de aguas límpidas y arenas color miel. La capital de Curaçao es Willemstad, pequeña, bruñida, limpia. Es un importante centro comercial. Está situada entre dos históricas fortalezas que la defendían hasta el siglo pasado de los piratas y al mismo tiempo resguardaban el acceso a la ciudad. Se divide en dos partes, por las que corre un pintoresco canal. Un puente flotante une ambos sectores comerciales. La ciudad tiene 130.000 habitantes. Es famosa por la fabricación del licor Curaçao. Se destila de naranjas verdes, que sólo crecen aquí. Se embotella en minúsculos envases para coleccionistas y en cantimploras de vidrio coloreado. El curazoleño no lo bebe; prefiere el aguardiente de Caldas o de Medellín, que es más barato y posee mayor graduación alcohólica.

Willemstad es puerto libre. Allí, en sus abarrotados comercios, se puede comprar de todo. Finos encajes de Venecia, de Manila; sedas de

Sus trajes y bailes típicos muestran los nativos para despertar el interés de los curiosos turistas que visitan el lugar.

En esta fotografía pueden apreciarse las peculiares características de los techos de las casas de Willemstad, la capital antillana.



oriente, brocato de Damasco, perlas o joyas con esmeraldas de primera agua. Hay pequeños muebles de madera taraceada de remota procedencia, cajitas de música de Sorrento, brújulas y cámaras fotográficas niponas, porcelana de Oriente y Occidente, donde no falta por cierto la de Holanda, con sus diseños azules, típica de la ciudad de Delft. En artesanía indoamericana se puede encontrar un mundo maravilloso. El Ecuador está representado por los famosos sombreros de jipijapa, las hamacas tejidas, los bolsos y demás artículos de paja toquilla. Acero de Colombia, luciente; son cuchillos y machetes. De Venezuela oro cochano; joyas de diseños novedosos. De México ropa bordada primorosamente. De Haití maderas talladas...

Historia de la isla

La edificación de Willemstad es singular como la ciudad misma. Blancos y rosados adornos de filigrana adornan el antiguo edificio Penha. El amarillo ámbar resalta la bella

estructura de la sinagoga más antigua de América latina, erigida en 1654, con reminiscencias del estilo holandés del siglo XVII.

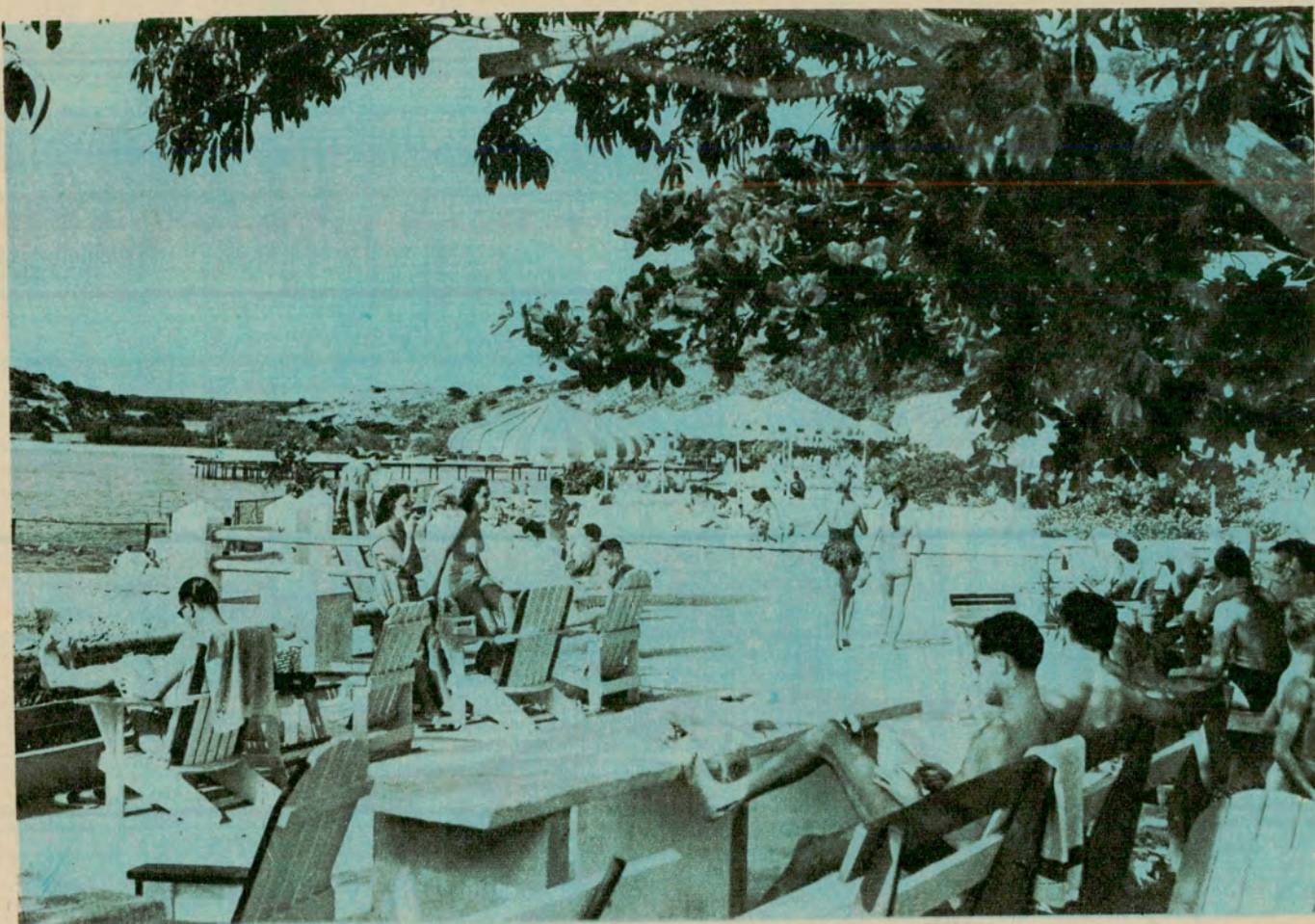
Hay también un estilo arquitectónico de casa de campo, con sus balcones de arcadas, alegres frontispicios curvados y altos y rígidos techos. Se pone de manifiesto también un típico estilo insular de principios del siglo dieciocho.

La isla de Curaçao fue descubierta por el navegante español Alonso de Ojeda, en julio de 1499, y permaneció bajo el dominio de España hasta 1634. Hoy día tiene - como el resto de las Antillas Holandesas y la Guayana o Surinam - un nuevo orden constitucional. Desde 1954 forman parte autónoma de los Países Bajos. Hay en Willemstad un hermoso monumento futurista de color blanco, sumamente estilizado, que recuerda la instauración de ese nuevo orden.

Música y cultura

La música de las Antillas Holan-





Lujosos escenarios como éste se brindan al viajero que quiere disfrutar de un feliz descanso en las Antillas Holandesas.

desas es característica. Los negros, mulatos y criollos han colaborado con los neerlandeses para componerla. Como debe su origen a muchas culturas, incluyendo la latina, tiene un ritmo muy especial. Hay que ver un baile de gente de color para darse cuenta de ello. El ritmo de la "tumba" es sumamente alegre. Las morenas danzan airosas con sus vestidos amplios, mientras ellos marcan vigorosamente el compás, ataviados con pantalón blanco adornado con rombos multicolores. Muchos de esos pantalones nacieron de las bolsas de harina vacías que les obsequiaron para tal fin los molineros.

Además de Curaçao, forman parte de las Antillas Holandesas las siguientes islas: Aruba, Bonaire, San Martín, Saba y San Eustaquio. Curaçao y Aruba tienen su mayor fuente de ingreso en la refinación de petróleo crudo que viene de Venezuela y que es transportado hasta esos puertos en grandes buques cisterna. Trabajan allí casi 8.000 obreros en la primera de las islas nombradas y casi 5.000 en la segunda. Ello significa que más o menos el 30 % de la mano de obra de Curaçao y el 40 % en Aruba trabajan en la industria del petróleo. La compañía Lago, de Aruba, tiene una capacidad diaria de refinación de 500.000 barriles, en

tanto que la Shell de Curaçao produce alrededor de 270.000 barriles diarios. Gracias a esta fuente de trabajo, el nivel de vida en estas Antillas de Sotavento y Barlovento es el más elevado del Caribe. No hemos visto desocupación ni pobres en estas islas. En cuanto al tráfico marítimo las Antillas presentan la ventaja geográfica de ser un punto de unión entre las rutas comerciales de la zona. Aruba y Curaçao están en la categoría de los puertos más grandes del continente americano, por sus instalaciones para cargar combustible a buques cisterna de gran tonelaje y a los de turismo. Dista Curaçao 61 km de la costa de Venezuela. En Bonaire hay muchas salinas y en sus orillas vemos multitud de aves acuáticas de tonos rosáceos. Son flamencos en su mayoría. Grandes bandadas de pájaros de plumaje de irisados colores habitan en el gran lago salado, junto a las pintorescas bahías de esta isla. Garzas blancas y azules, gaviotas, patos, pelicanos, embellecen las riberas de esas quietas aguas. La isla San Martín, muy pequeña, pertenece por mitad a Francia y a Holanda. Tiene una geografía muy accidentada, exuberante vegetación y excelente clima. San Eustaquio, la menor de todas, es de terreno rocoso y empinado. Posee plan-

taciones de tabaco y caña de azúcar y sus panoramas son encantadores. En esta isla se saludó por primera vez en América a la bandera de Estados Unidos, en 1776. Una placa del extinto presidente Franklin D. Roosevelt, colocada en 1939 en la fortaleza Golden Rock, conmemora este acontecimiento histórico.

La isla de Saba tiene ubérrima vegetación. Es un volcán extinguido en cuyo antiguo cráter se asienta una población de costumbres patriarcales. Las mujeres tejen encajes de bolillo y visten a la usanza antigua holandesa. Sus jardines hacen de la isla un edén.

La comida regional de estas Antillas es muy variada. El plato nacional debe prepararse sobre la base de sencillas recetas. El *funchi* es uno de ellos, se hace con harina de maíz y el *giambo* con verduras.

Los vientos alisios no perjudican a estas islas, ni tampoco los huracanes. Peñones de rocas de coral, que ascienden a veces a diez pies sobre la superficie del mar, forman excelentes sitios para la pesca o la contemplación de la vida submarina a través de sus siempre diáfanas aguas. Algún viejo castillo semiderruido atalaya aún las costas solitarias que otrora fueran azotadas por el embaute de los piratas. •



Si usted se dispone a gozar de unas breves vacaciones para conocer y admirar lugares como éste, encontrará en esta nota indicaciones muy útiles.

CERRANDO LA VALIJA...

Por VERA PICHEL

Para Autoclub

NUESTRA tierra argentina es extensa y variada. En ella caben todos los paisajes y, en cada uno de ellos, los mil cambiantes matices que dan sello propio a un determinado lugar. Recorrerla en sus conocidos itinerarios o en sus más apartadas lejanías, es llenarse los ojos de asombro frente a esa diversidad de elementos naturales que configuran su inigualable potencial de belleza. Y así como es posible admirar con embeleso, una hojita tricolor, con sus nítidos tonos bien demarcados, creciendo en los ramazones del Correntoso, es posible también sumergirse en la quietud de los valles catamarqueños donde un pueblecito, y otro más, enhebran recuerdos y canciones gratos al sentimiento.

En verdad, es linda tarea la de bucear en las cosas nuestras. No como expresión de sobreestimadas posibilidades, sino como renovada constancia de que bajo este pedazo de cielo que nos cubre, las cosas son a veces más lindas que en otros lados. O, por lo menos, igualmente dignas de ser destacadas.

Cuando en San Martín de los Andes se celebró, en 1965, la primera Fiesta de la Nieve, los esquiadores suizos presentes en la competencia

aseguraron que las nieves del Chapelco eran infinitamente superiores a las de cualquier afamado punto de Europa. La razón que daban era bien simple: las pistas de esquí del Viejo Mundo están ya demasiado trilladas a fuer de albergar por años verdaderas multitudes. En cambio, las nuestras del Chapelco, al no haber sido holladas por medios mecánicos ni humanos, conservan esos desniveles naturales, propios y eternos de su misma constitución. Esto las convertía en paraísos para los esquiadores.

Claro que, en tren de contar, hay mucho más por decir. Está el caso del enfermo que recorrió todos los centros termales del mundo en procura de un paliativo para su quebrantada salud, hasta que un conocido médico de Europa le recetó Copahue. Copahue estaba en su propia tierra, a poco más o menos mil quinientos kilómetros de su ciudad capital, pero él nunca lo supo. Tuvo que recorrer medio mundo, para que voces autorizadas se lo dijeran.

Es que así es de grande y extensa nuestra tierra argentina. Uno cree haberla visto entera, porque un par de recorridos han logrado acercar a la retina la magnificencia de sus paisajes; pero no. Siempre queda algo

por ver, siempre queda algo por conocer, siempre queda algo por comparar.

Seguramente usted estará pensando ya en un próximo viaje. Es natural que así sea, porque el paréntesis invernal permite excursiones rápidas, no del todo preparadas, con el anticipado regusto de la casi improvisación. Un viajecito a las nieves sureñas, por ejemplo, paraíso de blancura y alegría, donde nada es triste porque la nieve, ella misma, predispone el ánimo para lo nuevo, lo cantarino, lo feliz.

Si le parece, ya que estamos envueltas en la magia pregustada de un viaje, hablemos de algunas cosas. De la valija, por ejemplo. No es cuestión de empacar lana sobre lana y manta sobre manta, como quien se dispone a invernar en un *igloo* esquimal. La valija debe ser buen auxiliar del viajero y no instrumento de agobio y tortura, pesada y panzona... Veamos entonces para usted, señora:

2 pantalones, 1 pollera, 2 conjuntos de lana y vestido de noche (por las dudas), 1 saco de cuero o de piel, 2 pañuelos de cabeza, 1 pasamontaña, 1 par de guantes de abrigo, 1 par de zapatos bajos, un par de zapatos altos, botitas.

Y para su marido:

1 impermeable, 1 traje sport, un traje de vestir, 1 pantalón grueso, 1 saco de cuero, 2 pullovers gruesos, 1 pasamontaña, 1 par de zapatos sport, 1 par de zapatos de vestir, botas, bufandas, guantes.

Blusas, camisas y prendas personales deberán ser de nylon o de fácil lavado y sin necesidad de plancha. Los implementos de toilette, en bolsitas de plástico. Y ahora sí... ¡Feliz viaje! •

EL RASTRO MADRILEÑO,

LUGAR
DONDE
PUEDE
ENCONTRARSE
DE TODO

Por

MARY JOSE LINDSAY

Para Autoclub

EL Rastro madrileño es uno de los lugares que más atraen por su pintoresquismo a turistas extranjeros y a los mismos habitantes de la capital. Todos los días, la Ribera de Curtidores, típica calle del viejo Madrid, es un animado mercado callejero, donde pueden encontrarse desde un tornillo hasta una auténtica joya artística. El Rastro se nutre de ruinas, restos y rastros de glorias pasadas. El visitante puede encontrar cuanto desee. Son muchos los extranjeros que llegan atraídos por los anticuarios. Muebles, tallas, cuadros y demás objetos que antes adornaron una señorial mansión, alguna vieja iglesia derruida o monasterio, son hoy el patrimonio de las tiendas de antigüedades; así como otros innumerables objetos que van desde la artística verja de hierro forjado hasta el pequeño y delicado camafeo. Es verdad que antes podían encontrarse *gangas*, es decir, auténticos objetos de valor catalogados entre un montón de viejos objetos sin valor alguno; hoy no sucede así. Los anticuarios del Rastro son verdaderos artistas cuyo ojo experto sabe descubrir lo auténtico entre lo falso.

El anticuario es profesionalmente el que vende, pero es, sobre todo, el comprador advertido, coleccionador o anticuario, que busca la ocasión, dispuesto, incluso, a pujar sobre un precio razonable antes de dejar en manos del profano una pieza que le seduce.

Entre los puestos callejeros —los





antiquarios se hallan instalados en inmuebles comerciales —la venta es curiosa y variopinta. Los vendedores pregonan su mercancía y los clientes se arremolinan junto al puesto que puede ofrecer desde una popular cerámica o típico bronce hasta el viejo candil, que una vez arreglado y transformado según el gusto de cada cual, puede ser un bonito objeto decorativo. También se venden aquí los recuerdos que gustan al turista, como el cartel de toros o la bota de vino. •



Haga turismo con **AUTO CLUB**



MERLO, EJE DEL TURISMO DE SAN LUIS

**Es frecuentado todo el año por
numerosos turistas**

LA provincia de San Luis, la más pequeña de las que componen la región de Cuyo, ofrece a la admiración del visitante todo cuanto puede brindar la naturaleza. Contiene diversas zonas privilegiadas para el desarrollo del turismo. Son imponentes sus largos y abruptos cordones serranos, plenos de agua y de sol, separados unos de otros por agrestes quebradas o amplios y fértiles valles donde la benignidad del clima hace

grata la estada durante cualquier estación del año.

El turista se sentirá atraído por los risueños y cautivantes paisajes, los insólitos contrastes y diversidad de sus sierras, como así también por la típica fisonomía colonial de muchos de sus tradicionales pueblos y ciudades, recostados sobre serranías en alturas que varían entre los 800 y 1.300 metros sobre el nivel del mar.

Como un paisaje alpino del norte de Italia trasplantado a la zona de Merlo, de la provincia de San Luis, vemos este pintoresco rincón de Pasos Malos, junto a la sierra de Comechingones.

El complejo turístico de Merlo

En el conjunto de puntos de atracción turística de San Luis sobresale por su sorprendente expansión y creciente desarrollo, la zona de Merlo, situada en el nordeste de la provincia, casi en el límite con Córdoba. En un cuadrilátero de unos cuatro kilómetros de lado, pavimentado en su mayor parte, se han concentrado una serie de agradables villas, como Piedra Blanca, Rincón del Este, El Rincón, Barranca Colorada y el propio Merlo. Allí los atractivos naturales y el verde del follaje, que no cede con la llegada del invierno, ofrecen sus cambiantes panoramas, embellecidos por la pureza de la atmósfera, mientras la intensa radiación solar domina los rigores de la temperatura.

La Villa de Merlo, cuya plaza central recientemente urbanizada está a 895 metros de altitud, se extiende suavemente al pie de la sierra de Comechingones, entre los cerros Divisadero y El Tren. En ese amplio esce-

Esta es la nueva Avenida del Sol, que une Merlo con varias villas vecinas en el circuito turístico del nordeste puntano. Ha sido recientemente pavimentada en toda su extensión.



nario se han dado las condiciones necesarias para el turismo, con una infraestructura capacitada para retener al visitante durante largas temporadas. Punto de arranque de este sorprendente progreso, acentuado en el curso del último año, lo ha constituido la construcción de elementos de atracción como el Casino, la pavimentación de un extenso circuito urbano, construcción de hoteles, reparación y ampliación de los existentes, mejoramiento y difusión de los medios de acceso, ya sea por caminos, ferrocarril o vía aérea, etc. Asimismo, se han creado nuevos motivos de esparcimiento que complementan las comodidades que exige el turismo moderno. En ese orden de cosas están la pista de aviación de 2.000 metros, próxima a inaugurarse, y una nueva e importante pileta, como balneario municipal, que recibirá las aguas que bajan por las acequias de Comechingones.

Nuevos barrios residenciales

Los nuevos barrios residenciales, con elegantes viviendas, reactivaron la industria de la construcción y son numerosos los chalets que se levantan en esa hermosa zona. El ímpetu se advierte en todos los sectores. Esta población, que había quedado estacionaria durante largos años, muestra un desarrollo encomiable y los paseos en auto, coches con tracción a sangre, a caballo o a pie, se pueden extender por pintorescas sendas y caminos durante muchos kilómetros, sin temor de perderse, teniendo siempre como brújula el macizo de Comechingones al este y el valle del río Conlara hacia el oeste. Todo lugar de la zona ofrece enfoques insospechados y Merlo asiste a una vibrante transformación edilicia, económica y espiritual.

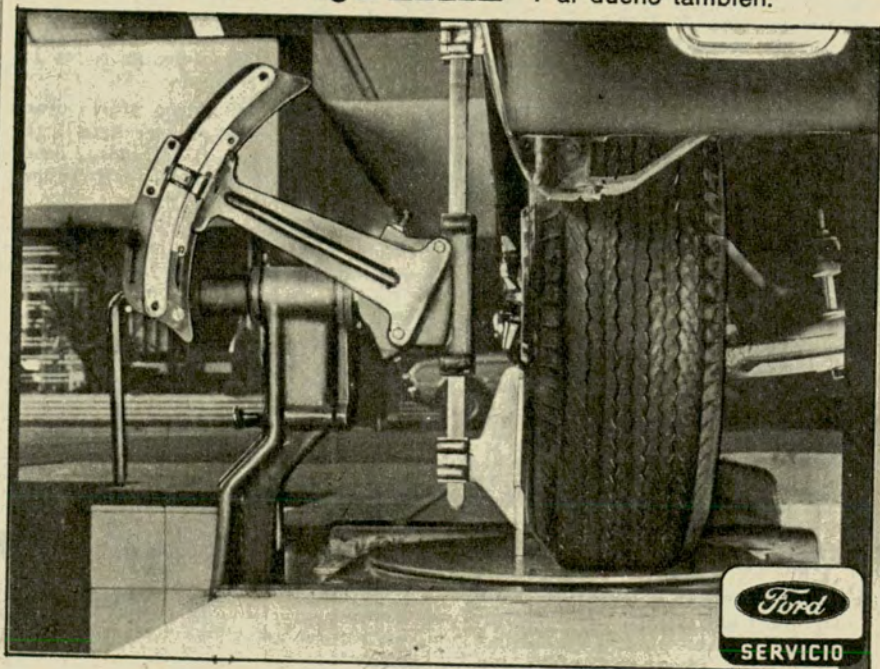
Subsisten en Merlo las antiguas casonas con sombreados patios, residencias de la época colonial como apacible lugar de veraneo. Allí Leopoldo Lugones pasaba largas temporadas de descanso. La casa de su suegro, don Esteban González, en Piedra Blanca, conserva la misma fisonomía que cuando era visitada por el insigne poeta. Otra reliquia es el solar nativo del distinguido poeta y periodista lugareño, Antonio Esteban Agüero. Biblioteca y museo, es lo más importante en el orden cultural de la zona. Agüero está dando los toques finales a un nuevo libro: "Un hombre dice su pequeño país". Se refiere a la provincia de San Luis en su totalidad, pero con especial dedicación a Merlo y su región. La pintora y grabadora porteña Palmira Scrosoppi se ha radicado en el barrio Pellegrini, y allí prepara sus futuras exposiciones. Mereció importantes premios y sus obras figuran en museos de todo el país.

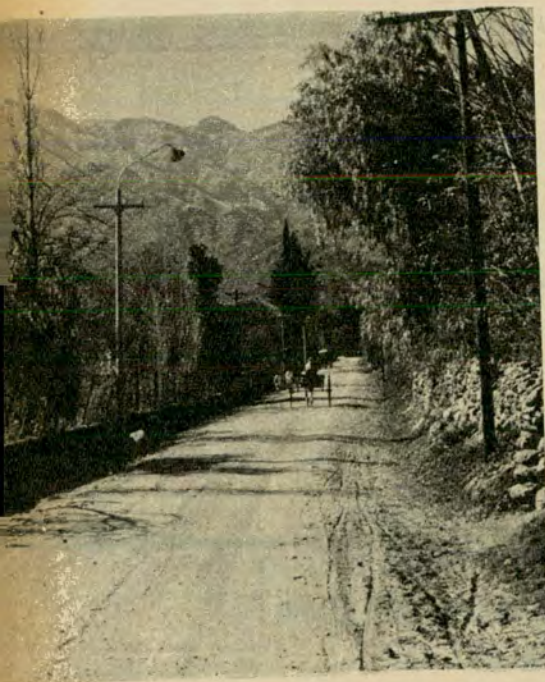


Hay quienes usan el martillo para alinear la dirección del Falcon.

0 235

LOS CONCESIONARIOS FORD PREFIEREN ESTA MAQUINA Los Concesionarios FORD brindan garantía, personal capacitado, equipos y herramientas especiales. Así al FALCON le duele menos. Y al dueño también.





La larga calle de Piedra Blanca, conocida desde siglos atrás. La villa es uno de los más antiguos lugares de veraneo de San Luis.

La hotelería de Merlo

La hotelería de Merlo, renovada y remozada, está preparada para recibir alrededor de 730 personas. Entre hoteles, hosterías, hospedajes y pensiones, están registrados 22 establecimientos distintos. Predominan los de mejor calidad, es decir, se cuenta con 209 habitaciones que disponen de baño privado y sólo 94 con baño común.

Los amigos de Merlo

Esta asociación, fundada hace veinte años, desarrolla una vasta obra social, cultural y de difusión del turismo en la zona de Merlo. Sostiene la única biblioteca pública de la localidad y se preocupa por suministrar informes turísticos por correo, como asimismo atiende la reserva de alojamiento en los hoteles de la zona. Organiza actos culturales, promueve excursiones y contribuye a las obras de bien público de la comunidad.

Aunque la mayor parte de los turistas que visitan Merlo durante todo el año lo hacen en automóvil, son numerosos los que viajan por otros medios de comunicación, que son los siguientes:

Por ferrocarril: General San Martín, desde Retiro hasta Estación Adolfo Rodríguez Sáa, en Santa Rosa, y desde allí en ómnibus o taxi (20 kilómetros).

Por ómnibus: Directo desde Constitución a Merlo, Empresa TAC (General Hornos 255, Capital Federal). Con trasbordo en Río Cuarto, empresa Chevallier y Sierras Cordobesas. Además dos servicios diarios a Merlo desde San Luis y Villa Mercedes.

Por avión: Aerolíneas Argentinas hasta Villa Dolores (Córdoba), y



La Estanzuela, cerca del Camino de la Costa (Ruta Provincial N° 1), residencia que data de la época en que se establecieron los jesuitas, en el siglo XVIII.

desde allí en ómnibus o taxi. Aeródromo local, próximo a ser habilitado.

Los caminos de acceso

Los caminos de acceso a Merlo se encuentran en buenas condiciones. El pavimento está a 14 kilómetros de la villa, en el cruce del camino a Santa Rosa con la ruta nacional N° 148, que está asfaltada desde Villa Dolores hasta Concarán, donde se estima que en breve se seguirán los trabajos hacia La Toma y Villa Mercedes. Como se proyecta también pavimentar los 14 kilómetros que unen a Merlo con la ruta 148, se considera que en el curso de un año el afirmado llegaría a la zona, resolviendo todos los problemas del traslado.

Para viajar en auto a Merlo desde la Capital Federal es necesario llegar hasta la zona de Río Cuarto, desde donde salen los caminos de Holmberg (por La Carolina) y Sampacho, hasta la localidad cordobesa de Achiras, desde donde se alcanzará la ruta provincial N° 1 de San Luis, llamada "Camino de la Costa", porque bordea en todo su recorrido la falda de Comehingones. Desde San Luis y Villa Mercedes se tienen buenos caminos consolidados, y en parte pavimentados, hasta Merlo. En cuanto a la ruta que cruzando las altas sierras empalmaría con Río Tercero, después del tramo ejecutado años atrás, los trabajos quedaron paralizados.

Lugares que se pueden visitar

Los alrededores de Merlo son atractivos y ofrecen interesantes excursiones; entre ellos citaremos los siguientes:

Abuelo Algarrobo, árbol de no menos de mil años de vida, a tres kilómetros; Pasos Malos, a 5 kilómetros; Cerro de Oro, a 5 kilómetros; Los Molles, a 11 kilómetros; Villa Elena, a 21 kilómetros; Papagayos, a 43 kilómetros; Dique San Felipe (pesca de pejerreyes), a 80 kilómetros; en la provincia de Córdoba: Loma Bola, a 20 kilómetros; Yacanto a 40 kilómetros y Mina Clavero a 110 kilómetros.

La capilla de Merlo

La capilla de Merlo fue construida antes de la fundación de la villa. Fue declarada monumento histórico nacional el 2 de abril de 1961, por decreto del P. E. Nacional. Dice la historia que la antigua capilla se debe al esfuerzo del puntano Juan Pérez Moreno y que se levantó supuestamente en 1712. Cuando los jesuitas se establecieron en San Luis, en 1732, ya la capilla era punto de devoción del lugar, donde se veneraba una imagen de Nuestra Señora del Rosario, santuario que dependía del curato de Renca, con el patronazgo de San Agustín. Se tienen informaciones fidedignas desde 1751 en que era conocida con el nombre de Capilla del Rosario. Las paredes son de adobe de gran espesor y su estructura sufrió algunas modificaciones y agregados, entre los cuales se destacan las aberturas practicadas en los gruesos muros. El techo es de vigas de algarrobo hachado, el que se encuentra conservado como en su primera época, circunstancia que otorga al antiguo templo el inconfundible carácter de las construcciones del siglo XVIII. Custodia una antigua imagen del Rosario y un Cristo de la Agonía, que se consideran anteriores a la edificación de la capilla. Aunque el lugar era habitado, la fundación de Merlo se efectuó oficialmente por indicación de Sobremonte, el 1 de enero de 1797, en terrenos donados por los descen-

dientes biznietos de Juan Pérez Moreno. Teniendo como centro a la capilla, se fundó la Villa de Melo, en honor del virrey Pedro Melo de Portugal. No se conocen constancias de resolución posterior cambiando el nombre del pueblo. Se debe admitir, por buena lógica, que sólo la deformación ortográfica o prosódica haya originado la transformación del nombre primitivo de Melo por el actual de Merlo.

Para viajar hacia esa zona serrana recostada sobre Comechingones, hemos elegido el camino más directo, que es la ruta nacional N° 8 hasta la localidad de Sampacho, desde donde se podrá adoptar la ruta provincial N° 1 de San Luis, como un anticipo de las bellezas panorámicas que encierra esa provincia.

Itinerario Buenos Aires-Sampacho

El tramo entre la Capital Federal y la ciudad de Río Cuarto y Sampacho se cumplirá íntegramente por la ruta nacional N° 8, sobre la distancia de 655 kilómetros. La partida se efectuará desde el Km 0 de la Plaza Congreso y se seguirá luego por la calle Cangallo y las Avenidas Díaz Vélez y San Martín hasta trasponer la Av. General Paz y entrar en la provincia de Buenos Aires. En el partido de San Martín se seguirán las indicaciones para el cruce de la ciudad.

- 0 km Plaza de Congreso.
- 4 Estación de servicio del A.C.A. (Cabalito), en la esquina de Av. San Martín y Martín J. de Gainza. Taller mecánico. Gomería. Bar Tel. 59-5015 y 59-6673.
- 12 Av. General Paz.
- 13 San Martín. Estación de servicio (adherida) del A.C.A., en Av. Libertador General San Martín y Perdiel. Tel. 755-2878. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 15 Salida de la ciudad de San Martín. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 19,1 Cruce camino de Cintura (Hurlingham a San Isidro). Policía Caminera.
- 22,9 Puente arroyo Morón. Entrada a la guarnición de Campo de Mayo.
- 24,5 Puente río de la Reconquista.
- 26,5 Salida de Campo de Mayo. Estación de servicio.
- 28,5 y 29,2 Gomerías.
- 30 Acceso a Muñiz. Estación de servicio.
- 31 San Miguel. Cruce con la ruta nacional N° 202 (Moreno-San Fernando). Estación de servicio. Gomería. En San Miguel, estación de servicio del A.C.A., en León Gallardo esq. Roca. Tel. 637-1338.
- 32 General Sarmiento. Estación de servicio. Bar.
- 34 Policía caminera. Gomería.
- 34,8 Cruce ruta nacional N° 197, de José C. Paz a Pacheco y San Fernando. Estación de servicio. Restaurante.
- 39,7 Estación de servicio. Restaurante.
- 45,3 Puente Arroyo Pinazo.
- 49,5 Estación de servicio. Restaurante.
- 52 Taller mecánico. Gomería.
- 52,5 Entrada a Pilar. Seguir a la derecha.
- 53,7 Pilar. Estación caminera del A.C.A. Tel. 139. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

- 58,5 Puente río Luján.
- 62 Fátima. Estación de servicio.
- 67 Cruce caminos (Ruta provincial 6), entre Luján y Campana.
- 77 Robles. Cruce rutas nacionales 192 y 193. Estación de servicio. Restaurante.
- 97,9 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 107 Tres Puentes arroyos Cañada de Roque. Laguna y Vagues.
- 112 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 113 San Antonio de Areco. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Dentro de la ciudad, estación de servicio del A.C.A. (adherida) en Arellano y General Paz. Tel. 251|121.
- 143 Puente arroyo Caguán. Seguir hacia la derecha.
- 144 Capitán Sarmiento. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 157,6 La Luisa (2 km). Estación de servicio.
- 171 Estación caminera del A.C.A. (Arrecifes). T. E. 193. Con gran parque para camping. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 173,5 Cruce ruta nacional N° 191 a San Pedro (63 km).
- 173 Arrecifes (Acceso al centro). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 182 Todd. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Curva peligrosa.
- 182,6 Curva muy cerrada.

Aseguro a mi familia



La seguridad en el tránsito es mi mayor preocupación cuando conduzco.

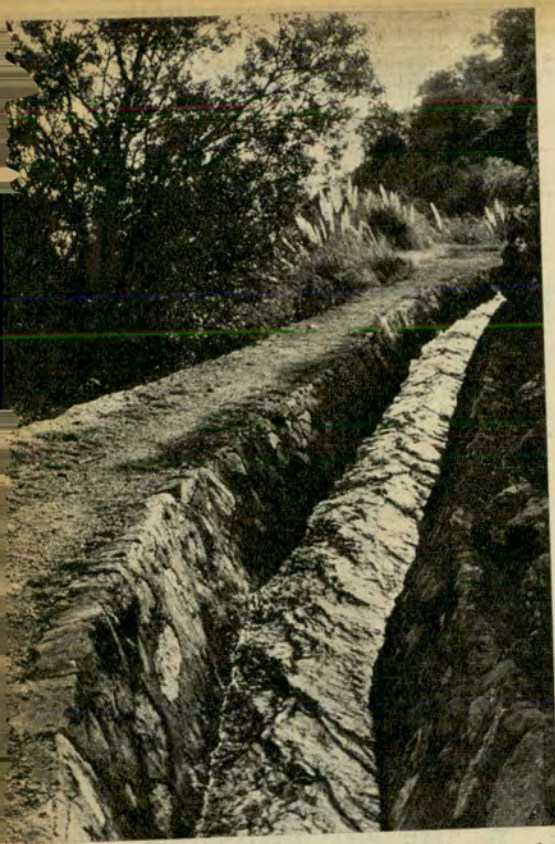
Y hago mi aporte a esa seguridad manteniendo los frenos BENDIX de mi coche como nuevos, reponiendo las piezas gastadas y el fluido necesario, solamente de marca **Bendix**

Los chicos dicen que soy un tuerca, tuerca y entonces no los puedo defraudar.

En mi coche **uso frenos HIDRAULICOS Bendix**

FRENOS DE POTENCIA y siempre están como de fábrica.

FLUIDO PARA FRENOS



Muchas acequias bajan de la sierra de Comechingones hacia el valle de Conlara, cuya agua fertiliza el suelo y surte del líquido elemento a las distintas poblaciones.

En la zona de Papagayos, sobre la Ruta Provincial N° 1, se encuentra el extenso bosque de palmas, cuya explotación realizan los lugareños con medios primitivos.



El Algarrobo Abuelo, cerca del centro de Merlo, es un ejemplar milenario que extiende su copa en un diámetro de más de sesenta metros, y cuyo tronco no pueden abrazar cuatro personas.

- 189 Viña. Estación de servicio. Almacén.
- 197 Estación Maguire.
- 202 Villa Da Fonte. Nafta. Almacén.
- 206 Urquiza. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Almacén.
- 207 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 223 PERGAMINO. Estación de servicio (adherida) del A.C.A., Avda. J. A. Roca 102. Tel. 443. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera. Cruce con la ruta nacional N° 88. Seguir a la izquierda por la misma ruta nacional N° 8.
- 225 Paso a nivel.
- 227 Estación de servicio.
- 232 Aeródromo.
- 270 Aero Club Colón.
- 274 Estación de servicio.
- 276 COLON. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 283 Límite provincial Buenos Aires-Santa Fe.
- 285,4 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 102.
- 304 HUGHES. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 324 Paso a nivel.
- 360 Estación de servicio.
- 365,8 Paso a nivel.
- 368,70 VENADO TUERTO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 389 Estación de servicio.
- 402,3 Límite provincial Santa Fe-Córdoba.
- 408 Cruce con ruta provincial N° 12, que conduce a Marcos Juárez, en la ruta N° 9 (113 Km).
- 412 Restaurante.
- 428 Bar.
- 431,5 Acceso a Alejo Ledesma (4 Km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 455,2 Acceso a Canals y Viamonte. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 148. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 494,7 Puente Río Cuarto.
- 499 Estación de servicio. Taller mecánico.

- co. Gomería.
- 500,8 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 501 Acceso a La Carlota (3 Km). Estación de servicio (adherida) al Automóvil Club Argentino en Hipólito Yrigoyen y Juárez Celman. Tel. 10. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Empalme con la ruta provincial N° 12 hacia Villa María, en la ruta nacional N° 9.
- 501,2 Restaurante y Motel.
- 509,3 Bar.
- 531 AGUA DULCE. Estación de servicio. Gomería. Taller mecánico. Almacén.
- 559 REDUCCION. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 577 Paso del Durazno. Nafta. Almacén.
- 596 Estación de servicio. Restaurante. Seguir hacia la derecha.
- 603 Seguir hacia la izquierda.
- 605 Se inicia la zona urbana de Río Cuarto.
- 608 RIO CUARTO. Estación de servicio del A.C.A. en España 280, tel. 6. Cruce con la ruta nacional N° 36 a Embalse de Río Tercero. Se encontrará en Río Cuarto toda clase de facilidades, tanto para el turista como para el automotor.
- 611,8 Paso a nivel con guardabarrera.
- 612 Restaurante.
- 613 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 619 Policía Caminera. Estación de servicio. Restaurante.
- 620 Se inicia la zona de Holmberg.
- 621 Puente río Santa Catalina.
- 621 Holmberg. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Puente arroyo Chico.
- 628 Camino de acceso a Achiras (55 Km) por La Carolina.
- 350 Puente arroyo del Gato (angosto).
- 653 Paso a nivel.
- 655,8 SAMPACHO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino hacia Achiras.

ITINERARIO: SAMPACHO - MERLO

En el kilómetro 655,8 de la ruta nacional N° 8 que acabamos de desarrollar desde Buenos Aires, parte el camino que se dirige a Achiras y seguidamente empalma con la ruta provincial N° 1 de San Luis o "Camino de la Costa", que nos conducirá sin problema alguno hasta Merlo, distante 150 kilómetros de Sampacho. Este, por ahora, es el mejor medio para llegar a la zona propuesta.

- 0 Km SAMPACHO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Junto a la estación de Y.P.F. sale el camino hacia Achiras.
- 16 Apeadero ferroviario de Chañaritos. Almacén.
- 40 Paso a nivel. Acceso a la estación Achiras. Importante zona de verano. Adoptar el camino de la derecha.
- 43 ACHIRAS. Estación de servicio. Restaurante.
- 53 Límite provincial San Luis-Córdoba.

- 54 LA PUNILLA. Almacén.
- 60 Almacén. Empalme camino a Naschel. Seguir hacia la derecha.
- 61 Almacén.
- 63 Badén profundo.
- 69 Vado del río Carrizal.
- 77 VILLA DEL CARMEN. Nafta. Almacén. Acceso a La Suiza (9 Km) y Naschel (32 Km).
- 83 La Rosita. Puesto policial.
- 85 Almacén.
- 91 Acceso a La Estanzuela (2 Km), La Loma del Burro (4 Km) y Tilisarao (35 Km).
- 104 El Recuerdo. Almacén.
- 106 Seguir hacia la derecha.
- 107 Badén del río Papagayos. Se inicia el bosque de palmas.
- 108 PAPANAYOS. Almacén. Camino a Tilisarao (33 Km).
- 116 VILLA LARCA. Almacén. Bar. Acceso a Concarán (26 Km).
- 120 Río seco. Badén.
- 124 SAN MIGUEL. Caserío.
- 125 Badén arroyo San Miguel.
- 126 Almacén.
- 128 Puente arroyo Benitez.
- 129 Puente angosto arroyo Cortaderas.
- 130 CORTADERAS. Acceso a Villa Elena. Almacén. Bar. Nafta.
- 133 Barrio La Cañada. Almacén.
- 138 Caserío. Seis badenes seguidos.
- 139 LOS MOLLES. Almacén. Bar.
- 142 CARPINTERIA. Acceso a Colonia de vacaciones. Almacén. Bar.
- 145 Acceso a Cerro de Oro. Almacén.
- 148 Aeródromo de Merlo.
- 149 Camino a Santa Rosa y Villa Mercedes.
- 150 MERLO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Delegación del Automóvil Club Argentino.

Laguna del Monte, grato centro turístico

Escenario de los más variados deportes

Junto a un fuerte emplazado en la frontera con los indios y sobre la ribera de la laguna, tuvo su origen el pueblo de San Miguel del Monte, en la segunda mitad del siglo XVIII, en tierras pertenecientes al extenso pago de la Matanza. El sitio donde se levantaba ese fuerte, circundado por las actuales calles Alem, Soler, Santos Molina y la ribera de la laguna, con la porción de la calle Belgrano entre Soler y la ribera, ha sido declarado lugar histórico por el P. E. Nacional con fecha 10 de abril del corriente año. Expresa la medida que dicho predio "fue escenario de típicos episodios de la azarosa vida de la frontera, fase inicial de la historia de la Conquista del Desierto, desarrollándose en él parte de la heroica como anónima epopeya de una población que avanzaba sobre el territorio que fue recuperado para la civilización".

En la actualidad San Miguel del Monte, con su magnífica laguna rodeada de espesas y añosas arboledas, a lo largo del camino que la circunda, ofrece excepcionales condiciones para el desarrollo del turismo a sólo

110 kilómetros de la Capital Federal y 102 de la ciudad de La Plata.

La panorámica laguna, de más de 1.400 hectáreas de extensión, permite combinar en un corto viaje los objetivos turísticos más dispares, como el excursionismo, el camping, los deportes náuticos, el esquí acuático, la pesca, la caza, o simplemente la recreación que proporcionan la paz y el sosiego de un día al aire libre, bajo la sombra de tupidos montes de gigantes eucaliptos.

La pesca del pejerrey

La pesca del pejerrey es uno de los principales atractivos de la Laguna del Monte, cuyo contorno cuenta con las comodidades necesarias para este deporte, pero también se pueden alquilar botes, que permiten internarse en las aguas de la laguna con mayores posibilidades de éxito y obtener al mismo tiempo ejemplares de mayor tamaño.

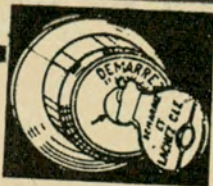
La pesca desde tierra firme o desde algunos muelles se concreta en pejerreyes de hasta un kilo, mientras que desde las embarcaciones los pejerreyes que pueden picar alcanzan hasta dos kilos. Un aficionado recordaba como récord de pesca en la zona un ejemplar de 3 kilos, logrado hace dos años. También se tiene registrado en el club de Pesca y Náutico de San Miguel del Monte la performance de



Iglesia Parroquial de San Miguel del Monte, que se levanta frente a la plaza central de la localidad.

ANTIRROBO NEIMAN

INUTIL INSISTIR



EQUIPO ORIGINAL DE LAS FABRICAS:

FIAT • PEUGEOT
RENAULT, etc.

PATENTES MUNDIALES GARANTIZADO POR:

NEIMAN ARGENTINA

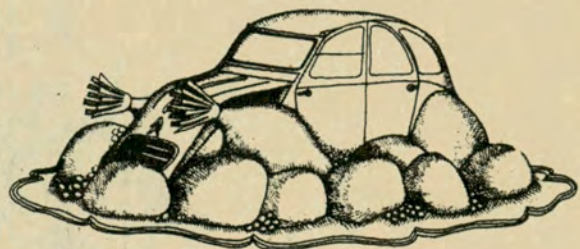
S.A.I.C.

SERVICE - MANTENIMIENTO - LLAVES en

CRAMER 3065 • Tel. 701-5017 • Cap. Fed.

LO INVITAMOS A PROBARLO

Acomódese al volante. Saboree su andar sereno, su suspensión estupenda. Verá por qué los buenos gourmets de automóviles tienen tan buena opinión del 2 CV. Y usted también se decidirá por él.



citroën 2cv

Pensado, para gente que piensa



un aficionado que con un bote regresó con 10 piezas, que en total pesaron kilos 11,500. Sin duda, toda una recomendación.

Sin embargo, se cree que actualmente la pesca ha declinado y se atribuyen las causas de esta merma a diversas circunstancias. Unos culpan a la gran inundación de 1967, otros, a la pesca comercial o a que las embarcaciones con motor atemorizan a los peces, los que buscan refugio en aguas profundas y reducen el pique. De cualquier manera, la concurrencia a la laguna del Monte no declina y los pescadores realizan todo el día sus tentativas con todo tipo de elementos.

Ambiente para el camping

El circuito que rodea la laguna tiene unos ocho kilómetros de extensión y está sombreado por frondosas formaciones boscosas, especialmente de eucaliptos. La zona es ideal para el camping y en ese sentido, en ocasión de la visita realizada por AUTOCLUB, se contaron no menos de cien carpas levantadas a lo largo de la costa de la laguna. Asimismo, son numerosos los establecimientos que contribuyen a la atención del turista: hosterías, restaurantes, bares, alquiler de botes, caballos, sulkys, etc. Todo un conjunto que puede hacer placentera la visita a esa zona del Gran Buenos Aires, que por su extensión ofrece la posibilidad de

recibir grandes contingentes de visitantes.

El Club de Pesca y Náutico de San Miguel del Monte, dispone de 19 botes para sus socios y frente a la laguna cuenta con un magnífico camping el Club de Cazadores San Huberto, ambos con instalaciones para la comodidad de los asociados. Tiene también gran amplitud el sector de la costa destinado a los visitantes ocasionales, quienes pueden utilizar los fogones y mesadas que se encuentran en lugares con sombra y que permiten pasar el día al aire libre. Durante el verano funcionan los balnearios, entre ellos el municipal, provisto de vestuarios y los correspondientes servicios sanitarios, que son aprovechados por nutrida concurrencia.

Posibilidades para la caza

La Laguna del Monte está separada de la laguna de las Perdices por un puente compuerta. Esa otra cuenca está cubierta por pajonales. Como su nombre lo indica, es zona ideal para caza al vuelo y es refugio de gran cantidad de garzas blancas que anidan en la zona.

Como importante elemento adicional, junto al camino que bordea la laguna, se encuentran las canchas de polo del club Guardia del Monte, espectáculo que durante la temporada de ese deporte aumenta los atractivos para la concurrencia a esa zona.

Explanada del Club de Pesca y Náutico de San Miguel del Monte, frente a la hermosa laguna. Cuenta con numerosas embarcaciones para sus asociados.

Como ya lo hemos dicho, la Laguna del Monte se encuentra a 110 kilómetros de la Capital Federal y además es un estratégico e importante nudo de carreteras pavimentadas que allí se cruzan. Se empalman allí las rutas 3 y 215 y la provincial 41; esta última de gran movimiento de vehículos, pues permite dirigirse desde el norte hacia la zona de Mar del Plata sin pasar por la Capital Federal.

San Miguel del Monte está, además, a 102 kilómetros de La Plata, a 51 de General Belgrano, a 50 de General Paz (Ranchos), a 91 de Pila, a 133 de Castelli, a 43 de Lobos, a 77 de Navarro, a 128 de Mercedes, y a 46 de Cañuelas.

Itinerario Buenos Aires - San Miguel del Monte

Para llegar a San Miguel del Monte desde la Capital Federal deberá utilizarse la ruta Nacional N° 3. La partida se efectuará simbólicamente desde el kilómetro 0, en la Plaza del Congreso. Se seguirá por las avenidas Rivadavia, Juan Bautista Alberdi, y cruzando la avenida General Paz, se continuará por Provincias Unidas, que corresponde a la ruta Nacional N° 3. El itinerario a seguir es el siguiente:

- 0 Kilómetro Plaza Congreso.
- 14 Avenida General Paz.
- 16 SAN JUSTO. Estación de servicio.
- 21 ISIDRO CASANOVA. Estación de servicio.
- 24 Empalme camino a Morón (10 km).
- 24,4 Aeródromo.
- 28 Cruce camino de Gonzalez Catán a Ciudad General Belgrano y Paso a nivel.
- 30 Paso a nivel y acceso a Villa del Carmen.
- 32 GONZALEZ CATAN. Estación de servicio.
- 33 Puente arroyo Morales. Estación de servicio.
- 36 Oro Verde.
- 38 Esperanza. Restaurante.
- 40 Estación de servicio.
- 45 Puente arroyo Chacón.
- 47 Camino a Marcos Paz y General Rodríguez.
- 50 Puente arroyo Los Pozos. Almacén.
- 54 Villa Santa Rosa.
- 55,8 Estación de servicio.
- 56 Villa Visir.
- 62,3 Superposición rutas nacionales 3 y 205.
- 64 Policía Caminera. Acceso a Cañuelas. Doblar hacia la izquierda, cruzar el paso a nivel y seguir hacia la derecha. Allí termina la superposición de las rutas 3 y 205. Estación de servicio. Restaurante.

Los alrededores de la Laguna del Monte son propicios para el camping, y son numerosos los concurrentes durante los fines de semana.

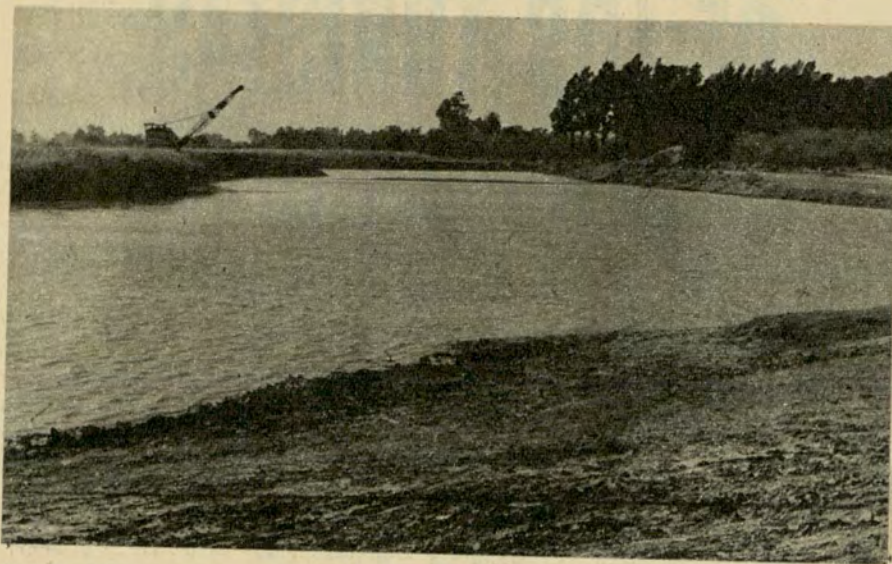




Edificio de la Municipalidad de San Miguel del Monte, localidad que se ha convertido en un importante centro del turismo de fin de semana.

- 67 Camino a San Vicente (33 km), de tierra.
- 72 Cruce camino Cañuelas (6 km) y a Gobernador Udaondo.
- 75 Almacén.
- 92 Acceso a Abbott (3 km), pavimentado.
- 100 Paso a nivel.
- 104 Cruce pavimentado ruta provincial N° 41, de General Belgrano a Lobos.
- 109 Empalme con ruta nacional N° 215. Entrada zona de Monte.
- 110 SAN MIGUEL DEL MONTE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Por la avenida San Martín se podrá llegar a la laguna, distante dos kilómetros.

Trabájase en la recuperación de la laguna de San Vicente



Las autoridades del partido de San Vicente, contando con la colaboración de una comisión vecinal, se han propuesto recuperar la laguna que está en un costado de la población a fin de convertirla en un lugar de esparcimiento de la comunidad. Ese espejo de agua, convertido actualmente en un pajonal, fue, treinta años atrás, un lugar muy

frecuentado por los pescadores. Los trabajos iniciados en el curso de este año se concretaron en la limpieza de alrededor de una hectárea de la laguna, que se encuentra a unos 52 kilómetros de la Capital Federal. En la foto que acompaña a esta nota se pueden observar los detalles de la obra realizada.

APROVECHE AHORA CON CREDITOS PERSONALES BANCARIOS

Adherido al Banco Central Circular B-578

PARA LA AMPLIACION DE SU CASA EMPLEE LA MEJOR CALIDAD EN PUERTAS Y VENTANAS Y EL MAYOR SURTIDO EN MADERAS ELABORADAS



Grandes Aserraderos

ARNALDO RENAUD S.A.C.I.
FABRICANTES E IMPORTADORES

LA CASA DE LAS PUERTAS Y VENTANAS

CASA MATRIZ: E. Zeballos 3147 - Castelar (Ruta a Luján)
SUCURSAL ONCE: Rivadavia 2370 (Capital)
SUCURSAL GAONA: Av. Gaona 1301 (Ciudadela)
ADMINISTRACION Y VENTAS POR MAYOR: Sarmiento 3196 (Capital)

VENTA A REVENDEDORES

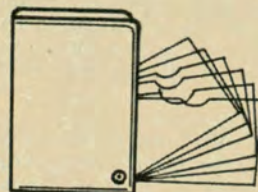
PROMOCIONESE!

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.

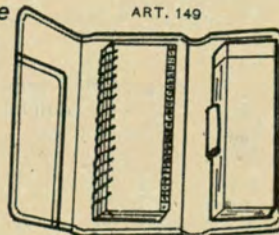
Llaveros, termómetros, porta documentos, personales y de guantera, portafolios, carnets, banderines, carpetas y sobres transparentes para Listas de Precios, pueden ser esa pequeña gran solución que concreta negocios.

Impresiones en oro, planograf y electrónico.

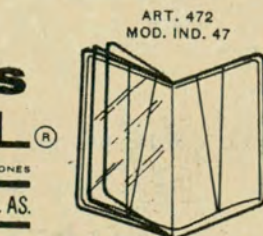
VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE



ART. 107
MOD. IND. 1893



ART. 149



ART. 472
MOD. IND. 47

PLASTICOS EIFFEL
SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES

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

CONSULTENOS SIN COMPROMISO • SOMOS FABRICANTES

DEL TURISMO, DE LOS TURISTAS, Y ALGO DEL DELTA

Por GILBERTO J. RIEGA

Para Autoclub



Este es el aspecto que ofrece el Centro Turístico del Delta del Automóvil Club Argentino, desde las confortables lanchas que conducen a él.

HACER turismo es disfrutar de un estado de ánimo especial, del cual se goza en forma nata o adquirida. Feliz es aquel que nace con el turismo en las venas, ya que tiene ante sí la imagen del mundo como tema, aunque las realidades de la vida, las tarifas de la IATA y los presupuestos familiares puedan, en alguna medida, aquietar su espíritu viajero y reducir a términos más pequeños sus ansias de horizontes.

Sin embargo, no sólo hace turismo quien logra fotografiarse sobre un camello cansado y resignado, frente a las pirámides que inspiraron la frase napoleónica. Tampoco es turista solamente quien ve jugar, acariciada por la brisa, la llama ante la tumba del Soldado Desconocido, bajo el Arco de Triunfo, y tampoco es imprescindible sentarse en las gradas vacías y milenarias del Coliseo, en Roma, y evocar estremecido la lucha entre los cristianos y los leones, que era en el fondo una lucha sólo entre hombres. Con lo que queda dicho tratamos de señalar que, en cierto modo, también es turista quien aprende a observar a su paso, con ojos distintivos, lo que para los hombres comunes y normales (no turistas) sólo es rutina y tedio.

Así, puede uno asombrarse cada vez que las palomas en la Plaza de Mayo esperan hasta último momento para elevarse antes del pisotón humano, o encontrar en las volutas de humo que los barquichuelos en la Vuelta de Rocha vomitan por sus

chimeneas el motivo de atracción que no está lejos ni caro, sino aquí nomás, a su alcance y el mío, y que se brinda real, sin la distorsión estereotipada del folleto o el cartel de turismo. Claro que este tipo de turismo es el que podríamos llamar químicamente puro. Tiene el mérito de abstraerse de lo espectacular, para encontrarlo en lo sencillo. Podría, en alguna medida, decirse que cuanto mejor vista tenga uno más visualizará entendiendo los colores, las formas y las perspectivas que la vida, paso a paso, todos y cada uno de los días, nos ofrece.

Feliz entonces quien nace con esa sensibilidad y que encuentra en cada momento el motivo de asombro, de interés y de la maravilla de la vida misma, porque su felicidad consistirá en hallar plenamente su propio itinerario, ausente aún, en caso extremo, de mares y de cielos, de camellos y de barcos que ronronean por el Sena mientras la noche llega y el sol, en su ocaso, alumbrá todavía la parte alta (prodigio de la curvatura terrestre) de la torre Eiffel.

Luego está el turista educado. No educado en el sentido de que ostente buenas maneras en la mesa y soporte con estoicismo y sonrisas las malas compañías, sino aquél que aprendió, a fuerza de motivaciones institucionales y promocionales, las ventajas del turismo. Fuera de mi ánimo criticar a este tipo de turista, ya que no sólo constituye la inmensa mayoría sino también es el que más corresponde a nuestra falible condición humana.

Nos educan para gustar del turismo como nos educan a retener el bostezo, que revelaría nuestra opinión sobre muchas cosas en la vida. Pero, claro está, que la enseñanza para gustar del turismo entra en las experiencias positivas, que aquilatamos sin esfuerzo, con placer presente y futuro, que nos promete un mundo redondo (aunque no tanto) y bien pequeño por cierto en la hora ac-

Los niños que concurren al Centro Turístico del Delta no han sido olvidados. Hay para ellos lugares seguros y adecuados con abundancia de juegos infantiles.

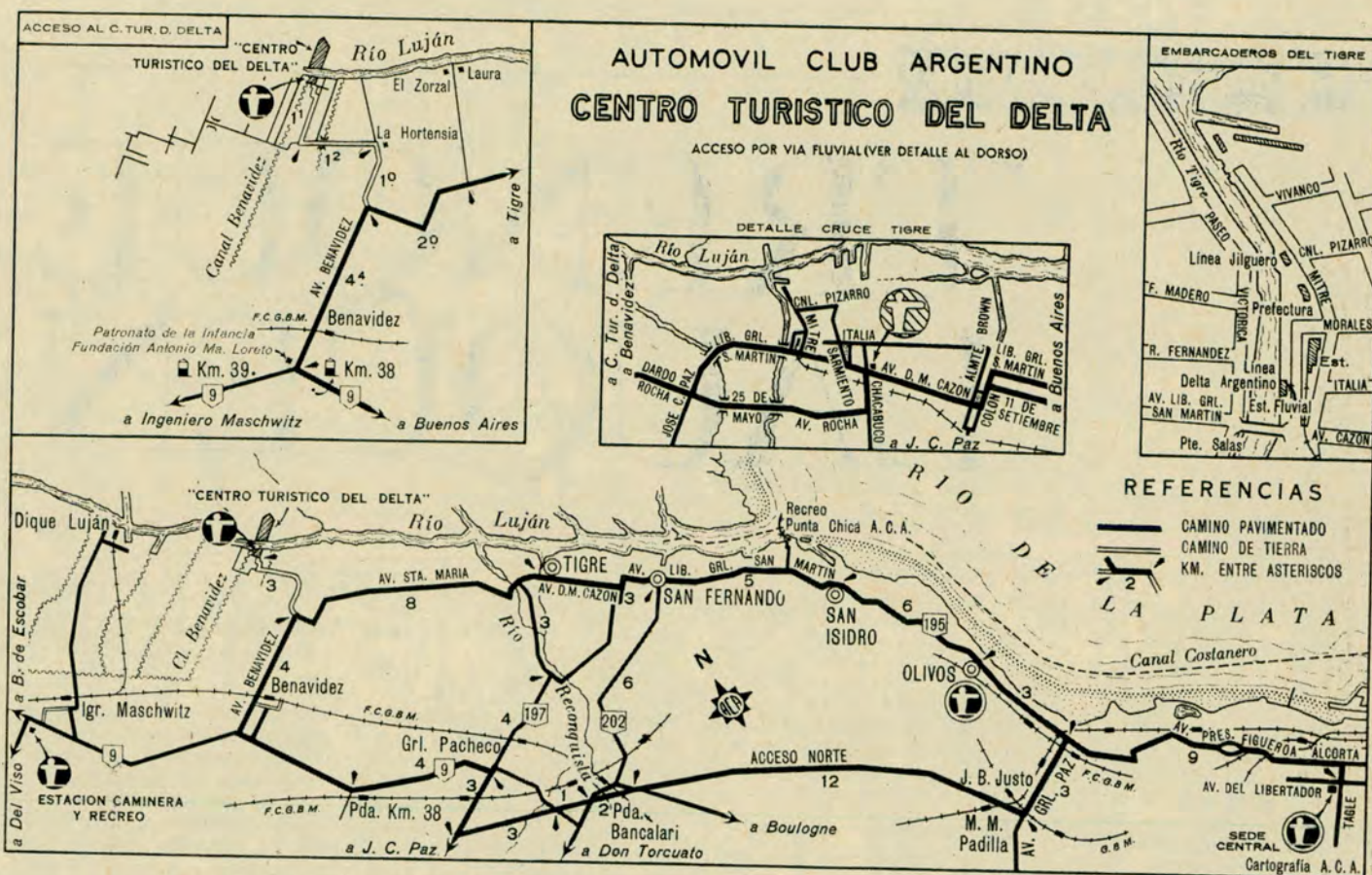


Otro sugestivo aspecto del Centro Turístico del Delta que para uso exclusivo de sus asociados ha instalado el Automóvil Club Argentino.



Intencionalmente estas fotografías han sido tomadas sin la presencia del gran número de socios que utiliza el Centro del A.C.A., a fin de que pueda apreciarse la amplitud y confort de sus instalaciones.





En este plano de ubicación indicamos la forma de llegar al Centro Turístico del Delta.

tual, con segura tendencia a empequeñecerse aún más. Claro está que la enseñanza del turismo en el plano mundial se orienta, por razones fáciles de comprender, hacia una magnitud global. La promoción mundial de turismo se basa en cruzar los océanos a velocidad cercana a la del sonido, hacer *surf* en el Pacífico y encontrar que las geishas son el sueño dorado de un ejecutivo occidental fatigado, que merece el *relax*.

Esto se explica por el hecho de que la industria hotelera y turística ha tomado tal vuelo (aviones aparte) que ya no puede hacer cosas a lo pequeño. El safari es para cazar leones con elefantes y rifles con miras telescópicas; el *surf* debe hacerse en la *big*, ola que nos lleva al máximo gozo, y al hospital, y no debe viajar-se a Norteamérica sin asistir a un lanzamiento espacial en Cabo Kennedy.

No es que me rebelo contra esta tónica moderna, avasallante y, por qué no decirlo, francamente fascinadora. Me alegra, me estimula y también me da un poco de envidia, justo es confesarlo, ya que me propone muchas más cosas de las que mi tiempo y mi bolsillo (o mi bolsillo y tiempo) me permiten conocer. No es sólo por eso que elevo mi voz en defensa del turista-turista. Creo que las matemáticas empiezan con los números dígitos y sólo después llegamos a las ecuaciones, y mal haría quien olvidara que todo lo que los hombres saben hacer tiene su origen

en las cosas comunes y corrientes.

Por eso, ¡viva el turista normal!, que encuentra, mientras prepara su billettera y su agenda para el gran viaje, motivo de placer en las excursiones comunes y normales, a su alcance diario. Y esto me lleva, gastadas ya muchas palabras, a señalar que los porteoños tenemos cerca algo que pocas veces apreciamos. Es la zona del Delta, una de las más atractivas y novedosas, y de ellos nos enteramos a veces, sólo cuando debemos agasajar a quien visita Buenos Aires. Ineludiblemente, en la visita guiada a sus bellezas, incluimos al Delta, sabiendo que mostraremos algo que nos hará quedar bien. Allí, el Automóvil Club Argentino tiene un Centro Turístico donde mucho se ha hecho y mucho aún está en ejecución.

La cercanía a Buenos Aires justifica el viaje dominguero matizado por la belleza en sí del trayecto al Tigre, que en su tradicional camino "del Bajo" no tiene nada que envidiar a zonas residenciales de países superdesarrollados. Ya en el Tigre, pocos kilómetros nos llevan, macadam y tierra en justa proporción, al costado del río Luján, donde una amplia zona de estacionamiento permite que la "máquina" repose. Un cruce en lancha (servicio del A.C.A.) nos lleva a la isla, frente mismo a la zona de estacionamiento, cuyas modernas y funcionales construcciones se observan desde lejos.

El Centro Turístico del Delta tiene una superficie de 28 hectáreas y

permite, por lo tanto, ir ampliando las zonas parquizadas a medida que las necesidades crecientes lo aconsejen. Un amplio comedor, de construcción funcional y moderna, domina la vista al río Luján y también a la zona de parque, donde infinidad de mesas y bancos permiten hacer, en la escala adecuada y con humo en los ojos, competencia a Brillat Savarin.

Instalaciones sanitarias, con la tradicional funcionalidad de las estaciones de servicio del club, duchas para bañistas, una planta potabilizadora de agua y grupos electrógenos, completan un ambiente que, a pesar de su gran capacidad receptiva, en la temporada de verano se colma al máximo.

En el amarradero contiguo a la zona de estacionamiento de automóviles existen, para clientes a flote, surtidores para todo tipo de combustible, y lo mismo ocurre en la zona de "parking", que seguramente no tardará en contar con amarraderos para lanchas en cantidad.

Conforma así el Centro Turístico del Delta un nuevo aporte al turismo que la política institucional del A.C.A. siempre ha promovido, y sólo faltaría recomendar a quienes visitan sus instalaciones no dejar de pasar al regreso por el Mercado de Frutos del Tigre, donde, espectáculo pintoresco a un lado y manzana o naranja al paso, al otro, muchos automovilistas ubican en el baúl del coche cantidades de fruta con el sabor especial que su mismo origen brinda. •

TRENQUE LAUQUEN

*Jalón civilizador en la pampa cimarrona
escrito por coraje de hombres y mujeres*

por **LUCIO ESPINOSA**
para Autoclub

TRENQUE LAUQUEN en pleno rumbo Oeste, distante 444 kilómetros de la capital federal, es otra de las ciudades cabeceras de partidos bonaerenses que conservan nombres indígenas. En el habla pampa significa Laguna Redonda, y el toponímico proviene de la laguna homónima, que afecta la forma de una herradura casi circular, de Este a Oeste, de caudal dulce, frecuentada desde tiempos inmemoriales por los pobladores autóctonos y conocida por los conquistadores hispanos adentrados en el desierto en procura de la fabulosa Ciudad de los Césares.

Como muchas otras poblaciones de nuestra provincia mayor, su origen está enraizado en la guerra de fronteras. Allí se construyó uno de los fortines rodeados de zanjas y empalizadas de palo a pique, que fueron verdaderos baluartes contra las invasiones aborígenes. Mediante este sistema defensivo, intercomunicado por líneas telegráficas militares, surgieron informes caseros transformados con el andar del tiempo en pujantes ciudades. Pero hay algo más, conmovedor y señero, en la historia y la leyenda de la Laguna Redonda, que al promediar el siglo XIX fue asiento y señorío del infiel, donde celebraba sus ritos paganos y donde el tamtam guerrero y los alaridos salvajes, antes de lanzarse al malón, estremecían los cuatro rumbos de la tierra. Fue la presencia de la mu-

jer en la empresa civilizadora, que compartió las vicisitudes y las esperanzas de los milicianos.

La consigna: avanzar

La historia que hoy evocamos en algo se parece a la conquista del Far West norteamericano, aunque acaso más épicos sean sus per-

files, y no por exacerbado sentimiento localista, a poco de meditar en el contenido espiritual de la empresa doctrinaria y exploradora, que no perseguía el fulgurante espejismo de los yacimientos auríferos. Por otra parte, en este episodio de Trenque Lauquen —virgen y soslayado por la producción ci-

nematográfica nacional, que aguarda al talento creador de argumentista y director— cabe un recuerdo: detrás de las recientes rastri-lladas indígenas, a través de la pampa misteriosa, marchaban sesenta y ocho familias, escoltando a seiscientos hombres de tropa.

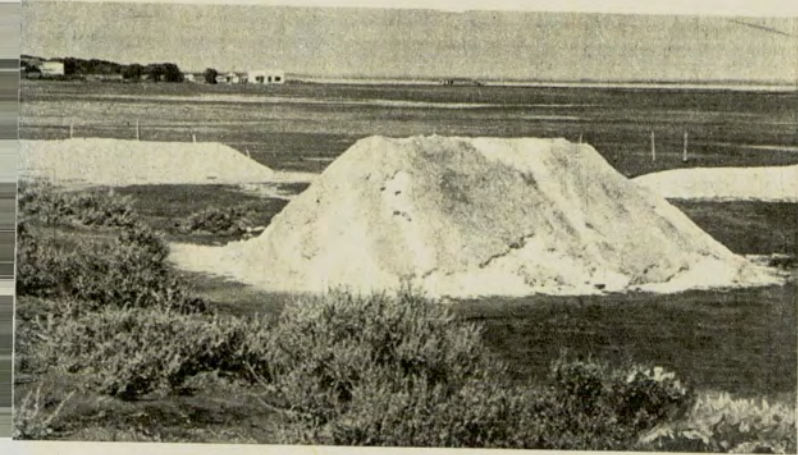
Partieron el 22 de marzo de 1876, desde el fuerte General Lavalle, actual partido de General Pinto, y arribaron el 27 de abril. La consigna era avanzar y lo hicieron aquellas anónimas, abnegadas y visionarias mujeres, sobre médanos y pantanos, desafiando el sol, los vientos y las lluvias, a pie y en hacinadas carretas que transportaban el ajuar, la vajilla doméstica y las herramientas de labranza para los futuros ranchos en la tierra prometida.

Villegas, el conductor

La gran aventura fue conducida por el general Conrado Villegas, que se había iniciado en la carrera de las armas incorporándose como soldado raso al Primer Escuadrón de Artillería de Buenos Aires, héroe de la Guerra del Paraguay y veterano de la expedición al desierto, cuya atrayente personalidad infundió fe y confianza a las familias porteñas enganchadas a aquella militancia heroica.



La iglesia parroquial de Nuestra Señora de los Desamparados, en la ciudad de Trenque Lauquen



Pilas de sal, como ésta, para la explotación industrial pueden verse en la zona bonaerense que nos ocupa.

Delineado el pueblo, que se trazó en una superficie de cien manzanas, en forma de damero, con diez cuadras por lado, se levantó en el centro un montículo de 24 metros de altura para emplazar la artillería y, simultáneamente, se construyeron, en magnífica comunidad de esfuerzos civiles y militares, cuarteles, viviendas y corrales para los 2.000 caballos y mulas, 205 bueyes y 1.600 ovejas que condujo, en gigantesco arreo, la expedición, en tanto ondeaba al tope de improvisado mástil la enseña celeste y blanca, como una nueva afirmación de la soberanía nacional en la milenaria heredad de los tehuelches.

Captura de Pincem

Las tropas acantonadas en Trenque Lauquen no permanecieron ociosas. El 8 de noviembre de 1878 se registró uno de los acontecimientos más memorables de la heroica gesta del desierto. Villegas había partido poco antes con seis jefes, 12 oficiales y 300 milicianos, cubriendo la distancia de cerca de cuarenta leguas que median hasta Jaquenque. Acamparon en un bosque por la noche y cayeron de sorpresa sobre las tolderías. En dicha acción, sin reponerse aún de las fatigas de 61 horas de marcha forzada, fue capturado el temible cacique Pincem, cayeron dos capitanejos y numerosos indios de lanza y se rescató a doce cristianos cautivos, aparte de conquis-

tarse un rico botín de ganado.

Autonomía municipal

Durante la primera década, lo que más tarde fue el partido de Trenque Lauquen se hallaba comprendido en la zona de frontera. Alejado el peligro del malón, se labraron campos y hubo abundantes cosechas, y la pulpería primitiva, donde se trocaban plumas de avestruces, mantas y cueros por yerba, tabaco y caña, se transformó en almacén de ramos generales, en tanto crecía la población, cobrando fisonomía urbana alrededor de la plaza.

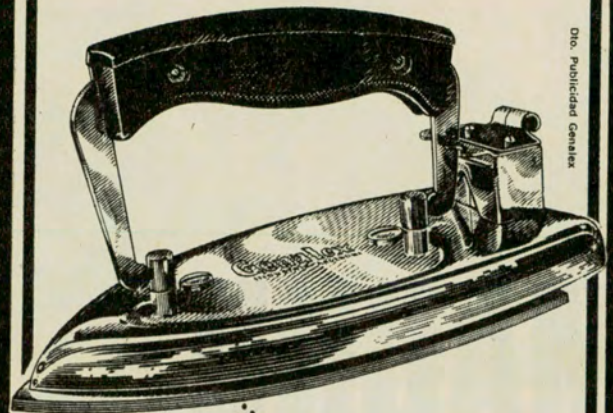
La autonomía municipal fue factor preponderante de progreso. En 1890 llegó el ferrocarril, acortando distancias, y al inaugurarse el siglo XX era una bella realidad el sueño visionario de los fundadores.

El parque municipal

La moderna ciudad de Trenque Lauquen ha rendido tributo a la memoria del general Conrado Villegas, abanderado de la épica aventura de su gestación. La plaza mayor donde se emplazaron los cañones de la guarnición primigenia lleva el nombre del prócer. En cuanto al Parque Municipal, de umbrosa arboleda, al borde de la legendaria Laguna Redonda, de aguas dulces y navegadas por pintorescas embarcaciones, brinda lisonjeras perspectivas para el turismo familiar. •

OFRECIDOS:

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



Dro. Publicidad Genalex

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

tratar en;

Genalex

JERARQUIA EN CALIDAD

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

La ciudad imperial de Cuzco alberga en la actualidad una población que supera los 100.000 habitantes. Es prodigiosa la conjunción de edificios precolombinos y de monumentos coloniales.

MACHU PICCHU

“El tiempo mata a los hombres... pero no pudo matar estas piedras”.

por JORGE D'AMATO Y ALBERTO SUSCO

para Autoclub



UN abanico de tejas rojas resplandecientes envuelve por arriba a la ciudad de Cuzco.

Desde la ventanilla del ferrocarril Cuzco-Santa Ana se observa un espectáculo de una belleza prodigiosa. La fronda compite con las torres de los templos. Innumerables pasadizos incaicos se alzan, rodeados de arca- das y portales.

Vamos hacia Machu Picchu, la ciudad perdida de los incas, acompañados por un día luminoso y radiante.

El tren zigzaguea entre los cerros y pronto alcanza la meseta interandina.

En cada parada, una invasión de coloridos vendedores se desliza por los pasillos voceando sus mercaderías. Abajo, sobre unas improvisadas mesas tendidas a lo largo del suelo polvoriento, una sopa caliente o un choclo humeante esperan al viajero para reconfortarlo.

Crecida la mañana, entramos en el cañón del río Urubamba, formado por



enormes moles de granito blanco. El valle se estrecha y la vegetación comienza a ser más espesa. En muchas oportunidades las ramas golpean violentamente contra la estructura de nuestro vagón.

La ciudad de piedra

El tren marcha ahora lentamente y se detiene frente a la estación Ruinas. Allí, un automóvil que espera nos deposita en quince minutos

en la cima de una montaña casi inaccesible.

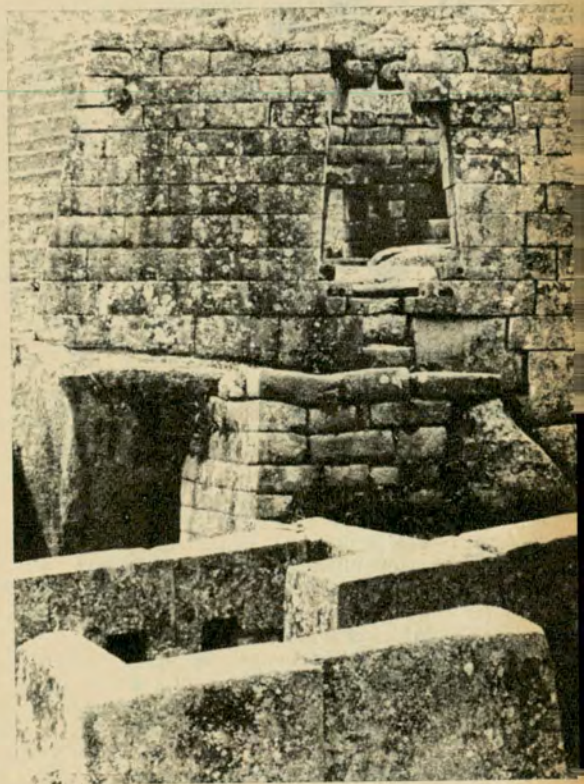
Machu Picchu y el paisaje que la rodea aparece en todo su esplendor, bajo una capa de amenazadoras nubes oscuras.

Un pequeño camino nos enfrenta con el sector agrícola de la ciudad, en donde un juego monumental de terrazas, verdaderas obras de ingenio, se alzan entre canales de riego inteligentemente distribuidos.

Más adelante se levanta la zona



Vista del sector de la ciudad donde estaban ubicados el barrio agrícola, el barrio intelectual y la cárcel. Al fondo, el cerro Huayna Picchu.



El torreón militar muestra la gran perfección de los peñascos de granito que se utilizaron para su construcción.

residencial, compuesta por no menos de ciento cincuenta edificaciones entrelazadas entre sí. Aquí se distinguen netamente dos partes. La primera, ubicada en el lugar más elevado, es la que corresponde a las construcciones más antiguas y de me-



En esta interesante fotografía vemos una de las puertas interiores de Machu Picchu.

Las vírgenes sagradas

Alguien, a nuestro lado, nos facilita algunos datos arqueológicos y menciona a Hiram Binham, el descubridor de Machu Picchu. Evocando su figura recordamos la interesantísima conclusión de su libro, que dice: *Sin duda esta bellísima y excepcional ciudad ha de tener una historia más que interesante. Escogida quizá hace más de mil años como refugio de los últimos amautas, se convirtió en la capital de un nuevo reino, para dar nacimiento a la familia reinante más notable de América del Sur, y fue parcialmente abandonada cuando Cuzco resplandeció de nueva gloria como capital del imperio inca; fue repoblada en un tiempo de decadencia, cuando llegó un nuevo invasor extranjero, venido esta vez del norte, que estaba animado del deseo de extinguir toda huella de la religión antigua, y pasó a ser finalmente la morada y refugio de las vírgenes sagradas, cuya institución representa uno de los aspectos más interesantes de la religión más humana y menos sanguinaria de América precolombina. Aquí, escogidas en un cañón de grandeza que causa estupor, protegidas de la naturaleza y el hombre, las Vírgenes del Sol, una a una, se extinguieron sin dejar un solo descendiente que revelase la importancia o explicase el significado de las ruinas que coronaron los abismos sobre los que se yergue Machu Picchu.* •

por diseño, lo cual hace pensar que pertenecía a la clase privilegiada. En esta zona se encuentra el famoso torreón militar, la casa del Inca, el Templo de las Tres Ventanas, y en lo alto, dominando el escenario circundante, el templo del Sol, en cuyo interior se encuentra la piedra del Intihuatana, tallada en una pieza, que se utilizaba en la gran ceremonia anual en donde los Supremos Sacerdotes lograban amarrar al astro en el solsticio invernal.

La segunda parte, formada por construcciones más simples y que han resistido menos a la acción del tiempo, albergaba a los barrios agrícola e intelectual.

En medio de todo el conjunto arquitectónico se levanta la plaza Sagrada, lugar donde el inca celebraba ceremonias rituales.

Un amanecer como pocos

Durante toda la noche había llovido torrencialmente sobre los cerros tapizados de vegetación.

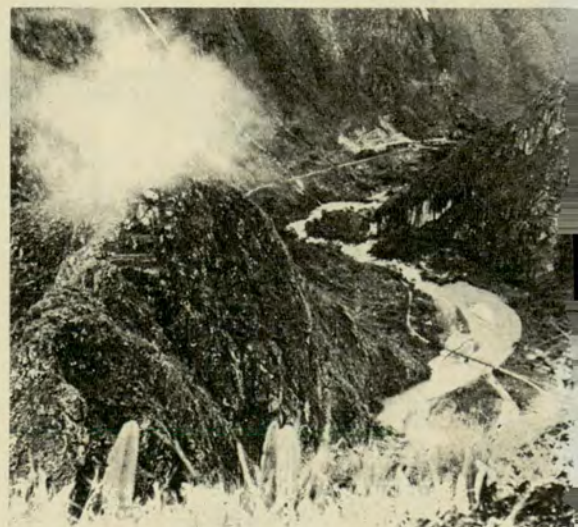
La mañana asomó tímidamente con las últimas gotas del aguacero. El agua cantarina corría por los desniveles del suelo.

Una densa neblina suspendía en el aire las construcciones, que se alzaban a nuestra vista como emergiendo de un mar de nubes.

En la atmósfera se sentía una quietud de siglos. De pronto, densas columnas de humedad comenzaron a girar lentamente, elevándose en forma de remolino. Los reflejos inundaron el ambiente, que se teñía de una intimidad suprema.

Al rato, el sol se filtró por la espesura, modificando el paisaje. El humo vaporoso se desprendía del suelo, transformándose nuevamente en cúmulos que abrazaban en lo alto a las agudas colinas.

Durante largo tiempo observamos el espectáculo. Era un amanecer como pocos, en el que se palpaba esa maravillosa conjunción que liga al espíritu del hombre con la naturaleza.



El río Urubamba serpenteando a través de un cañón de granito, rodeando casi por completo el cerro Huayna Picchu.

BOMARZO

Y SU PARQUE DE LOS MONSTRUOS

Será desde ahora un lugar más de atracción turística, dentro de Italia, para los argentinos

Por
LOLA PITA MARTINEZ

Para Autoclub

LA grandiosa pintura renacentista trazada por Mujica Láinez en Bomarzo, suscita curiosidad por conocer el escenario. En la lectura de la obra, éste se diluye entre nombres y episodios, y el viajero se queda sin poder fijarlo en sus itinerarios. En los mapas corrientes del turismo automovilístico, Bomarzo, minúscula y perdida en el olvido, no figura. No obstante, para el turismo italiano es un lugar que cuenta como atracción. Vamos a ubicarlo con precisión a fin de que el viajero que pasa muy cerca de allí cuando recorre las rutas turísticas de Italia pueda, haciendo un breve desvío, conocer el lugar donde se sitúa una gran novela argentina.

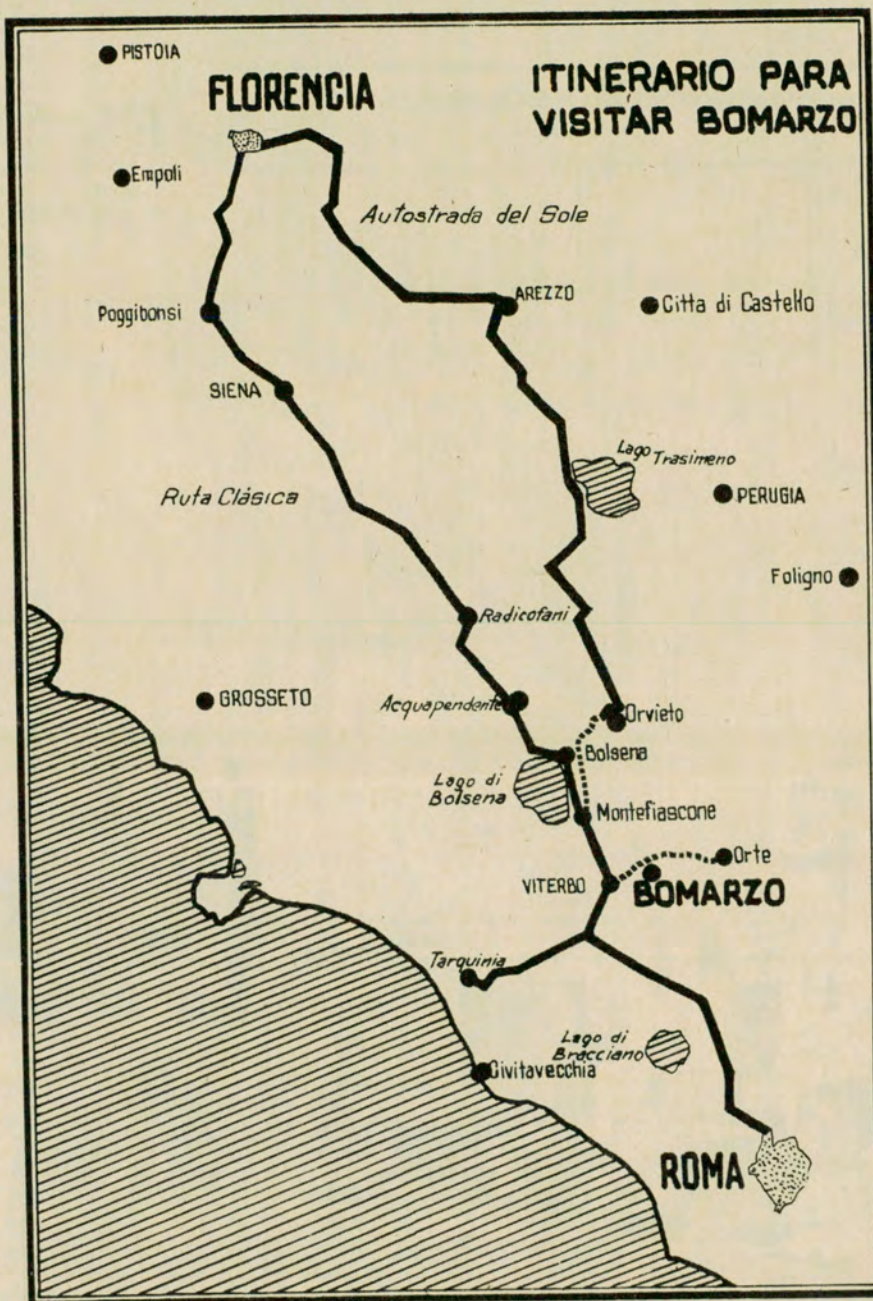
Cuando se viaja hacia el Sur desde Florencia a Roma pueden tomarse dos caminos: la novísima *Autostrada del Sole* o la ruta clásica que pasa por Siena y Viterbo. Esta es la más conducente, pues Bomarzo está a un paso de Viterbo. Si se viaja por la *Autostrada del Sole*, conviene abandonarla en Orvieto, doblando hacia la derecha en busca de Montefiascone, que conduce a Viterbo, o bien proseguir por la *Autostrada* hasta Orte, sobre el Tíber, doblando hacia la derecha por el camino secundario que en dirección a Viterbo conduce a Bomarzo.

Si el camino hacia Bomarzo se toma en Viterbo, inmediatamente se pasa por Bagnaia. Siguiendo en línea recta pronto se encuentra la señal que conduce a Bomarzo. Entre Viterbo y Orte hay 47 km. Aproximadamente en la mitad de este tramo, hacia el Norte, está señalada Bomarzo.

El camino clásico ofrece al viajero el gran atractivo de Siena medieval, con su admirable *Piazza del Campo*, plena de sugestión, en la cual se ce-

lebra la fiesta del *Palio delle Contrade* con trajes de época, dos veces al año, el 2 de julio y el 16 de agosto. El viajero debe demorarse en Siena para visitar, además, la admirable Catedral (Siglos XII a XIV), una de las creaciones más geniales y vivas del arte italiano; en ella halló Wagner la inspiración para la iglesia de su Parsifal. La ruta clásica pasa luego por Radicófani, que parece con sus castillos una acrópolis medieval; pasa además por Bolsena junto al lago homónimo. En esta ciudad se recuer-

da el famoso Milagro de Bolsena (año 1263) inmortalizado por Rafael en las Estancias del Vaticano. Viterbo, por fin, con su grandioso cinturón amurallado, ofrece el testimonio vivo de su pasado histórico, el cual arranca de la época etrusca. (En Tarquinia pueden visitarse las tumbas etruscas de fama mundial, donde se conservan pinturas que hablan de aquel misterioso pueblo.) El monumento más notable de Viterbo es el Palacio de los Papas, en Plaza del Duomo. ●



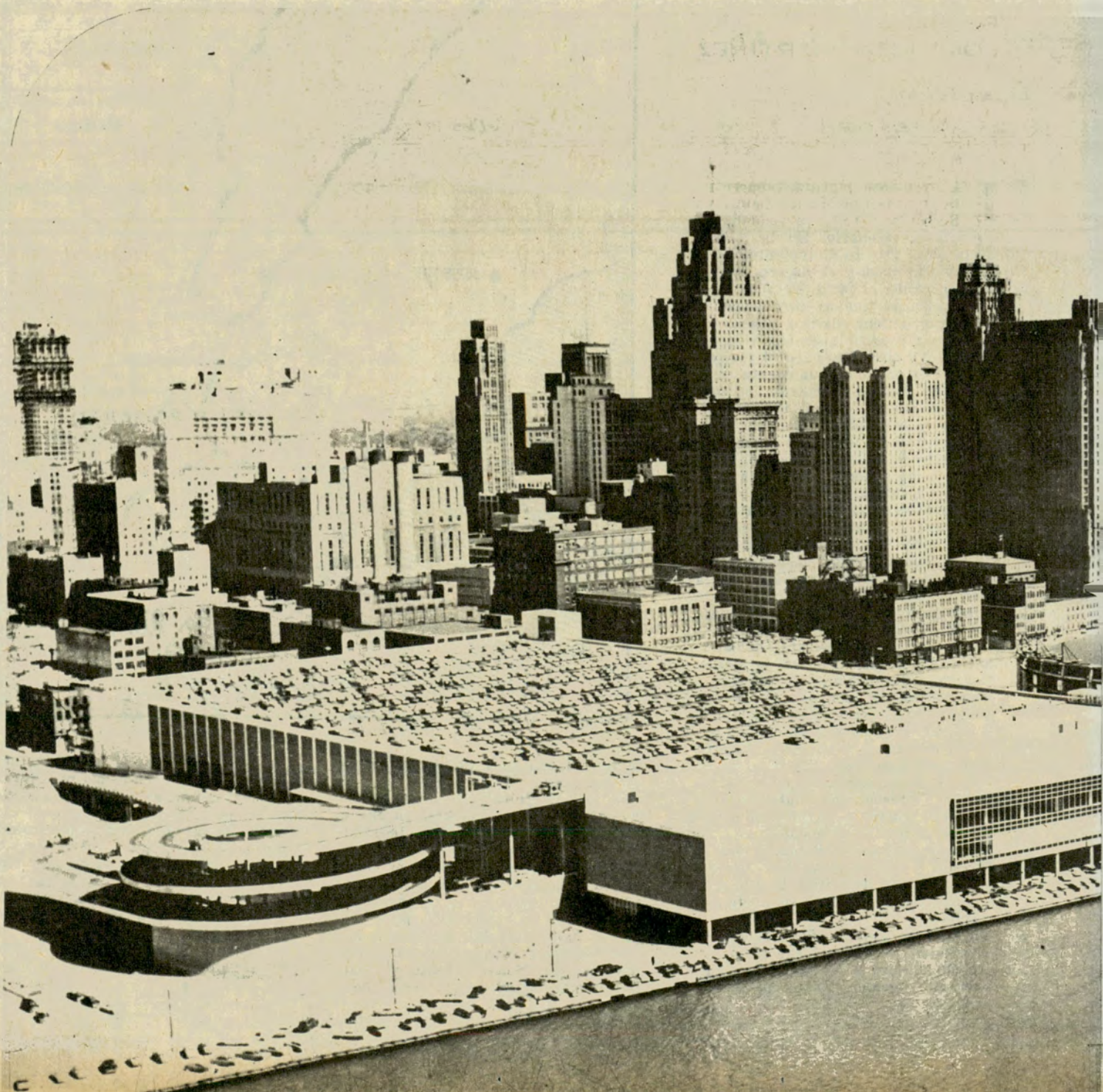
LA CALLE de l o sea la nueva bohemi Estados

Por EDMUNDO GUIBOURG

Para Autoclub

EN mérito a haber asistido, puede decirse, al brote de una barriada exótica, al margen mismo de una poderosa ciudad in-

dustrial de los Estados Unidos, nos inclinamos mayormente y con preocupadísima atención a querer observar esos focos hormiguean-



CIRUELA e n los Unidos

tes de la nueva bohemia norteamericana, pariente muy cercana de los existencialistas de París y de los beatniks de Londres. Por-

que comporta, en suma, una misma fauna, la que prolifera en el mundo sin duda a través del cine, de la TV y de los discos. Pero ¿cómo se concilian los atuendos, las modalidades desorbitadas, el andar tan despreocupados de la higiene, vistiendo ropas que, aún nuevas, convierten en andrajos y echando mano de chocantes aderezos, crecidas las melenas masculinas, raras y ralas las barbas? Un paso neto hacia la atorrancia. Consideramos a ésta a la luz de un concepto filosófico que hace del abandono externo un acto voluntario de independencia, conquistada sobre la sociedad común que se llama normal, y adoptada a título de felicidad, acaso fugaz. De ahí la legión desaprensiva de los hippies, vocablo que insinúa el estado de alucinación, de ensoñación embriagante y al mismo tiempo define el más obstinado y desdenoso conformismo. Antiburguesía, que si no es revolucionaria de las ideas, lo es de las costumbres. Antidomesticidad.

Evidentemente no son los viejos quienes transforman el mundo, aunque lo conduzcan al contrario, las transformaciones se producen como reactivo contra la conducción de los viejos. Hondo problema en sí el de saber si a la juventud que empuja el hoy y encara el mañana inmediato no le correspondería, por completo, la responsabilidad del tiempo que es el suyo; mientras los viejos insisten en creer en la virtud de la serenidad y de la sapiencia adquiridas, como si la experiencia hubiese servido alguna vez de algo en el desenvolvimiento de la historia.

No estaría demás que se barajasen los debatidos argumentos de los viejos fren-

Esta foto, que da una idea del crecimiento urbano de la ciudad de Detroit, no permite imaginar la existencia de calles como Plum Street.

ELIMINE EL RECALENTAMIENTO DEL MOTOR DE SU COCHE!



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. Al 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.

En venta en bazares, ferreterías, almacenes y casas de artículos de limpieza.

te a las más pintorescas de las expresiones de la juventud rebelde, pero la verdad es que queríamos limitarnos a un terreno que se escuda en lo artístico, para trocarse en moral, soslayando lo social y lo político. Representa no obstante una faceta social que inquieta. El que quiera reírse de las juventudes noconformistas puede hacerlo a sus anchas y extremar las burlas ante un ridículo llevado a lo grotesco. Mucho nos tememos que al reírse no alcance a advertir algo que en rigor está cambiando la faz de la sociedad.

Hacia el uni-sex

En el París surrealista que había sido removido por los Picasso, los Matisse, los Braque y los Brancusi, y volcanizado por los manifiestos de Breton, un Cocteau, muy distante de imaginar su devenir de académico, imprimió a la muchacha de entreguerra el tono de cierto descuido en el peinado y en el vestir, que al generalizarse durante el advenimiento de Sartre y de Camus, hizo que las gentes tranquilas clasificasen de existencialistas a las bandadas que en sótanos y covachas bailaban desaforadamente los frenéticos ritmos nuevos, y no porque tales hordas desaprensivas estuviesen formadas por adeptos de la filosofía de Heidegger, sino porque el disparaje la verificaba. Hoy el mundo de los *beatles* ha dejado aquella etapa bastante atrás, tanto que, a poco que se quisiera describirla, habría que remitirse a una evocación similar a la que entonces era menester para aludir a los períodos que subsiguieron a la Bohemia con mayúscula, la estereotipada por Mürger. Romantismos sucesivos, por mucho que el marbete romántico fuese repudiado por cada nueva leva. En el fondo, todo era, como hoy, gesto antiburgués y noconformismo.

En el Londres de la última década afloraron, y se multiplicaron de pronto, los muchachos de melenas femeninas, afeitados o con barbas, que junto a muchachas de pelo corto y pantalón estrecho tendían al *uni-sex*, esa confusión visual que los caricaturistas ya habían subrayado, observando las playas balnearias del mundo entero. Unos lo estima-



En Detroit, la ciudad por excelencia del automóvil, la Calle de la Giruela es la antítesis de rutas como ésta, propia del año 2000.

ron una moda y otros un cáncer social. Hemos visto por las calles del Soho, a la hora vespertina, filtrarse de cafés y de zaguanes la tribu innumerable. Después la cinematografía sacó partido de ese ambiente prodigo en las más dudosas suposiciones, ligándolo a los combates entre clanes, donde sin otro argumento que el de integrar una facción eventual se accorre a romperse la crisma a mamporros y garrotazos, aprendizaje gratuito de la humana agresión guerrera.

Claro que las bohemias solían ser más pacíficas, salvo turbias riñas de borrachos de tabernas. En cuanto al aspecto, no se olvide que espantaban a los tenderos y a la gente municipal y espesa, el artista plástico o el músico de pantalones acampanados, saco de pana, barba en desarreglo debajo de la pipa y chambergo aludo sobre las crenchas, tanto como el melneudo de hogaño vestido a lo promesante.

Plum street

Nadie ignora el Greenwich

pasada de arco sobre el dorso desnudo.

San Francisco, la gran ciudad del Pacífico, con animación constante de feria, sobrepasó la bohemia neoyorquina en las extravagancias de su Barrio Viejo. Y Chicago, capital de los ganseters, creó un centro pintoresco que fue juzgado por el Municipio materia de turismo, por donde los ediles dispusieron repavimentar con prolijidad todos los accesos. Más allá de la frontera septentrional, el apacible Toronto vio cuajar en su seno el ramo de rebeldía. Pero la barriada de atractiva atorrancia que en explosión de juventud desconforme hemos visto nacer, se sitúa en Detroit, a no muchos kilómetros del Dearborn de los hornos Ford. Una pequeña población recalcitrante, alojada no se sabe cómo en casas viejas sustraídas a la piqueta y que se caen a pedazos. Lo mismo que en torno a un santuario, bazares, almacenes y boutiques se posesionan del lugar y lo apuntalan. Alguno que otro escolar adolescente consagra el descanso del sábado y el domingo a sentirse vagabundo en ese rincón y soñar en medio del falansterio esotérico, donde los muchachos de todas edades y sin otra ocupación llevan camisetas con números o con grandes rostros estampados, despliegan tónicas o calzan pantalones cortos, previa y deliberadamente deshilachados, se adornan con uno o varios collares y flores artificiales, en tanto las muchachas tratan de parecerse a varones, las que no llevan minifaldas flotantes. El común mandamiento es no lavarse, a no ser bajo la imperiosidad de la lluvia que, de paso, en el verano, aclara la ropa puesta. Las boutiques venden artesanías, ponchos andinos y sarapes mexicanos, ídolos africanos, prendas chillonas, estatuillas, discos, afiches, cencerros, toda clase de bagatelas, y el turista husmea. Ateliers y minúsculas galerías ofrecen cuadros, esculturas, reconstrucciones de supuestas antigüedades. Bajo el lema de Comunidad de Arte de Detroit esta supuración de urbe se intitula Plum Street, es decir, la Calle de la Giruela. •

Village de Nueva York ni el East Village, barrios turísticos cual lo fue otrora el Montmartre parisiense. La gente de la ciudad entera, incluso la que siente miedo de asomarse al ghetto negro de Harlem, concurre los domingos a ver expuestos en plaza pública lo que a su somero juicio no pasa de marrachos de presuntos artistas. Antro noctámbulo, de ateliers en tertulia, de pequeños teatros, de penumbrosas tabernas, de librerías, de gimnasios. John Gruen lo describe en un libro de fotos atractivas, "La nueva bohemia". Barrio que invoca semidioses que conocen mal: Apollinaire, Artaud, Brecht, Stanislavky, Breton, Tzara, Kafka, Picasso y profetas que todos allí conocen bien: Walt Whitman y Henry Miller. Sitios abigarrados, el café La Mamma, donde se puso en escena "La madonna en el huerto", de Paul Foster; el *Dom*, donde expone esculturas Moe Adrian; el teatro circular donde se asiste a "El contrabajo humano", vibraciones del cuerpo, con una ultrasimbólica

Nuestro colaborador y destacado artista José Martorell, alguna de cuyas obras han sido adquiridas por el A.C.A., en compañía del actor Alfredo Alcón, que en la película protagoniza a Martín Fierro.

EL ARTISTA JOSE MARTORELL Y LA FILMACION DE "MARTIN FIERRO"

NUESTRO colaborador, el prestigioso artista, José Martorell, asistió durante casi dos meses a las tareas de filmación de la película nacional "Martín Fierro", estrenada, como se sabe, con gran éxito de crítica y de público. Martorell, algunas de cuyas obras han sido adquiridas por el Automóvil Club Argentino para su posterior entrega como obsequio a distintas personalidades de nuestro Continente, realizó en ese lapso veinticinco retratos de los principales personajes creados por José Hernández, figurando entre ellos el gaucho Martín



El amigo de Fierro, otro de los personajes de la película y del libro captados por el artista Martorell.

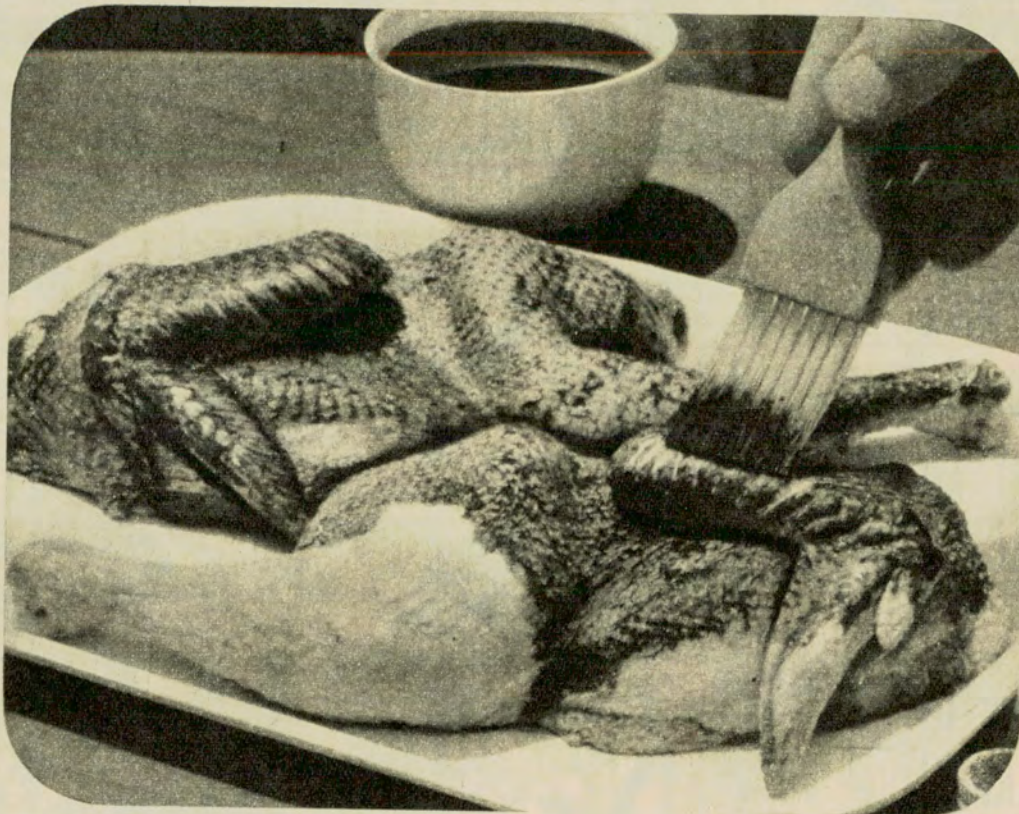


El sargento Cruz, encarnado por Lautaro Murúa, cartón por José Martorell.



El gaucho Martín Fierro en la caracterización de Alfredo Alcón a través de la visión de Martorell.

Fierro, el sargento Cruz, el viejo Vizcacha. La cautiva, las mujeres de Fierro y Cruz, los hijos de Fierro, el jefe de la partida, comandantes y soldados de la frontera, etc. Los trabajos que ilustran esta página dan una adecuada idea de los altos valores artísticos de las obras de Martorell, cuyos méritos resulta obvio señalar.



EL antiguo reino de Aragón corresponde, gastronómicamente, a la zona de los chilindrones, y su capital, Zaragoza, tiene desde antiguo justa fama, tanto por sus cocineros como por sus comilones.

Aragonés fue el primer recetario que se imprimió en España, y es fama que cuando Alfonso V, el Magnánimo, salió a la conquista de Nápoles, llevó consigo al maestro Rubert, que guisaba como nadie. Y aun antes, en las épocas en que las huestes de Roger de Flor llevaban triunfantes el grito de ¡Aragó! ¡Aragó! por todo el Mediterráneo hasta Bizancio, las mujeres que esperaban su vuelta allá en los pueblos de la montaña, ya preparaban la *fruta de sartén*, hecha con harina, azúcar y anís, y para la Nochebuena el vino quemado, que se perfuma con canela en rama, corteza de naranja y azúcar, y la contundente *sopa de Aragón*, que tiene la particularidad de cocerse al horno.

Pero el plato aragonés por excelencia es el pollo o el cordero a la chilindrón, sin el cual no se concibe un festejo.

La receta que vamos a dar es la de un célebre cocinero zaragozano, Luis Bandrés, y aunque la dosis pueda parecer excesiva (½ pollo por persona), la reproducimos tal cual.

Para seis comensales se necesitan tres pollos grandes, pero tiernos. Des-

Por los reinos de Aragón

Alfajores Argentinos

por ANGELA SILVA

para Autoclub

pues de limpiarlos bien, se los corta en trozos de tamaño regular y se los echa en una sartén, en la que se habrán quemado, con un diente de ajo, dos decilitros de aceite de buena calidad. (Medir exactamente). Se los espolvorea con sal y algo de pimienta machacada y se les mueve en la sartén con objeto de que se doren por todos lados.

Cuando comienzan a dorarse se les agregan 300 gramos de jamón magro, partido en trozos delgados, y una cebolla muy menudamente picada. Se sigue meneando el conjunto, y al cabo de unos momentos, se añaden seis pimientos colorados grandes, mondados y cortados en trozos, y seis u ocho tomates, también mondados y cortados en pedazos lo más menudos que se pueda. Déjase sofreír todo junto hasta que estén bien tiernos los pollos, y se procurará que el plato resulte más bien seco que caldoso.

Como a los argentinos no suele gustarles el ajo, a pesar del rancio abuelo de este condimento, que usaban los egipcios y que los romanos tenían en gran estima, quiero advertir que puede ser reemplazado por un cuarto de cebolla, que se retirará una vez dorada (cosa que también debe hacerse con el ajo, en caso de usarlo).

Lo único que resta decir es que, según L. A. de la Vega, insigne au-

toridad en la materia, el mejor acompañamiento para las chilindronadas es un vino tinto aragonés.

ALFAJORES

En los años de la Independencia, los indios eran dueños de los dos tercios del territorio de la provincia de Buenos Aires.

Sus dominios se extendían por lo que indistintamente se designaba con los nombres bastante vagos de *el Desierto*, o *Tierra Adentro* o *La Pampa*, y las relaciones con la población cristiana oscilaban entre la guerra sin cuartel, el intercambio pacífico o el tributo disfrazado, según las épocas, según las regiones, según las respectivas autoridades.

Se comprende que atravesar las tierras del infiel no era entonces fácil, por más de un motivo. Sin embargo, no faltaban los audaces. En 1806 —relata un cronista—, Luis de la Cruz, partiendo de Chile, cruzó el Desierto hasta llegar, tres meses más tarde, al Fuerte Melincué. Al pasar por las tierras de Mamil-mapú se dirigió al cacique general de los ranqueles —Carrupilún— y le obsequió bizcochos y dulces, un par de espuelas de plata, un rico sombrero, harina tostada y cruda y dos cajas de alfajores.

La escena tiene todo el color de una de las tantas embajadas ante reyezuelos bárbaros, que abundan desde que el mundo es mundo; pero el detalle de las dos cajas de alfajores le confiere un peculiarísimo tinte criollo.

¿Qué fe no se tendría en la exquisitez de aquellos alfajores con los que se esperaba ganar la buena voluntad del cacique, de quien dependía la libertad y hasta la vida?

El alfajor, por supuesto, pertenece a la repostería hispano-árabe; pero vaya a saber cómo se transformó entre nosotros hasta convertirse en una especialidad nacional. Porque lo curioso es que el alfajor argentino no tiene nada que ver con el español o morisco, al que el erudito Adolfo de Castro dedicó un concienzudo estudio.

En Andalucía, donde son comunes, ninguno de sus tipos —el del barrio del Albaicín, del cual se jacta con razón Granada; los de Antequera, en Málaga; los de Medina, que constituyen el orgullo de Cádiz— tiene semejanza alguna con el nuestro. Aquí y en Chile sólo conservan en común con la golosina española el nombre.

Fuera de los cordobeses, cuya primacía nadie discute, los más populares son los santiagueños y los santafecinos, y últimamente, ya industrializados, los marplatenses. En Corrientes existen unos, hechos con harina de mandioca, muy distintos de todos los citados.

El relleno clásico es el dulce de leche, pero los hay de arrope, de membrillo, de turrón, etc.

Sobre los tipos que llamaremos clásicos, se han creado infinitas variaciones, de las cuales ofrezco una, que se puede asegurar que es excelente:

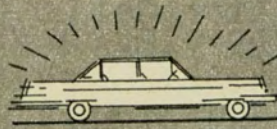
6 yemas
1 cucharada de sopa de agua
1 taza de harina

Mezclar en un bol. Estirar sobre la mesa y cortar 5 porciones parejas. Estirar cada una con el palote sobre bastante harina, para que no se pegue; cortar con un plato playo 5 redondeles y con los recortes

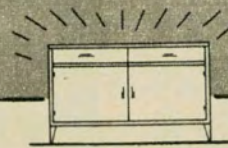
sobrantes de masa hacer un sexto. Cocinar sobre una placa, que no necesita ser enmantecada, en horno apenas tibio, vigilando continuamente, pues siendo la masa muy finita se tuesta con mucha facilidad.

Aparte batir las 6 claras a nieve y agregarle 12 cucharadas de azúcar, cocinar a bañomaría, batiendo que forme picos (unos 15 minutos). Se unen los discos de masa con abundante dulce de leche y luego se cubre el alfajor con el merengue y se adorna con grageas. •

para automóviles...



para muebles...



...EL RESULTADO ES ASOMBROSO!

Grumete deja una película brillante sobre la pintura de los automóviles y la superficie de los muebles. Grumete por su doble utilidad no tiene competencia. Realce la pintura o lustre con el

GRUMETE 13

LUSTRE LIQUIDO CON SILICONES

Repele el polvo y la suciedad, no se pega, AHORRA LAVADOS.

Toda la línea Grumete es irremplazable por su brillante calidad.
GRUMETE 16 - GRUMETE 18 - GRUMETE 14 - GRUMETE LIMPIAMANOS.

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

TODOS los años, el 12 de octubre, un grupo de los que fueron sus amigos y admiradores se reúne ante la tumba que guarda sus restos, en el cementerio de Flores, para recordar y rendir homenaje al que fuera, sin duda alguna el más grande de los payadores argentinos de su tiempo: Gabino Ezeiza. Había nacido en el barrio de San Telmo en febrero de 1858 y falleció en Floresta el mismo día en que llegaba, por primera vez, a la presidencia de la Nación don Hipólito Yrigoyen, amigo, correligionario y jefe del celebrado trovador criollo. Se ha recordado también que don Hipólito, al día siguiente de la asunción del mando, al solicitar a su secretario las novedades del día y oír esta primera noticia como presidente: *Ayer murió Gabino Ezeiza*, se puso serio, pensativo, agregando, como único comentario y embargada su alma de quién sabe cuántos recuerdos: *Pobre Gabino, él sí que fue un amigo leal*.

Ezeiza, payador y guitarrista

Al publicar la noticia de la muerte de Gabino Ezeiza, *La Prensa* dijo que éste no era sólo un cantor impecable de tristes y trovos conocidos, sino también payador de buena ley en la más amplia acepción de la palabra y que, por lo tanto, no era una figura vulgar la que desaparecía con el viejo cantor. Y *La Nación*, en la misma circunstancia, decía que Ezeiza era, al mismo tiempo que un representante típico de costumbres populares nuestras, un tipo original por la grandeza con que se realizaban en él las modalidades de los payadores nacionales y por cierto carácter pintoresco y simpático que tenía su figura.

Con estas apreciaciones coinciden todos los escritores, periodistas y amigos que se han ocupado del romántico y andariego payador argentino, trashumante consuetudinario, como lo ha calificado Domingo Prat en su *Diccionario de guitarristas*, en donde traza un acertado perfil de la personalidad de Ezeiza. Admiraba — dice — su rápida concepción para improvisar y su facilidad para las payadas de contrapunto, que lo tuvieron como el máximo cultor y maestro. Días enteros pulsaba la guitarra junto con otros adversarios, contando improvisaciones tanto más difíciles cuanto que eran contestaciones rápidas a ladinas preguntas. A veces — debemos agregar —, cuando esas preguntas eran formuladas por el público que lo oía (no en payadas de contrapunto) y las respuestas correctas no eran conocidas por el cantor, éste se ingeniaba, sin embargo, para salir del paso, aunque para ello se tomara cierto tiempo, como veremos al recordar algunas anécdotas contadas por testigos o por personas que se enteraron de ellas en buenas fuentes de información.

Domingo Prat, en la obra citada, dice que conoció personalmente y trabajó gran amistad con el insigne payador en la casa del profesor Sinópoli, en San Isidro, allá por el año 1909, y

GABINO EZEIZA,

por ADOLFO E. PACHECO

para Autoclub



se admiraba de su gran don de gentes y su intachable caballerosidad, que contrastaba con su vida errante, donde se adquieren toda clase de brusquedades en el decir, en el obrar, en los mismos hábitos de la personalidad. Y agrega esto otro, muy importante: *Igualmente, en casa de Sinópoli comprobamos sus grandes dotes guitarrísticas de intérprete y ejecutante, valoradas por su condición de autodidacta, como todo buen payador*. Otro autor, que lo conoció personalmente también, lo llamó *payador nobilísimo y culto*. En cambio, algunos lo calificaron de *moreno iletrado*, pero sin desconocer sus condiciones realmente excepcionales como cantor, improvisador y guitarrista autodidacta. Si Ezeiza ha tenido en su tiempo adversarios y detractores, es indudable que ello se habrá debido más a la pasión política que a otra cosa, y hoy son muy pocos los que no le reconocen todas sus virtudes como cantor popular.

Tito Livio Foppa ha escrito: *Por su dominio de la rima Ezeiza adquirió*

justificado prestigio, que perduró a través del tiempo. Además de poseer agradable voz, hizo gala de conocimientos poco comunes en los otros colegas, ya que frente a ellos en numerosos contrapuntos sacó a relucir la ciencia "martinferrista" y un singular saber sobre mitología, historia y refranero gauchesco. Estos atributos, unidos a su vida andariega, a sus episodios románticos y a su militancia y sus consecuencias políticas, le otorgaron un sitio de preferencia en la memoria y en la leyenda que aureola su figura.

Efectivamente, a Ezeiza se lo recuerda como un caso de excepción y no se olvidan aún sus famosas payadas de contrapunto con los rivales más famosos y capaces de su tiempo. Mario A. López Osorio, en *Oro nativo*, recuerda: *Sostuvo con Nemesio Trejo una payada que duró tres noches. Venció en otra payada a Maximiliano Santillán, en 25 de Mayo, en el año 1898, después de haber derrotado a Pablo J. Vázquez en el teatro Florida, de Pergamino, en el año 1891. Y afir-*

EL PAYADOR POR ANTONOMASIA



ma el autor citado que Ezeiza en sus improvisaciones se caracterizaba por la espontaneidad y fluidez de sus poesías a través de su temperamento combativo, cáustico y a veces expresivo. Era, además, dice, un versificador instantáneo, que dejó de esto bien sentado prestigio. Por todo ello se explica su fama aquí y en el Uruguay, en donde compitió con los mejores cultores del género.

Su fama en el Uruguay se vio acrecentada cuando, en circunstancias que no hemos podido determinar exactamente, por existir versiones contradictorias, improvisó, en un medio al comienzo poco favorable, según se dice, para el cantor argentino de parte del público que lo oía, su famoso *Saludo a Paysandú*, que hasta ahora se recuerda y se canta en ambas márgenes del Plata:

*Heroico Paysandú, yo te saludo,
hermano de la patria en que nació.
Tus hechos y tus glorias esplendentes
se cantan en mi patria como aquí.
Los bardos que tenemos en el Plata,*

Estado actual de la casa
en que actuó Gabino Ezeiza, el
payador, en el solar
nativo de San
Martín, el héroe de los Andes.

*que escalan el Olimpo en su canción,
dedican a este pueblo de valientes
su grande y más sublime inspiración.
Hermanos en las luchas y en las*

*[glorias,
lo mismo que allá en Ituzaingó,
y en hechos nacionales que la historia
en uno y otro pueblo mencionó.
Heroico Paysandú, yo te saludo,
la Troya americana porque lo es;
saludo a este pueblo de valientes,
y cuna de los bravos Treinta y Tres.*

Y con el que conquistó una gran ovación y la adhesión total de sus oyentes.

Gabino Ezeiza, negro como el bravo rival de Martín Fierro —ha dicho Ismael Moya—, era el payador por antonomasia. El y su guitarra constituían una identidad sentimental jamás quebrantada.

Algunas anécdotas del payador

Sería una cosa muy larga narrar todas las anécdotas que se cuentan de Gabino Ezeiza no sólo como improvisador y payador de contrapunto, sino también como político y hombre de acción. Aquí solamente recordaremos algunas, que ponen en evidencia la facilidad que tenía el Santos Vega moreno para hacer versos y su clara inteligencia para salir del paso en ciertas situaciones difíciles de su oficio de payador.

El poeta y escritor entrerriano Marcelino M. Román, en *Itinerario del payador*, dice que se cuenta que una vez Ezeiza se encontraba improvisando sobre diversos temas propuestos por los oyentes. Entre estos se hallaba el caricaturista José María Cao (famoso entonces por sus dibujos), a quien se le ocurrió pedirle que cantara sobre logaritmos. *El payador aceptó —dice—, pero pidió que se le permitiese ausentarse por algunos momentos. Dejó su guitarra y abandonó el local.* Pensaron que era una fuga. Lo creyeron corrido. Después se supo que había ido a pedir a un profesor amigo, domiciliado en las cercanías, que lo instruyera en ese árido y complicado asunto, el cual le fue rápidamente explicado. Pronto estuvo de vuelta. Tomó su encordada y empezó de nuevo a fluir la inagotable vertiente de su canto:

*Señores, voy a explicar
la ciencia del logaritmo,
si acierto a cantar al ritmo
de mi modesto pagar.
Pongamos por empezar,
dos progresiones enfrente,
por diferencia y cociente
correspondiendo entre sí,
y ¡ahijuna! saldrá de aquí
un sistema sorprendente...*

Y así siguió. El tema fue desarrollado brillantemente, y, como en tantas ocasiones, estruendosos aplausos y grandes muestras de admiración premiaron su desempeño.

Otra anécdota parecida a ésta es la que contó un escritor uruguayo en una nota periodística dedicada a Ezeiza. A éste se lo había invitado a una reunión en la que se encontraban varios profesionales: médicos, hombres de ciencia y otros. Enseguida comenzaron las preguntas para que el cantor las contestara improvisando. Entre otras cosas, se le preguntó qué es el agua. Como en el caso anterior, pide para descansar un momento; sale a la calle y, en una farmacia cercana, se informa. *De regreso —dice el periodista— tiene pronta su respuesta: el agua es para apagar la sed, es para que crezcan los pastos, es para que el campo se vista de colores...*

*...Para los pobres y ricos
una bendición de Dios,
pero si pregunta un químico,
el agua es hache dos O.*

El orgullo del payador —agrega el relator del hecho— llega hasta eso: responder a un profesional en sus mismos términos.

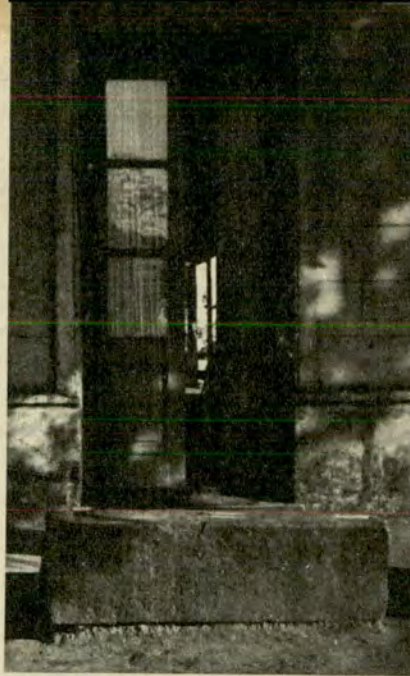
Rodolfo Senet cuenta que, en 1900,

pudo comprobar —sin creer mucho al principio en las aptitudes de los payadores para improvisar— las condiciones excepcionales del cantor porteño. Ezeiza, después de una larga gira por los territorios del sur, volvía a la capital, donde tenía fijado su domicilio y residía su familia; regresaba cantando de pueblo en pueblo, como quien dice, a su nido cantando de rama en rama.

Se detuvo en Dolores, donde Senet era a la sazón vicedirector y profesor de la Escuela Normal. Ezeiza allí iba a cantar en una confitería. Aquél le propuso entonces, con otro colega, que el acto se realizara en el teatro de la localidad, cosa que el cantor aceptó sin vacilar. Se confeccionó el programa, y para completarlo se le propuso que la última parte fuera improvisada. El payador no hizo objeción alguna a esto, pero indicó que no podía improvisar así no más, sin ningún estímulo o sin nada que le diera pie. Entonces le propusieron pasar proyecciones luminosas con figuras o vistas diversas preparadas en la Escuela Normal (sobre anatomía, geografía, zoología, etc.) para que las describiera cantando. Ezeiza aceptó gustoso la propuesta y luego ni siquiera se molestó en lo más mínimo para saber a qué temas podían referirse las proyecciones luminosas sobre las que debía improvisar. Así llegó el momento tan esperado por el público, que ya lo había aplaudido largamente en la primera parte del programa, y apareció la vista inicial. *Bordoneó breves instantes —dice Senet— y, tanteando, improvisó con bastante acierto. Las aptitudes de Gabino necesitaban estos acicates desconcertantes, y a la media docena de estas vistas sobre temas tan diversos había despertado por completo. No obstante ser la primera vez que cantaba en esa forma, en cuanto aparecía la vista, súbitamente salía el primer verso, y los restantes le salían sin interrupción.* El público lo aplaudía con estrépito, y el entusiasmo general se comunicó de tal manera a todos, que hasta los que pasaban las láminas cayeron en el vértigo de la velocidad y lo hacían tan rápidamente que no le daban tiempo al cantor a analizar lo que tenía ante sus ojos, y ello obligó a éste a pedir en verso, terminando una cuarteta:

*No las pasen tan ligero
que no puedo improvisar.*

Gabino era, sin disputa, un caso real —dice Senet. Y agrega—: Tenía un aptitud estupenda para hacer versos. Los improvisaba así, en un instante, y como tenía un oído perfecto para la medida, la cadencia y la rima le salían sonoras. Claro está que no en frío, como él mismo decía, sino excitado por la composición misma, por el público que lo escuchaba y, posiblemente, por la tonada, por el ritmo de la música... Y su tipo de cerebración en este sentido, comparándolo con los tipos del movimiento en física, no era uniforme, sino uniformemente acelerado, es decir, su facilidad para versificar y su



Entrada de la casa de don José Vanini, en la que se hospedó Gabino Ezeiza, en Yapeyú. La piedra labrada que aparece es de época jesuítica.

brillo mental se intensificaban gradualmente a medida que trabajaba.

Ezeiza en Yapeyú

Todos los autores que han escrito sobre la vida de Gabino Ezeiza están de acuerdo en afirmar que era un andariego, un bohemio, que continuamente recorría el país para llevar su canto a todas partes. Pero ninguno de ellos —que sepamos, por lo menos— ha hecho referencia a su viaje y estada en Yapeyú (Corrientes), pueblo natal del general San Martín, en la primera década de este siglo (tal vez en 1908).

Ezeiza llegó a Yapeyú no sabemos procedente de dónde, posiblemente después de visitar algunos pueblos del litoral, zona a la que viajaba con cierta frecuencia, según se dice. En Yapeyú, apartado pueblecito a donde entonces era casi una proeza llegar, el cantor se hospedó, por falta de hotel, en la casa de don José Vanini, antiguo vecino y próspero comerciante del lugar.

¿Qué lo habrá llevado al payador a visitar la *Cuna del Héroe*? ¿Qué sentimiento lo habrá guiado hasta allí? Nada sabemos sobre esto. Lo cierto es que Gabino Ezeiza actuó en Yapeyú, es decir, realizó sus presentaciones en público en una casa particular, que existe aún (no había en el pueblo, ni los hay hoy, cine ni teatro), y que contaba con un salón, si no cómodo, más o menos amplio, para dar cabida a la concurrencia que asistía a las funciones del gran payador, atraída por la fama y las cosas que se contaban, también por allá, de su vida singular.

Es una verdadera lástima que no haya quedado ninguna constancia documental, absolutamente nada escrito, sobre lo que hizo y dijo Ezeiza en Yapeyú, pueblo que seguramente tuvo que producir en el alma del poeta cantor muchas impresiones y hacerle evocar hechos y hazañas gloriosas del general San Martín, a

quien él ya había cantado en algunas de sus composiciones.

En Yapeyú hasta hoy hay vecinos que recuerdan aquellos versos muy conocidos de Ezeiza, y que él los cantó allí, según dicen, varias veces, sobre un episodio del combate de San Lorenzo, y que comienzan así:

*El día tres de febrero
de mil ochocientos trece,
tibia la aurora aparece
bañada en rojo capuz,
y del Paraná sus lomas
donde el césped verde crece
y la oscuridad fenece
haciendo el sol con su luz.*

No sabemos que el payador le haya dedicado entonces ni después ningún canto a Yapeyú, ni sabemos que allí se le haya pedido que improvisara algo sobre el pueblo natal del libertador de medio continente, pero es indudable que, de haber sucedido esto último, lo hubiera hecho con facilidad y satisfacción.

Pero lo que sabemos, por haberlo oído de testigos presenciales, es la siguiente anécdota del cantor, con la que cerramos esta nota.

Una noche que Ezeiza no iba a actuar en público en Yapeyú y que por eso se encontraba, después de cenar, sentado en la vereda a la manera provinciana, junto a una gran piedra labrada de la época jesuítica que todavía existe allá, en lo de Vanini, y saboreando con otros vecinos una copa de ginebra, el dueño de casa, italiano de origen, pero radicado en la zona desde muy joven y donde había formado su familia, viendo que su huésped casi no hablaba y parecía ya con sueño, le pidió que improvisara algo para amenizar la modesta y casi familiar reunión. Ezeiza aceptó. Le alcanzaron su guitarra, y entonces pidió el tema para su improvisación. Don José, creyendo ponerlo en serio apuro, pues ni se había imaginado que el payador conocía muy bien el tema, le solicitó que cantara sobre José Garibaldi, su ilustre compatriota.

Entonces Ezeiza, para despabilarse y ordenar seguramente sus ideas, empezó a *templar las cuerdas* —como Picardía antes de comenzar su relato en el poema hernandiano—, y hecho lo cual, después de un corto bordoneo, comenzó a cantar, haciendo, según se dice en Yapeyú, una interesante y completa biografía del gran italiano, de vida verdaderamente novelesca: que estuvo en nuestro país; que combatió en Entre Ríos, donde antes estuviera preso y fuera torturado; que en 1842, como jefe de la llamada *flotilla suicida*, tuvo que vérselas nada menos que con la escuadra del almirante Brown, y que después, de regreso a su patria, actuara con tanto brillo y vigor en las luchas políticas de su tiempo y por la unidad italiana.

La improvisación de Ezeiza terminó brillantemente y dejó pasmados de admiración a todos los que la escucharon, y con una gran satisfacción, sin duda, al dueño de casa, viejo y consecuente admirador de Garibaldi, Mazzini, Cavour...

NOTÍCULAS

Patrullas escolares

EL 29 de marzo del corriente año, en un documento dotado de toda la solemnidad formal de los actos oficiales emanados de la presidencia de los Estados Unidos, Lyndon B. Johnson proclamó la semana del 5 al 11 de mayo de 1968 como la "Semana de las Patrullas Nacionales de Seguridad Escolar"; el Presidente publicó ese decreto respondiendo a una resolución aprobada por ambas cámaras del Congreso conjuntamente. Las "Patrullas Nacionales" son las que se organizan con escolares que ayudan a sus pequeños condiscípulos a evitar las dificultades del tránsito, al llegar o al partir de los institutos de enseñanza.

Con respecto a esa proclamación presidencial, transcribimos el siguiente comentario del periódico "The New York Motorist", que edita el Automóvil Club de la Ciudad Imperial.

"Durante cerca de cincuenta años, las patrullas escolares voluntarias han prestado importantes servicios a los otros niños que llegan a las escuelas o se retiran de ellas. Esas patrullas voluntarias no solamente han protegido incontables vidas jóvenes en ese lapso, sino que, entre otros méritos conquistados, también han enseñado la obediencia a las leyes y reglamentos del tránsito y la observancia de prácticas de seguridad por los peatones."

Inventiva mexicana

La policía de la ciudad de México ha inventado un nuevo procedimiento para desalentar a los automovilistas aficionados a estacionar sus coches en lugares prohibidos por las ordenanzas; remueve y retira la chapa delantera de la patente. Si el infractor quiere adquirir una chapa nueva, debe pagar, íntegramente por segunda vez, el precio de la patente, y una suma poco más o menos igual debe desembolsar si prefiere recuperar la chapa secuestrada.

Débiles mujeres

En los Estados Unidos poseen, en la actualidad, licencias para conducir alrededor de 40 millones de mujeres; esta cifra cubre el 41 % del total de las licencias en vigencia. Desde 1960, el número de conductoras creció en más del 30 % y se estima que en 1970 la cifra excederá absoluta y proporcionalmente a la de los hombres que conducen.

El milagro sueco

Parece que el negocio de la distribución de diarios y revistas, en Suecia, es sumamente productivo. Se informa, en efecto, que uno de los agentes de esa actividad, que se desempeña en Estocolmo, efectúa el reparto de su "mercadería"... en un Rolls-Royce cuyo costo es de 16.000 dólares!

Para la fe

En una ciudad italiana —según hace saber el "New York Motorist"—, acaba de ser construida una iglesia de modernísimo estilo y comodidades: los automovilistas pueden asistir a los servicios sin bajar de sus vehículos. Lo que no se sabe todavía, comenta el citado periódico, es cómo procederán los monaguillos o "aláteres" para efectuar las colectas entre los fieles.

La demanda de los automóviles japoneses

La Asociación de Fabricantes de Automóviles del Japón, en un estudio realizado, ha estimado la demanda total de automotores japoneses (que incluye la local y extranjera) para el año fiscal de 1968 a marzo de 1969— en 3.900.000 unidades, es decir, un aumento de sólo el 20,7 % sobre el año fiscal anterior, que registró un aumento del 29,9 respecto de 1966.

Esta moderada perspectiva se debe al deterioro del clima económico imperante actualmente en el mundo y del que Japón no ha podido sustraerse. A pesar de ello, los programas de producción de las empresas estiman para este año fabricar 4.400.000 unidades.

290

SEE O



SEGURIDAD en alto grado!

Superando todas las marcas de seguridad, llegó DUR-BLOC Alta Performance: El fluido para frenos de acción total con punto de ebullición de 290°. Esta excepcional entrega lo coloca automáticamente a la vanguardia de fluidos para frenos argentinos; brinda un 55% extra de seguridad sobre las exigencias de la Norma SAE-70 R3 y permite el uso más versátil en toda clase de automotores, desde coches de carreras, transportes colectivos de pasajeros, camiones y todo automóvil que necesite respuestas RAPIDAS y EFICIENTES... con "Seguridad en alto grado"!

Además, DUR-BLOC Súper Pesado, punto de ebullición de 200°, ideal para todo tipo de automotor.

INSUSTITUIBLES para Frenos a Disco.

FLUIDOS PARA FRENO

DUR-BLOC

MONTE O

RINCONES ARGENTINOS

RECOSTADA en las márgenes de su río soñoliento, Gualeguay duerme aún la siesta de los predios provincianos. Quien haya visitado Gualeguay una vez, con toda seguridad padece la nostalgia del retorno. Sus habitantes son personas cordiales y simpáticas, que no se hurtan a ninguna clase de confraternidad, y fácilmente se llega a hermanar en este pueblo con las características de su vecindario.

Poseedora de cultura, la gente sabe utilizarla para hacer más placentera la estada de quienes se sientan atraídos por visitar la ciudad. No hay entre sus habitantes problemas de clases. Todos son uno y uno son todos. Por lo menos, no existe ese estiramiento que se nota en otras ciudades de la misma Entre Ríos, donde se tiene muy en cuenta el privilegio de casta, aún cuando ésta no sea sino el recuerdo de otros tiempos.

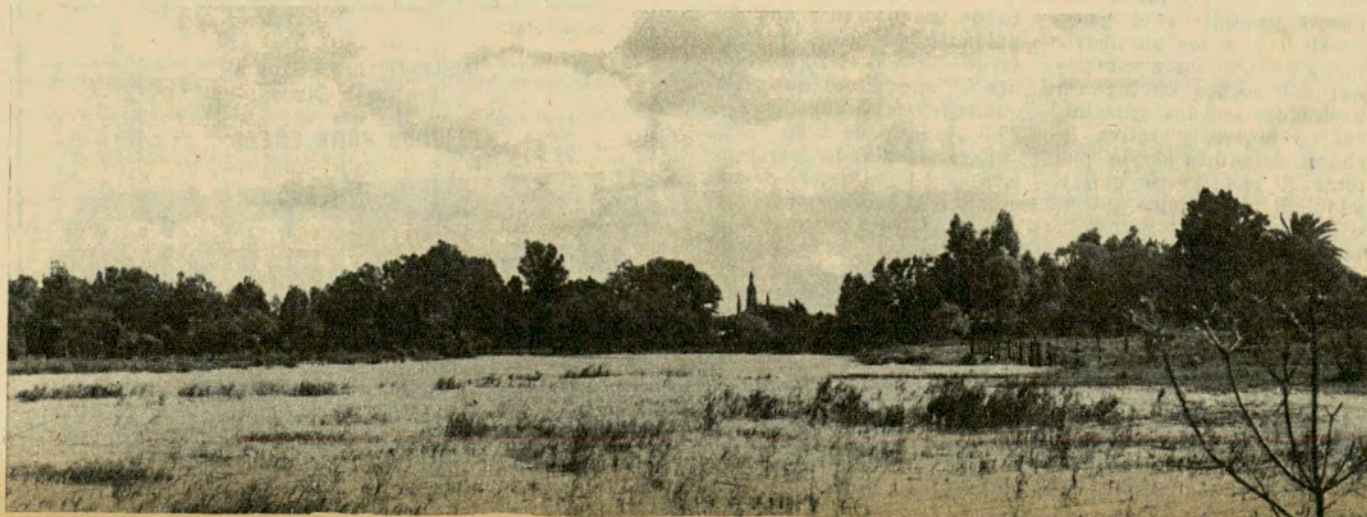
Las riberas están maravillosamente dotadas de paisajes de ensueño, de manera que el artista tiene amplio campo de acción para sus obras. Repito que los pobladores, sean ellos de la ciudad o campaña, son personas hospitalarias y cordiales,



PUEBLO CORDIAL Y HOSPITALARIO ES EL DE GUALEGUAY

Por
FRANCISCA A.
DE GARIBOTTI

Para Autoclub





Detalle del balneario de la ciudad de Gualeguay, en el que puede observarse el hermoso jardín de dalias florecidas.

histeria en las que mantiene a toda la población en un tremendo suspenso, aguardando las inundaciones y sus tremendas consecuencias.

Hay también varios hoteles, pero la verdad es que son insuficientes para la cantidad de viajeros que podrían desplazarse hacia Gualeguay con la pretensión de contar con un alojamiento cómodo y dotado de todo lo que hace grata la vida en unas vacaciones, que si se toman, son para solaz del espíritu y no para estar

deseando la llegada del día del regreso.

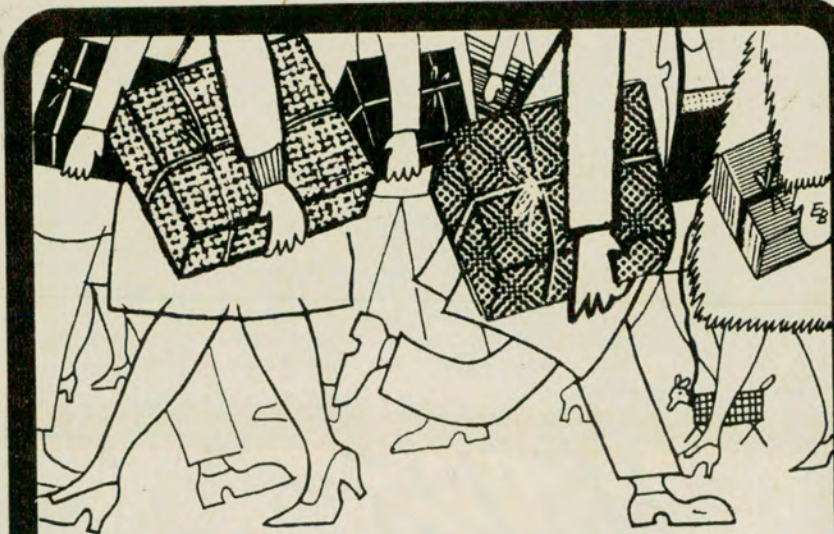
En este orden se está programando la construcción de un Hotel de Turismo que, de concretarse, será un motivo más para que Gualeguay se convierta en un centro de atracción turística de singular importancia.

En esa tarea se está actualmente y no hay duda de que se llegará a feliz término, para que Gualeguay ocupe entre nuestras ciudades el lugar de privilegio que le corresponde por derecho propio. •

que no retacean en ningún momento su colaboración, si quien visita el pueblo la solicita. Presto se anudan en este medio los lazos de la amistad y compañerismo y aún los lazos del amor, a los que es más difícil escapar, por cuanto Gualeguay cuenta con hermosas muchachas.

Tiene atractivos naturales, hermosas plazas, una edificación que, si no es toda moderna, ofrece mucho para admirar. Campos de deportes de toda naturaleza muy concurridos por los aficionados. Un parque hermosísimo al que hay que hacer más hermoso todavía; un balneario de gran categoría, con todas las comodidades inherentes; una moderna confitería sobre la costa, a propósito para mirar la luna y remontarse sobre el río en alguna noche hechizada de luz. Riberas bordeadas por melancólicos sauces que se espejan en las dormidas aguas en épocas de calma y que también suelen destrenzar sus ramas en la corriente, cuando ésta se torna tumultuosa, que este río tranquilo suele tener sus horas de

El río Gualeguay crecido, inundando los alrededores de la ciudad homónima. A lo lejos, la torre de la parroquia San Antonio.



BENEFICIESE!

con los descuentos que les otorgan las

CASAS ADHERIDAS

al

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

utilice sus servicios o efectúe sus compras en las mismas

PRESENTE SU CARNET DE SOCIO



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

PUBLICIDAD A. C. A.

NAUTICA

CUANDO LA RUTA ES AGUA

La importancia cada día más evidente que la práctica de los deportes náuticos está adquiriendo sin solución de continuidad, entre nosotros, mueve hoy a AUTOCLUB a dedicarle en sus páginas toda la atención que su difusión merece. Todo ello, claro está, como una contribución más a la creación de una auténtica conciencia marítima que se proyecte en un futuro inmediato sobre las posibilidades de nuestro país.

Con criterio realista debemos reconocer que, a pesar de todo lo hecho y de nuestros miles de kilómetros de litoral, gran parte del pueblo argentino permanece de espaldas al mar y a su realidad. Para ayudar a superar esa situación, AUTOCLUB se propone difundir, en primer término, toda actividad náutica cuyas características despierten el interés de la mayoría y, en especial, de la juventud. Vale decir, que hemos

de apoyar ampliamente todo aquello que esté al alcance de los más, sin perjuicio de ir encarando paulatinamente temas de mayor envergadura. Por lo tanto, y coincidiendo con la aproximación de los meses cálidos, hemos de ilustrar acerca de temas tales como la motonáutica, el yachting, el remo, el esquí acuático, algunos aspectos de la pesca embarcada, etc., no sólo desde el punto de vista deportivo sino también turístico, familiar e industrial. En otras palabras; trataremos de brindar un aspecto global de la cuestión para que los lectores de AUTOCLUB valoren en cada uno de sus significados esa tan ansiada conciencia marítima, que será realmente "nacional" el día en que cada argentino conozca a fondo la posición de su país frente al mar y la parte que le toca desempeñar para que esa posición se consolide.

Por otra parte, uno de los medios más eficaces que padres y educadores tienen a su alcance para asegurar el desarrollo moral de la juventud es la promoción de los deportes, y en especial de los deportes náuticos. Un contacto pleno con la naturaleza hace que se la comprenda y se la ame, y bien se sabe que quien ama la naturaleza no puede ser intrínsecamente malo. Esto en el aspecto espiritual. En cuanto a la educación del cuerpo, al cultivo de ese físico que ha de ser digno receptáculo de la ansiada "mens sana", de más está decir que la náutica lo ofrece todo para ese fin. Sólo nos faltaría agregar que, dadas las condiciones actuales de la industria naval ligera, toda familia puede hacerse partícipe de una diversión que, a la par que física y mentalmente sana, puede ser la base de esa nuestra tan ansiada conciencia marítima.

nuevo casco
PAGLIETTINI

445/125 nuevo
fuera
de borda
MERCURY

O 509



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 y Laprida S. A., Laprida 2150; **S. FERNANDO:** A. Regnicoli y Cía., Av. Ldor. 2074; **CORDOBA:** Menéndez y García Velazco, Av. Alvear 24; **STA. FE:** N. Bieler, Rivadavia 3523; **ROSARIO:** A. Turisendo, Tupungato 1481.



**ASTILLERO
DOMINGO
PAGLIETTINI
S. A. I. C. I. A. F.**
San Fernando
Buenos Aires - Argentina

MÁS DE MEDIO SIGLO AL SERVICIO DE LA INDUSTRIA NAVAL

ya llegó!

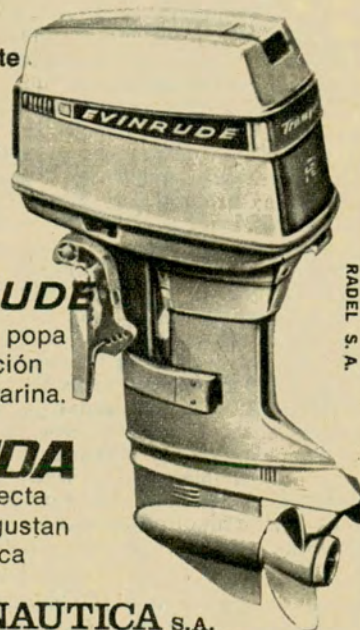
El más cautivante
de los
fuera de borda
Sea propietario
de los 55 HP
más poderoso
para el agua.
MOTOR

EVINRUDE

Ideales para la popa
de la embarcación
más amplia y marina.

LANCHA
BERMUDA

Conjunción perfecta
para quienes gustan
de la motonáutica



RADEL S. A.



NAUTICA S.A.

Uruguay 776 - Tel. 40-2864/9444



UN NUEVO CASCO

PROTOTIPO de una línea que sin lugar a dudas ha de alcanzar amplia y merecida difusión es este nuevo casco botado por Astillero Ortholan S. R. L. El airoso diseño de esta embarcación y los múl-

tiples refinamientos técnicos y de confort de que hace gala son producto de una fina artesanía en la cual sus constructores llevan ya 62 años de éxitos. Estas son sus características técnicas: eslora total: 10,10 m; manga, 3,30 m; puntal, 1,32 m; calado, 0,65 m; altura interior de la cabina, 1,87 m; comodidades de alojamiento para dormir, 6 personas; capacidad de agua potable, 100 litros; capacidad de combustible, 800 litros; número de motores, ejes y hélices, 2; potencia total de propulsión, 580 HP; velocidad, 60 Km/h.

Por otra parte, este casco, construido en madera, ha servido de modelo para confeccionar el molde de plástico polyester reforzado con fibra de vidrio con el que ya se ha laminado el primer casco de este material. Además, y haciendo honor a su inquietud creativa, Astillero Ortholan S. R. L. ya tiene en estudio la utilización de aleaciones livianas anticorrosivas de aluminio y magnesio para la construcción de este modelo. Con tal sistema, y utilizando la soldadura eléctrica protegida por gas inerte, se llega a una estructura "monocoque" similar a la del famoso "Gitan".

En resumen, las condiciones marinerías, belleza de líneas y las comodidades que ofrece esta línea, cuyo prototipo es el Andamar, le aseguran, sin lugar a dudas, un venturoso porvenir en nuestras aguas.



DESCUENTO
A LOS SOCIOS
DEL A. C. A.

**IDEAL
PARA
PESCA
PASEO O
SERVICIO
AUXILIAR**

MOTORES FUERA DE BORDA

TELEVEL-SACHS

0 163

Carlos Calvo 3233 - Capital

**MAS DE 200.000 UNIDADES
MOTRICES FABRICADAS
EN EL PAIS GARANTIZAN
NUESTRA CALIDAD**

Solicite folletos y una demostración gratis en su lugar preferido. para el Fuera de borda o la cortadora de cesp ed BAMBI

NCMBRE

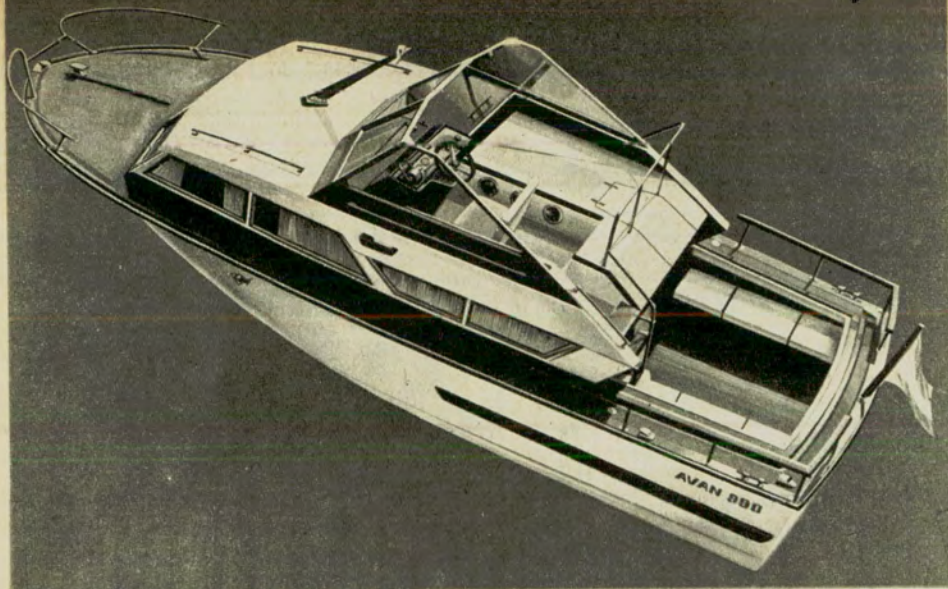
APELLIDO

DIRECCION

LOCALIDAD

SOLICITO: ENVIO DE FOLLETOS.
DEMOSTRACION O TECNICO

TACHAR LO QUE NO CORRESPONDA



NOVEDADES NAUTICAS

AL construir el revolucionario crucero Avan 990 con los mayores adelantos técnicos y de navegación del mundo, Avan S. A. se constituye en precursora de un nuevo estilo en este tipo de embarcaciones.

Tanto su exterior de diseño netamente marino, apto para la navegación en el océano, vías fluviales o espejos de agua en cualquier zona del país, como su interior, resuelto con elegancia y estilo, hacen que este barco sea un magnífico exponente de la industria naval argentina.

Sus principales características son: eslora, 9,90 m; manga, 3,30 m; puntal, 1,80 m; calado, 0,75 m; altura interior 2,15 m; comodidades de alojamiento para dormir, 8 personas; capacidad de agua potable, 500 litros; combustible, 600 litros; número de motores dentro fue-

ra de borda, 2 para hélices o hidrojete; potencia de propulsión, 400 HP; velocidad aproximada, 55 Km/h.

Su casco con V profunda ha sido moldeado en polyester reforzado con fibra de vidrio, y la disposición interna está compuesta por dos camarotes revestidos en madera y alfombrados, lo que le da mayor suntuosidad, ambos separados por los cuartos de vestir y de baño con duchas de agua caliente y fría. Además contará con una cocina a gas equipada con dos heladeras, eléctrica y a hielo; su puente de mando sobre-elevado con suficiente amplitud para lugar de reposo o reunión.

Sintetizando, este barco, que será botado en setiembre, aproximadamente, está llamado a constituirse en un verdadero impacto en los ambientes náuticos nacionales y extranjeros.

LA CASA A FLOTE

DE acuerdo a la vieja canción marinera: "feliz el que tiene su casa a flote", tenemos los argentinos una nueva razón para ser más felices, a la par que un legítimo motivo de orgullo. Responsable de ello es Acquamarine S. R. L. Esta firma ha emprendido en nuestro medio algo inédito hasta el presente: la construcción de casas flotantes. Con el sistema de plástico reforzado, sistema "sandwich" con madera balsa, ha proyectado y realizado el modelo "Kon-Tiki", para motor fuera de borda.

Dos camarotes dan comodidad completa a seis personas con 4 camas individuales y una camera. Posee, además, un baño, heladera, cocina, mesa convertible en cama, etc., además de dos amplios cockpits a proa y a popa. Lo que se dice un verdadero palacete flotante, que seguramente será bienvenido al floreciente mercado de la industria naval liviana.

INTERCEPTOR®

MÓTORES MARINOS INTERNOS Y DENTRO - FUERA DE BORDA DE 165 A 300 HP.

REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA LA REPUBLICA ARGENTINA: ASTILLERO ZUCATI S.C.A.

RIO LUJAN

T.E. 749 - 2335

(FRENTE CANAL SAN FERNANDO) Dirección Postal: Necochea 879 SAN FERNANDO

MIERES NAUTICA

BROKERS CHARTER

Av. del Libertador 2368 - Bs. As. - Tel. 83-1971 y 80-5389

VELEROS
LANCHAS
BOTES
CONSIGNACIONES
SEGUROS
MOTORES
ACCESORIOS
ASESORAMIENTO
PUERTO LIBRE
FINANCIACIONES

REPRESENTANTES:

ACQUAMARINE
AVAN
LOPEZ SUTTI
NAUTICA
ORTHOAN
ARQUIMEDES
CARNITI
CHRYSLER
EXTINUIDE
GM
JOSHMAN
MERCURY
SOLVO
VELIPA

1ª GUARDERIA NAUTICA

SARTHOU S.A.

SISTEMA RAPIDO DE TRASLADO. CONFITERIA, VESTUARIO Y PLAYA DE ESTACIONAMIENTO INTERNA.

ALVERA Y RIO LUJAN

SAN FERNANDO

Motores Fuera de Borda
TELEVEL - SACHS
Carlos Calvo 3233 - Capital

EL A.C.A. Y LA CONSTRUCCION NAVAL

EL título pudiera parecer capcioso, pero en realidad no lo es, ya que se refiere a la magnífica balsa autopropulsada que ha de efectuar, en un futuro no lejano, el cruce de personas entre los dos amarraderos que sirven al recreo Delta, que el A.C.A. posee sobre el río Luján.

Esta embarcación proyectada por astilleros Ortholan S. R. L. tendrá capacidad para transportar 250 personas, de las cuales 75 podrán sentarse en las bancadas instaladas en la popa y ambas bandas. El casco será de acero naval totalmente soldado por arco eléctrico. El techo de protección contra sol y lluvia se construirá en chapa de aluminio. En cuanto al sistema de embarque y desembarque de pasajeros se hará por la proa, donde se instalarán barandillas rebatibles sobre planos paralelos a crujía, formando así bretes con un frente de 8 metros,

lo que permitirá realizar dichas operaciones con comodidad, seguridad y rapidez.

Una de las características más notables de esta balsa es su propulsión a reacción por chorro de agua, mediante un motor diesel acoplado a una turbina de flujo axial, con deflectores del chorro para proporcionar un excelente gobierno sin necesidad de timón.

Estas son sus características principales: eslora total (sin botazo), 16 m. Eslora en flotación, 14,65 m; manga moldeada, 10 m; puntal moldeado, 0,90 m. Calado en carga (250 pasajeros), 0,30 m; velocidad aproximada, 12 Km/h.; potencia de motor, 100 HP.

Con lo que antecede queda demostrado que la acción del A.C.A. se extiende inclusive hasta el fomento de industrias que, como la naval, son pilares fundamentales en el progreso de los pueblos.

OPERACION FELICIDAD: AUTO + LANCHA



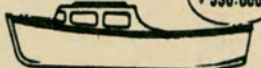
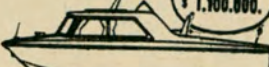
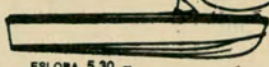
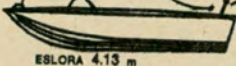
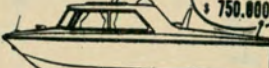
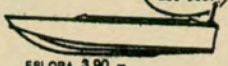
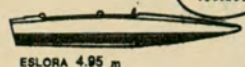

SE acercan los hermosos días del verano, y, quien más, quien menos, tiene sus proyectos. Usted, por supuesto, incluye en ellos a su coche. Es lo lógico. Ya a nadie se le ocurriría dejar el automóvil en casa e ir a veranear de infantería. Porque, si antes el coche era un lujo, hoy no pasa de ser una de las tantas necesidades de ésta, nuestra ajetreada vida moderna. Pero (siempre hay un pero en la vida del hombre) usted quizás no sólo tiene vocación de automovilista, sino que allá, en el fondo de sus complejos insatisfechos, tiene un Vito Dumas de agua dulce que se sale de la vaina por estar a flote. Y a veces, estando junto a un lago de Córdoba, un riacho del Delta o una playa atlántica, sintió unos deseos irrefrenables de meterse al agua con coche y todo. Si hasta ahora logró refrenar esos impulsos, póngase contento: está usted en los umbrales de una nueva etapa en su vida; la de la operación AUTO + LANCHA.

Vamos por partes: cierre los ojos e imagine un trailer acoplado a su coche y sobre ese simpático carrito un casco de "fiberglass", lo que vulgarmente llamamos "lancha de plástico", elegante, perfilada, irrompible y que no demanda ningún cuidado, ni siquiera de pintura, que es lo menos que exigen las embarcaciones de madera. Bueno..., ahora que imaginó a su lancha con su correspondiente motor fuera de borda, de más o menos HP según sea su presupuesto, piense en todo lo que esa lancha le ofrece. Si usted es pescador pone al alcance de sus anzuelos los lugares más codiciados y las presas que siempre soñó, del dorado a la corvina negra, sin olvidar al "flecha de plata". Si es esencialmente deportivo, recuerde que el esquí acuático es un ejercicio formidable. Si es simplemente paseadero, usted y los suyos se sacarán ampliamente el gusto, porque con una lancha se abren ante sus ojos paisajes inéditos y constantemente renovados.

EL AGUA YA ESTA!

solamente le falta decidir por la embarcación AVAN...

le sugerimos ella entre estas:

 <p>AVAN 550 P \$ 490.000.-</p> <p>ESLORA 5.30 m MANGA 1.98 m</p>	 <p>AVAN 440 \$ 550.000.</p> <p>ESLORA 4.45 m MANGA 1.75 m</p>
 <p>AVAN 480 \$ 330.000.</p> <p>ESLORA 4.80 m MANGA 1.70 m</p>	 <p>AVAN 550 U \$ 1.100.000.</p> <p>ESLORA 5.30 m MANGA 1.98 m 2 CUCHETAS BARCO - COCINA</p>
 <p>AVAN 550 \$ 590.000.</p> <p>ESLORA 5.30 m MANGA 1.98 m</p>	 <p>AVAN-410 \$ 390.000.</p> <p>ESLORA 4.15 m MANGA 1.65 m</p>
 <p>AVAN 550 U PICK-UP \$ 750.000.</p> <p>ESLORA 5.30 m MANGA 1.98 m</p>	 <p>AVAN 400 V \$ 290.000.</p> <p>ESLORA 3.90 m MANGA 1.48 m</p>
 <p>AVAN 505 \$ 400.000.</p> <p>ESLORA 4.95 m MANGA 1.53 m</p>	 <p>AVAN 300 \$ 260.000.</p> <p>ESLORA 3.60 m MANGA 1.62 m CALADO 0.225 m</p>



LA LINEA MAS COMPLETA DE EMBARCACIONES PARA DEPORTE Y TRABAJO

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

Canestrari y Cia. s.r.l.

Av. LIBERTADOR 3083 - T. E. 744-2086 - VICTORIA (San Fernando)

consulte al agente AVAN de su zona

MAS CONCIENCIA MARITIMA ARGENTINA



AL comenzar AUTOCLUB estos comentarios e informaciones sobre Náutica Deportiva, justamente sobre la finalización del Calendario 1967/68, trataremos de enfocar en apretada síntesis lo más destacado de la Motonáutica Nacional. Esta temporada, el Campeonato Argentino comenzó el 16 de julio del año pasado con la prueba que organizó el Club Delta Argentino, para finalizar el 9 de julio de este año con la competencia que no concretó en el Dique El Cadillal por falta de apoyo del Club de Tu-

NAUTICA DEPORTIVA

cumán de Pesca y Regatas; dicho torneo involucró veintidós competencias de las cuales no se llevaron a cabo las seis siguientes: 4 de febrero de este año el Club Náutico Atlántico Sur en Puerto Madryn; el 18 de febrero Club de Regatas Chascomús en esa localidad bonaerense; 16 de marzo y 7 de abril Club Atlético Boca Juniors en la Ciudad Deportiva; 21 de abril el Paraná Rowing Club, Paraná-Santa Fe, ida y vuelta; y por último el 9 de julio el Club Tucumán de Pesca y Regatas, en Dique El Cadillal.

Con respecto al torneo mayor que organiza anualmente la Federación Motonáutica Argentina entidad rectora de este deporte en nuestro país, existe un proyecto que será presentado a la Asamblea General Ordinaria, para que el nuevo campeonato dé comienzo juntamente con el año calendario.

CAMPEONATO METROPOLITANO

Por primera vez en la historia del deporte motor en el agua en la República Argentina, la Marina de Guerra, la Municipalidad de la Capital y Yacimientos Petrolíferos Fiscales apoyan la realización del Primer Campeonato de la Ciudad de Buenos Aires, que organiza la Asociación de Volantes Motonáuticos en el Lago 3 de Febrero, en Palermo. El mismo comprende siete pruebas y comenzó el 16 de junio para finalizar el 15 de diciembre próximo.

Precisamente este torneo nos permitió aquilatar el eco que tiene la práctica de la Autonáutica en el público, por cuanto, jornada a jornada, se nuclearon en torno del óvalo de Palermo millares de espectadores ávidos de presenciar los vibrantes espectáculos que vienen protagonizando los ases de este deporte.

CAMPEONES ARGENTINOS DE MOTONAUTICA TEMPORADA 1967/68

CAMPEONES

Categoría C T: Roberto Frogley
 Categoría D T: Norberto Lanfranchi
 Categoría E T: Germán Barbot
 Categoría J T: Guillermo Colloca
 Categoría I T: Néstor Sarthou
 Fuerza Libre: Alfredo Matthesius
 Categoría Hidro
 Planos de carreras: Mario Armini
 Categoría mojarra: Alfredo Matthesius

SUB-CAMPEONES

Emilio Costa Maroni
 José Canestrari
 Héctor de Armas
 Alfredo Matthesius
 Héctor Labriola
 Ronaldo Viotti
 Alberto de Armas
 Ronaldo Viotti

**solo
para pibes
tuercas...**



Largo: 1,20 mts.
 Ancho: 0,45 mts.
 Altura: 0,40 mts.

- 2 VELOCIDADES
- MARCHA ATRAS
- FRENO ELECTRICO

VELETTE
Kart®

Basta de pedales!

Ahora en la Argentina, como en otros países, un auto verdadero para chicos
 Carga eléctrica en cualquier enchufe de la casa.

Para lucirse con los amigos. Frenos "en serio" para clavadas en firme.
 Para aprender a manejar según las normas de tránsito.

GARANTIA ESCRITA DE SERVICE Y REPUESTOS

Fabricantes y Distribuidores exclusivos

DANCA S.C.A.

Canning 1554/56

Al interior envíos contrarreembolso. Solicite informes

EL PUENTE ENTRE CORRIENTES Y EL CHACO

EL Ministro de Economía y Trabajo de la Nación informa que siete grupos de empresas presentaron ofertas a la licitación convocada para la construcción del puente que cruzará el río Paraná entre la ciudad de Corrientes y el puerto de Barranqueras (Chaco), situado a 1.200 km de la ciudad de Buenos Aires.

Esta importante obra, cuyo costo es de aproximadamente 4.700 millones de pesos, establecerá una comunicación permanente entre las provincias de Corrientes y Misiones con el resto del país. El puente y sus accesos, que tendrán una longitud de 1.700 metros, será explotado por la Dirección Nacional de Vialidad mediante el sistema de peaje y permitirá la canalización del tránsito de las siguientes carreteras: Ruta Nacional Nº 11, que une Buenos Aires con Formosa y Paraguay; Ruta Nacional Nº 16, que vincula Resistencia (Chaco) con Salta, y Ruta Nacional Nº 12, en el tramo comprendido entre Corrientes y Posada (Misiones).

Si las tarifas de peaje a cobrar fueran las mismas que hoy se perciben por el servicio de balsa, y previendo un crecimiento anual de tránsito similar al presente, se tendría, tal como lo establecen los estudios de factibilidad, una relación beneficio-costos superior al doble.

Las obras, proyectadas por la Société d'Etudes et d'Equipements de Entreprises bajo la dirección del ingeniero Jean Courbon, consisten en un puente principal de 510,40 metros de longitud; obras de acceso al puente principal en la provincia del Chaco de 826 metros de longitud y obras de acceso en la provincia de Corrientes de 330,40 metros de longitud. La calzada será de 8,30 metros de ancho y habrá dos veredas laterales de 1,80 metros de ancho útil cada una.

Tanto el puente principal como las obras de acceso estarán construidos por estructuras de hormigón pretensado; el puente principal, del tipo de puente suspendido con tensores u obenques, proveerá una luz libre para la navegación de 200 metros y una altura libre sobre las crecientes máximas de 35 metros.

Esta altura permitirá la navegación sin obstáculos del río Paraná y el paso de buques de alto porte.

El viaducto que se construirá en la provincia del Chaco comprende cinco puentes, con una longitud total de 668,50 metros que constituyen las luces que permitirán la evacuación de los desbordes del río Paraná en esa ribera.

El viaducto a construirse en la provincia de Corrientes, con una longitud de 370 metros, empalmará con el sistema vial nacional en esa provincia.

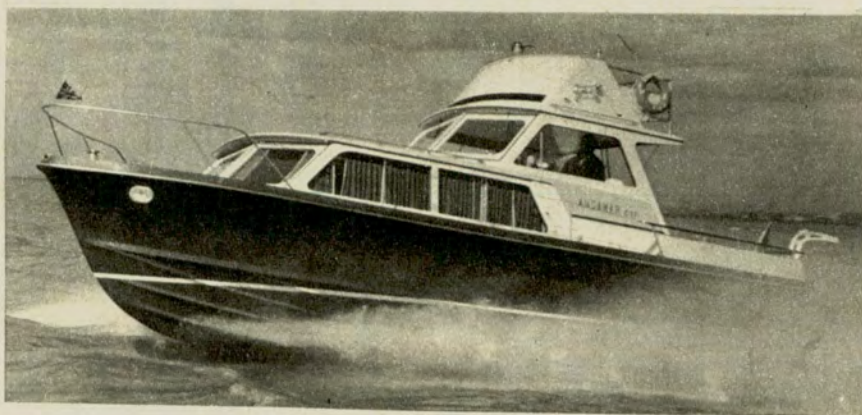
Dada la gran importancia de esta obra para todo el país, confiamos en que muy pronto estarán completados los trámites preliminares, para que la construcción del puente pueda ser comenzada sin otras demoras. ●

AUXILIO MECANICO: 82 - 6081

Recepción de pedidos telefónicos

Llévase a conocimiento de los señores socios que con motivo de la incorporación de una nueva "Mesa de Ordenes", destinada a la recepción telefónica de los pedidos de Auxilio Mecánico, cuando se escuche el "tono de ocupado", se deberá cortar para efectuar una nueva llamada. No así en el caso en que se obtenga el tono de llamada y no sea atendido de inmediato, pues esto indica que a medida que las líneas telefónicas se desocupen serán recepcionados.

ESTE ES EL ANDAMAR



De la nueva generación de Embarcaciones de Plástico producidas por Astilleros Ortholan. Conservando su artesanía y avanzando en la técnica. Concebido y logrado para navegar en aguas abiertas, Río de la Plata - Punta del Este, con seguridad, confort y velocidad.

Eslora, 10,10 mts.; Manga, 3,50 mts.; Motores, 2 de 210-290 HP Diesel o Nafta VELOCIDAD 60 KILOMETROS POR HORA. Cubiertas de sol - 2 camarotes 6/7 camas "Dinette" con mesa para 4 personas - 2 roperos - 8 cajonadas - Cocina a gas - Heladera eléctrica - Agua a presión - Baño con ducha - Amplia timonera - "Flyng bridge" Amplio "cockpit" de pesca - Pañol - Cajón enseres y pesca - Detectores y extractores de gases y agua Grupo electrógeno - Herrajes acero inoxidable - Equipo de navegación y seguridad - Autonomía 400 Km. - Modelo "B" sin "Flyng Bridge".



Astillero
Ortholan

Astillero: Río Luján - Tigre - T. E. 749-2062-3087
11 de Septiembre 926 - S. Fdo. - T. E. 744-5545-5584

UNO DE NUESTROS TEMAS preferidos es, ya se sabe, el del turismo y, sobre todo, lo relativo a qué debemos hacer para impulsar a los viajeros extranjeros a conocer esta argentina tierra. Por eso, vamos a glosar hoy con la mayor fidelidad los elocuentes conceptos de un bien presentado folleto de la SATO, organismo privado destinado a promover en los Estados Unidos y Canadá campañas propagandísticas del turismo hacia Sudamérica, a cuya sede en el 100 Biscayne Boulevard, Suite 501, Miami, Florida 33132, puede dirigirse epistolariamente el lector interesado en recibir mayores noticias sobre esta cuestión. El folleto que nos ocupa tiene el propósito de exponer ante los ciudadanos de los países de Sudamérica cuál es la posición que ocupa hoy su continente en el concierto del turismo mundial. Y de esbozar la forma cómo Sudamérica podría desterrar para siempre de su ámbito la pobreza y otros males sociales si se compromete a desarrollar el turismo con visión y consagración, mediante el concurso de los sectores públicos y privados de la economía. Casi todos los países sudamericanos sufren las consecuencias de la inestabilidad de los mercados mundiales para sus productos de exportación. Sin embargo, desdénan la única industria mundial que ha crecido vertiginosamente en los últimos años: el turismo.

EL AÑO PASADO LOS turistas internacionales gastaron unos 14.000 millones de dólares. De esta suma, solamente los estadounidenses gastaron 4.000 millones. A pesar del auge turístico, la proporción de viajeros de los EE UU que vinieron a Sudamérica descendió en forma alarmante en el último decenio, de 4,6 % del tráfico total a un exiguo 2,9 %. En cambio, en el área del Pacífico, de Japón a Australia, en sólo seis años se duplicó con creces el número de visitantes, gracias a los esfuerzos de la Asociación de Viajes del Área del Pacífico. El ingreso turístico produce mayor cantidad de divisas extranjeras a corto plazo que ninguna otra exportación. Es un ingreso que contribuye a sufragar el costo de gastos públicos sin tener que recurrir a impuestos. Es el ingreso que más directamente beneficia al pueblo, ya que el turista trae al país dinero que no le entraría por ningún otro cauce. Es circulante "nuevo". No se le puede comparar a la moneda nacional, que cambia de mano entre conciudadanos. Antes de llegar a convertirse en ahorros, ese dinero nuevo se gasta una y otra vez en múltiples operaciones.

SON CONTADOS LOS ESTADOUNIDENSES que tienen una idea clara de lo que significa viajar por América del Sud. Señala el folleto de SATO que nos ocupa, que entre los prejuicios que han oído sobre estos países figuran los altos costos, la falta de sitios de atracción turística y la acogida poco amistosa que les

De aquí, de allá y de más allá

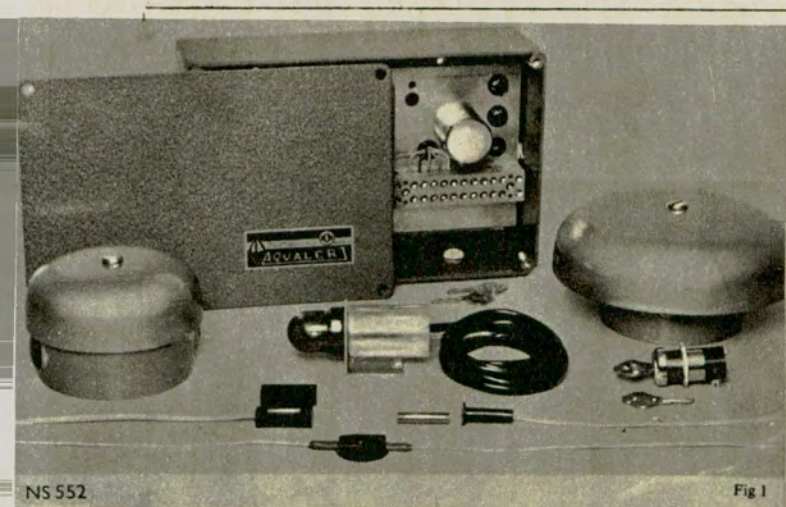
Por
JUAN AVERIGUADOR
Para Autoclub

brindan nuestros pueblos. En cambio, conocen de sobra los lugares de recreo de Europa, del Caribe e incluso de Asia, hasta hace poco misteriosa y lejana. ¿Por qué? Porque estas regiones gastan ingentes cantidades de dólares de promoción en los Estados Unidos. Es decir, porque crean la demanda. Mientras que otros países y empresas del mundo invertían el año pasado cerca de 150 millones de dólares en Estados Unidos para crear demanda turística, la inversión de los países sudamericanos en esta misma región fue casi nula. Al turista norteamericano no le interesa visitar un solo país sudamericano. Querrá aprovechar el mismo viaje para conocer por lo menos tres o cuatro. Y pocos países sudamericanos se pueden dar el lujo de realizar por su propia cuenta una campaña de promoción capaz de tener impacto en los Estados Unidos. A pesar de las estadísticas y otros argumentos contundentes siempre se dirá: la promoción llega siempre a los turistas que nos visitarían de todos modos. Pero en la práctica sucede todo lo contrario. El estudio hecho por medio de computadoras electrónicas sobre los resultados obtenidos por el Servicio de Viajes de los EE.UU. señala que, con un modesto esfuerzo de promoción efectuado en el exterior durante dos años, fueron inducidos a viajar a ese país 135.200 turistas adicionales, es decir, sin ninguna promoción, los EE.UU. esperaban un aumento del 51 % en el número de visitantes ex-

tranjeros. ¡Con promoción el aumento ascendió a un 132 %!

POR MEDIO DE SEMINARIOS para agentes de viajes, cursos de capacitación para organizadores de excursiones, giras de estudio para periodistas y escritores especializados en viajes, y otros vehículos de información y difusión, la SATO ha podido generar en Norteamérica un alud de publicidad y divulgación de valor incalculable a favor de las atracciones turísticas de Sudamérica. En sólo dos años de funcionamiento, el Fondo Común demostró, por otra parte, que por un costo de 38.000 dólares había logrado generar en los países sudamericanos no menos de 403.000 dólares de nuevo ingreso turístico. Es decir, un beneficio directo mínimo del 10 por 1. Pero si tenemos en cuenta el efecto multiplicador del dólar turístico, el beneficio asciende al 50 por 1. Sobre la base de su experiencia de varios años, hoy día el Fondo Común puede pronosticar que un aviso que cuesta 6.850 dólares producirá a sus países miembros 218.000 dólares de nuevo ingreso turístico. Para terminar, y a fin de demostrar cómo hay organismos privados que están al tanto de estas verdades del turismo que pocos conocen, sólo nos resta hacer referencia a una iniciativa, en plena marcha, la de la Asociación Argentina de Periodistas y Escritores de Turismo AAPET, que traerá por su cuenta, para participar en el Primer Congreso Interamericano de Periodistas de Turismo a efectuarse en Buenos Aires del 9 al 12 de octubre próximo, a hombres de prensa especializados en ese tema de todos los países de América, los que al retornar a sus lares harán con sus artículos y notas sobre Argentina la mejor promoción a que podamos aspirar.

QUEDO CONSTITUIDA LA ASOCIACIÓN de Turismo de San Vicente que tendrá a su cargo, con la colaboración de la Municipalidad, la planificación y ejecución de los trabajos tendientes a la recuperación, para que pueda ser utilizada con fines deportivos, de la histórica laguna epónima, que hoy configura un extenso bañado de 170 hectáreas de superficie. En 31 días de trabajo activo se removieron 5.000 metros cúbicos de tierra, consiguiendo de esa manera que 3.250 metros cuadrados de superficie del actual bañado quedaran en condiciones para el fin previsto de su utilización como laguna deportiva. Se prevé construir un camino pavimentado de acceso a la laguna, una pileta de natación olímpica, vestuarios y duchas, para lo cual deberá invertirse una suma aproximada a los once millones de pesos en el presente ejercicio. Es plausible la preocupación de la comuna de San Vicente para mejorar las condiciones turísticas de su zona. Otro tanto puede decirse, para terminar, de una idéntica preocupación que están demostrando las autoridades de la vecina localidad bonaerense de Monte. ●



NS 552

Fig 1

Este es el dispositivo para alarma en casas rodantes.

INSTALACION DE ALARMA AUTONOMA PARA CASAS RODANTES

LA compañía Dell Quay Sales Limited, de Itchenor Shipyard, Chichester, Inglaterra, ha creado una instalación portátil que proporciona una alarma inmediata en caso de incendio o de robo en el interior o alrededor de casas rodantes. Se trata de un equipo autónomo que se ajusta mediante un disyuntor con llave Yale, accionado al abrirse ventanas o puertas o al calentarse excesivamente la casa rodante, dentro o fuera. Suena un timbre o se enciende una luz centelleante (o ambas cosas a la vez), continuando la señal de alarma hasta darse vuelta la llave. Es posible proteger pequeños artículos móviles que se encuentran fuera del vehículo por medio de un hilo que, al cortarse, romperse o colocarse en corto circuito, pone en juego la alarma. La instalación es también útil para exposicio-

nes, ferias al aire libre, etc., así como para proteger cajas de fondos y artículos de valor.

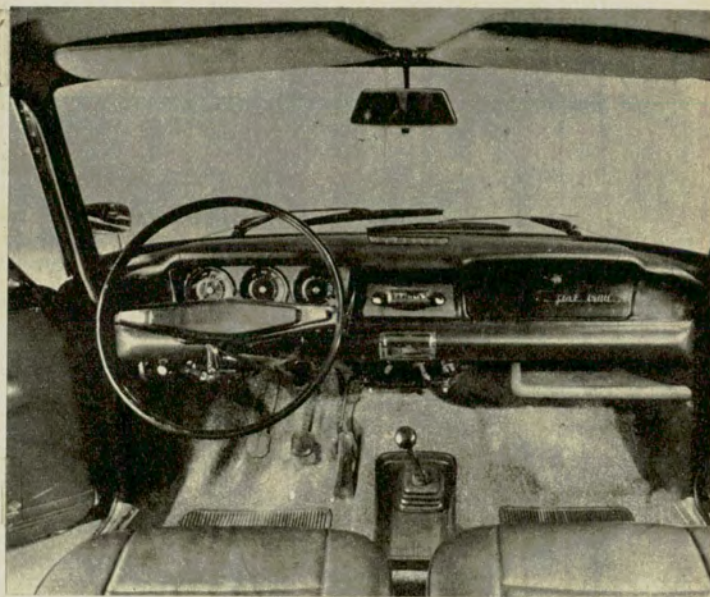
El detector normal en las instalaciones contra robo consiste en un conmutador de proximidad vacuoobturado, pudiendo insertarse en el circuito cerrado tantos como se desee. Los conmutadores se colocan en los marcos fijos de puertas, ventanas, cubiertas, etc., manteniéndose en contacto con el circuito por medio de un imán situado en la sección móvil. Las dos secciones son completamente independientes, pudiendo ocultarse o empotrarse en el marco fijo. Las almohadillas de presión que se ocultan debajo de esterillas del piso, etc., pueden insertarse en el circuito abierto; al pisarse en ellas, hacen contacto y ponen en juego la alarma. Se dispone también de otros conmutadores detectores normales, con inclusión del ojo electrónico de haz infrarrojo, que pueden incluirse también fácilmente en el circuito. En la puerta de salida y entrada se puede colocar un cierre adicional Yale con un disyuntor interno que aísla el conmutador de proximidad, a fin de que una persona pueda entrar y salir sin que funcione la alarma.

FIAT CONCORD RENUEVA SUS MODELOS DE AUTOMOVILES

que le brinda un aspecto estéticamente más agradable y adaptado a la línea del vehículo. Y, de acuerdo con los dictados de la moda, se adoptaron las cubiertas totalmente negras.

El Fiat 1500 C, en sus versiones Gran Clase y Familiar, recibió, a su vez, algunas otras modificaciones. La instalación de la palanca de cambios en el piso le concede un toque deportivo y permite obtener mayor rendimiento del motor, pues actúa en directa. Alrededor de la palanca trae una práctica consola, muy cómoda para colocar todo lo necesario para el automovilista. El nuevo volante, con una sola barra central, en la que se encuentra incorpo-

FIAT Concord ha introducido en sus modelos de automóviles una serie de modificaciones tendientes a adaptarlos a las exigencias



Modificaciones interiores en el Fiat 1500.

y gustos —siempre cambiantes— del tiempo y de la moda; consigue, así, renovarlos mediante la incorporación de detalles que brindan una mayor comodidad y atienden a las preferencias del usuario.

En la línea Fiat 600, se ha incorporado un nuevo motor, de 800 cm³ (36CV SAE) de cilindrada que le confiere mayor pique y potencia, y velocidad de más de 110 km/h; además, un nuevo tapizado, más simple y anatómico; acolchado de espuma de goma; un paragolpes de una sola pieza

radamente la bocina, tiene una línea actualizada y facilita la visión del tablero en el que es también una novedad el moderno instrumental redondo, tipo reloj. Alfombras aplicadas a la totalidad del piso, que eliminan por completo la entrada de agua y polvo; un paragolpes también de una sola pieza que mejora la línea estética del coche; nuevos tapizados con nuevos dibujos y las cubiertas totalmente negras son otras de las innovaciones introducidas. Ambos modelos mantienen los anteriores precios de venta.

LOS TURISTAS QUE VISITEN SALTA TENDRAN SEGURO DE VIDA

LA Dirección Provincial de Turismo de Salta está trabajando activamente para ofrecer en breve al turista adulto y menor un seguro de vida total y parcial que lo proteja mientras dure su permanencia en ese estado argentino, que cuenta con magníficos puntos de interés para el viajero.

Se destaca, entre ellos, Rosario de la Frontera, distante 171 kilómetros de la Capital y a 960 metros de altura sobre el nivel del mar, con un pintoresco paisaje de verdes serranías y exuberantes cañaverales, clima primaveral y un luminoso sol completan este cuadro donde la naturaleza ha sido tan pródiga. El Hotel Termas de Rosario de la Frontera se encuentra a 7 kilómetros de esta ciudad. Cuenta con amplias galerías, canchas de golf y pabellón de baños. La importante zona de termas de Rosario de la Frontera ha sido reconocida en la terapéutica como beneficiosa para todas aquellas personas reumáticas, asmáticas, distónicas o afectadas de enfermedades bronquiales.

Las riquezas hidrominerales provienen de las vertientes que surgen de las montañas andinas, llegando desde el seno profundo de la naturaleza hasta los baños del hotel, sin perder una sola de sus propiedades.

El más importante de los pueblos de los Valles Calchaquíes es Cafayate. Su nombre proviene de la voz cocana que significa: *sepultura de las penas*. Fue fundado en 1826. Recorrer el tramo de 185 kilómetros que median entre la capital y Cafayate es encontrar en su transcurso la maravillosa obra de la naturaleza, como si hubiera surgido de manos del más eximio escultor, al desfilarse ante nuestros ojos gigantes que se asemejan a las grandes catedrales góticas, pirámides, la figura de un fraile, la proa de un barco en

el dramático momento de su hundimiento, bien delineados castillos medievales y el largo acompañar del río a la montaña, los vívidos colores que emergen de sus imponentes "cerros", todo sitúa al turista frente a mil maravillas de la naturaleza. Cafayate es muy importante por su artesanía, pudiendo contarse entre ellas el hilado de las lanas, con las cuales se fabrican los ponchos y mantas, la alfarería, los delicados trabajos realizados en esteras y juncos y los riquísimos vinos de fama bien merecida.

Parque Nacional El Rey

Esta reserva nacional se encuentra situada en el departamento de Anta, abarcando una superficie de 44.168 hectáreas. Los cordones de la Cresta del Gallo y el Piguete, cuya altura varía de 1.000 a 1.500 m constituyen su límite natural. En El Rey hay tres zonas marcadas definidas: el valle, el bosque y los prados alpinos.

La flora es muy variada: tusca, piquillín, peje, algarrobo, garabato, chañar, cebil, viraró, palo borracho, quebracho, laurel, tipa, quina. Los cedros alcanzan dimensiones colosales; la selva se manifiesta en todo su esplendor y las epifitas cubren los troncos y las ramas de los árboles, destacándose las delicadas orquídeas.

Abunda en esta región una fauna rica y variada: el yaguararé y el puma dejan sus rastros. Abundan las corzuelas, coatíes, monos, zorros, tapires o antas. La fauna avícola está bien representada por todas las propias del noroeste argentino.

La caza está prohibida, en cambio está autorizada la pesca desde el 1º de abril al 31 de octubre. Los peces de valor deportivo que existen en El Rey son: sábalo, dorado y bagre.

En un marco de belleza indescriptible, rodeado por una vegetación lujuriosa, se encuentra emplazada la "Hostería El Rey", la que cuenta con todas las comodidades para brindar al turista un descanso reparador y confortable. Existen además tres bungalows para capacidad de seis personas cada uno.

Parque Nacional El Rey está unido a la ciudad de Salta por una distancia de 190 Km, 100 de los cua-

les asfaltados pertenecen a la ruta nacional N° 34 y los restantes corresponden a camino conservado. Cuenta además con pista de aterrizaje para aviones de tamaño pequeño.

Regiones de valor arqueológico

Por su valor arqueológico es muy interesante visitar en Cafayate la gruta del suri y de los guanacos; la gruta de Santa Bárbara; la piedra grabada de los números, las piedras

pintadas de San Lucas, los petroglifos de las flechas; las inmediaciones de Tolombón, donde se encontraron vestigios de una ciudad prehispánica, de la cual se guardan valiosos testimonios. También son muy importantes La Paya, en el departamento de Molinos, y las ruinas de la ciudad de Esteco, en el departamento de Metán; San Isidro, importante centro de interés arqueológico; Chorrillos y Santa Rosa de Tastil, que conservan vestigios de una población, incaica. •

LOS CONDUCTORES DE EDAD REACCIONAN A VECES ERRONEAMENTE

UNO de los pocos conocimientos seguros de la psicología y medicina de tránsito es la estrecha relación que existe entre la edad, rendimiento e idoneidad para conducir vehículos, resaltó recientemente W. Winkler, director del Instituto Médico Psicológico del servicio de control de vehículos de Hanóver.

Amplias investigaciones llevadas a cabo han demostrado claramente que no todas las personas de edad avanzada son propensas a provocar accidentes. Se encuentran en una fase crítica similar a la de los jóvenes de entre 17 y 25 años. Para los jóvenes las causas más normales de accidentes son las que se derivan de la elevada velocidad; las personas de edad, por el contrario, cometen faltas de orientación, adoptan decisiones equivocadas y reaccionan erróneamente. Las causas se pueden buscar en las transformaciones debidas al envejecimiento. Pero también se deben frecuentemente a que sus conocimientos sobre la circula-

ción se quedaron anticuados. La edad crítica oscila alrededor de los 55 años, las mujeres antes y los hombres después.

Antes de conceder el carnet de conducir a mujeres de más de 50 años y hombres de más de 60 habría que investigar su idoneidad para conducir, opina W. Winkler. También se les debería conceder un carnet de conducir condicionado a un control cada cinco años. Está claro que las personas de edad avanzada tienen que hacer frente a mayores dificultades en el tránsito normal que los jóvenes.

También los conductores de edad avanzada, que ya disponen de permiso de conducir, tienen que contar con dificultades. Cuanto más tarde se obtenga el carnet de conducir, más se nota la falta de rutina en conducir. La frecuencia en que personas de unos 65 años de edad y que poseen su permiso de conducir desde hace menos de cinco años son culpables de accidentes de tránsito es cuatro veces mayor que lo normal.

Inclusive una experiencia de 10 ó 20 años al volante no impide que el conductor de edad avanzada provoque más accidentes que los jóvenes, dijo el Dr. Winkler, como una advertencia a los conductores de edad que creen que su larga experiencia puede reemplazar las deficiencias corporales y pérdida de reacción provocadas por la edad. (De Die Welt, tomado de "Tribuna Alemana".)

**SOBRE EL
CHOCÓN
HABLO EN EL
ROTARY
EL INGENIERO
RAUL ONDARTS**

UNA interesante conferencia sobre el complejo El Chocón-Cerros Colorados pronunció, en una de las clásicas reuniones del Rotary, el ingeniero Raúl A. Ondarts, de conocida actuación pública en importantes funciones oficiales.

El orador, después de referirse a los primeros estudios topográficos en La Pampa y Río Negro, durante la campaña del desierto, analizó las características de la obra proyectada, estudiando sus particularidades especiales para sostener que el éxito del proyecto radica en la venta de la energía eléctrica por producirse.

A este respecto expresó: Basta recordar que hace unos quince años se construyó la central térmica de San Nicolás con el propósito de ofrecer un estímulo que llevara a descentralizar el Gran Buenos Aires a la vez que a suministrar energía a una zona potencialmente poderosa, donde se ubica una parte importante de la gran industria argentina. La realidad es que se llegó así a la situación paradójica de tener una inversión de más de 70 millones de dólares que no producían ningún rendimiento por falta de clientes, frente a una situación de escasez eléctrica en las zonas cercanas al Gran Buenos Aires, que frenaba la producción de riqueza. A fines de 1957 se conectó San Nicolás con el mercado del Gran Buenos Aires y posteriormente con Rosario y Santa Fe. Aún, quince años después, y pese al desarrollo logrado por la zona litoral argentina, esta central al haberse reducido las necesidades del Gran Buenos Aires, al que destina unos 45 mW tiene más del 30 % de su capacidad desaprovechada. Frente a este hecho, que ocurre en una central de sólo 300 mW, instalada en plena zona industrial argentina, ¿qué sentido tiene el sostener que puede consumirse lo sustancial de los 1.650 mW de El Chocón, en otra zona que no sea la del litoral? Y muchos otros ejemplos reafirman lo que decimos; bastaría agregar que en Florentino Ameghino hay 40 mW instalados y no se sabe qué hacer con la energía.

Es necesario, y debe ser bien entendido, que uno de los factores fundamentales del progreso y del avance de la comunidad es la utilización eficiente del capital. En el terreno económico éste es, quizás, el cabal sentido de la palabra "modernización". No es, desde luego, sembrar inversiones estériles por todo el país.

Para poder realizar esta obra de beneficios múltiples, que se traducirá en el control de las crecientes, en la seguridad de los habitantes de la zona y en la incorporación de tierras que se fecundarán con el riego, es necesario producir la energía pero, fundamentalmente, es necesario ven-

derla. Sólo por la venta se obtendrá el retorno del dinero que permitirá pagar la enorme inversión e incluso afrontar posteriormente otros desarrollos de la zona. Está asegurado el suministro en el lugar para cualquier industria que desee radicarse allí y ese suministro se dará en condiciones privilegiadas. Pero, repito, la única posibilidad de concretar este gran proyecto —afirmó por último el orador— es obteniendo el rendimiento a la enorme inversión por realizar, es decir, vendiendo la energía. Y el único mercado que puede tomar la energía que este proyecto produce es el del litoral argentino. •



**AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
ESCUELA TECNICA
DE CONDUCCION
Y TRANSITO**

(CASA CENTRAL: ENTRADA POR TAGLE 2640)

LA ENSEÑANZA COMPRENDE:

A - EXAMEN PSICOTECNICO Y CLINICO

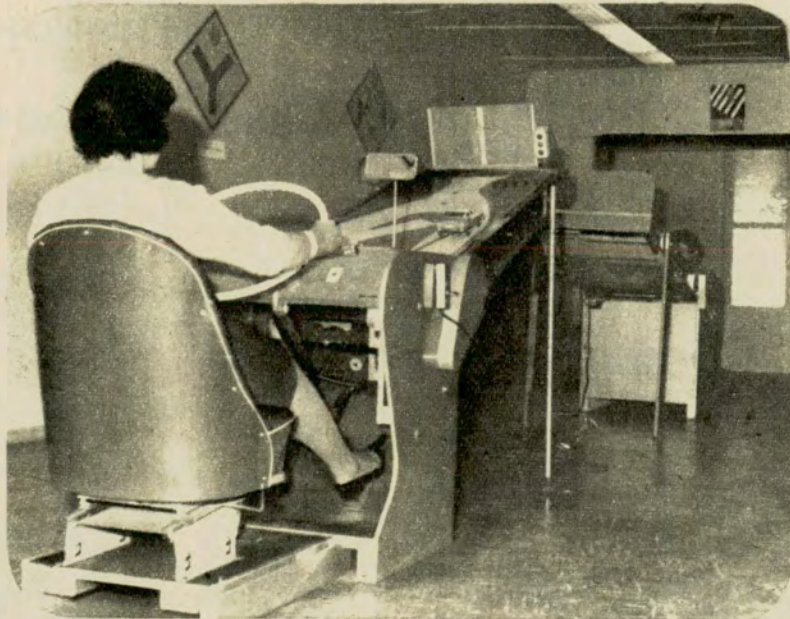
B - CURSOS PRACTICOS

- DE DIRECCION Y CAMBIOS EN "AUTO ENTRENADOR"
- 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.**



LIGA ARGENTINA CONTRA EL RUIDO

A CABA de constituirse la nueva Comisión Directiva del Centro Federal de la Liga Argentina contra el Ruido, afiliada a la Liga Mundial con sede en Zurich, Suiza; la preside el Dr. Guido Gotta y son sus vicepresidentes los señores Ing. Raúl Alvarez Forn y Dr. César A. Tognoni, siendo secretaria general la señora

Prof. Clotilde A. de Acuña.

Son propósitos de la Liga gestionar ante los poderes públicos la sanción de leyes, reglamentos y demás medidas tendientes a combatir el ruido; promover estudios e investigaciones relacionados con ese problema; colaborar con las autoridades e instituciones públicas y privadas, nacionales e internacionales, en la lucha contra el ruido, y realizar campañas de educación para destacar los graves daños que los ruidos producen en la salud mental y física de las poblaciones urbanas.

Estamos seguros de que el ente constituido realizará una tarea útil para la población en general.

ESTACIONAMIENTO AUTOMATICO

EL departamento de armas teledirigidas de la British Aircraft Corporation ha colaborado con una firma de ingeniería en el proyecto de una playa de estacionamiento, considerada como la más avanzada del mundo.

Al entrar en la playa, el coche pasa sobre un circuito de inducción que pone en movimiento la barrera y una máquina que emite un bo-

leto con la hora impresa.

El conductor, a su regreso a la playa, inserta el boleto en una máquina que calcula el tiempo transcurrido y el importe, apareciendo las cifras en una pantalla luminosa. La máquina da el vuelto y acciona la barrera para que el motorista pueda salir. Fabricante: Godwin Warren Engineering Ltd., Emery Read, Bristol 4, Inglaterra.



INAUGURAN UN HOTEL EN GRAL. LAMADRID

Aspecto del "Gran Hotel San Martín", que acaba de ser inaugurado en la localidad bonaerense de General Lamadrid.

LA COMUNICACION TERRESTRE ENTRE LA MESOPOTAMIA Y BUENOS AIRES

Obras por 34.120 millones de pesos fueron autorizadas

EL Ministerio de Economía y Trabajo de la Nación informa que, por ley N° 17.718 del 25 de abril de 1968, fue autorizada la apertura de un crédito legal por 34.120.800.000 pesos a favor de la Dirección Nacional de Vialidad para financiar la construcción de las obras que conforman el sistema de comunicación terrestre con la Mesopotamia, complejo Zárate-Brazo Largo, que unirá las provincias de Buenos Aires y Entre Ríos.

La mencionada ley ha conferido prioridad de ejecución a los dos grandes puentes, cuyas estructuras han sido calculadas para

soportar también el tránsito ferroviario, así como a los viaductos carreteros y a la construcción de 170 kilómetros de caminos. En una posterior etapa se contemplará la realización de los viaductos ferroviarios y el tendido de los correspondientes rieles.

El poder ejecutivo podrá recurrir a los medios financieros que estime más convenientes para hacer frente a lo dispuesto. El monto aprobado será entregado a la Dirección Nacional de Vialidad en partidas anuales, que guardarán relación con las disponibilidades del tesoro y las necesidades de la obra.

El costo de la obra será amortizado mediante el cobro de un derecho de peaje, que deberán abonar los usuarios del complejo a partir de la habilitación del mismo y durante un plazo de veinte años. La tarifa, que oportunamente será propuesta por la Dirección Nacional de Vialidad para su aprobación por parte de la Secretaría de Obras Públicas, seguirá los lineamientos establecidos en la ley 17.520. Asimismo, dicha Dirección Nacional queda autorizada para incluir en la licitación que realice variantes de concesión de obras públicas, de acuerdo con la referida ley 17.520, y las empresas que participen de la nueva orientación tendrán prioridad sobre las propuestas tradicionales de construcción.

Finalmente la Dirección Nacional de Vialidad propondrá los términos de la concesión y la estructura del ente que se encargará de la explotación del sistema.

EXHIBICION DE PELICULAS EN EL A.C.A.

ALTOS funcionarios de la Secretaría de Transportes de la Nación, del Consejo Nacional de Desarrollo y ejecutivos de empresas de transporte automotor de pasajeros y cargas asistieron a la exhibición cinematográfica ofrecida por la revista "Transporte y Turismo" en el anfiteatro del Automóvil Club Argentino. Les fueron presentados filmes en colores sobre transportes combinados en EE. UU. y de circuitos de turismo que realiza en ese país la Greyhound Corporation.



CONTROL DEL TRANSITO A DISTANCIA

to del mapa el tránsito se embotella suenan campanillas. Además, hay una chicharra que suena cuando hay persistentes interrupciones de la circulación. El número de vehículos que hay en una calle puede ser calculado comparando las luces en dos puntos de tal calle.

Enlaces radiales entre la sala del mapa y patrullas policiales pueden impedir que pequeñas congestiones de tránsito se conviertan en embotellamientos más graves.

Este equipo es usado actualmente por la policía en Scotland Yard, Londres, y por el Ministerio de Transportes del Reino Unido. La firma que lo fabrica ha desarrollado también un equipo de computadoras que permite controlar la circulación del tránsito en una ciudad. Tal sistema contiene una gama completa de señales, detectores de vehículos controles accionados por los vehículos, o por relojes, y dispositivos de transmisión de datos. La computadora permite al sistema considerar simultáneamente muchos factores relativos al tránsito y elegir de inmediato la mejor solución posible para una situación determinada. El sistema puede tomar en cuenta factores tales como volúmenes de vehículos, peatones, amplias fluctuaciones en el tipo de tránsito, características de las intersecciones complejas, señales de control de velocidad y demás.

UN nuevo equipo británico para control del tránsito proporciona una visión "a vuelo de pájaro" de las condiciones en que circula el tránsito por una ciudad, un túnel o una carretera. El tránsito es supervisado mediante un mapa electrónico, donde luces indicadoras en forma de flecha apuntan en la dirección de la circulación de los vehículos y cambian de color al variar las condiciones del tránsito en cada punto. Este equipo puede ser instalado en una comisaría o en una sala de control del tránsito. Es totalmente automático y lo acciona una pequeña computadora alimentada por señales enviadas por detectores dispuestos en las calles.

No es necesario vigilar constantemente el mapa, pues cuando en algún pun-

mitad del talón, de modo tal que forman una protección. El talón se encuentra elevado sobre una gruesa almohadilla de goma, lo cual proporciona apoyo y protección adicionales. Los tres estilos en que se los confecciona — todos con cordones — se denominan "Speedy", "Sugar" y "Jocular".

Los estilos "Speedy" y "Sugar" pueden ser obtenidos en gamuza negra, marrón o azul marino, con adornos laterales de cuero granulado suave. El "Speedy" es de puntera redonda, en tanto que el "Sugar" tiene puntera cuadrada.

El "Jocular" se fabrica en gamuza marrón, con adornos de cuero claro; en gamuza negra o azul marino, con adornos de cuero que hacen juego; o bien en gamuza beige con adornos de cuero marrón oscuro. Es de puntera redonda.

ZAPATOS PARA DAMAS AUTOMOVILISTAS

UNA firma británica acaba de presentar una serie de zapatos para damas que manejan automóviles, confeccionados de acuerdo con las líneas más modernas y dotados de suelas de goma, que facilitan el control de los pedales.

Las suelas, de goma negra y provistas de nervaduras, se extienden por detrás hasta la

TEMAS FUNDAMENTALES PARA EL HOMBRE ACTUAL

Periodismo, relaciones públicas, política internacional, psicología colectiva, transportes, moneda... Aspectos de la actividad contemporánea que interesan al hombre de hoy.

<p>E. D. Coblentz ARTE Y SENTIDO DEL PERIODISMO Las opiniones de periodistas, editores, escritores, publicitarios, en la selección de un gran periodista contemporáneo: E. D. Coblentz.</p>	<p>Edward W. Barrett REPORTAJE A LA REALIDAD Anécdotas, sucesos curiosos, gente conocida. Todo desfila a través de los recuerdos de los famosos periodistas. Un libro entretenido, sorprendente, único!</p>	<p>William H. Burton, Roland B. Kimball, Richard L. Wing NACIA UN PENSAMIENTO EFICAZ La más medulosa, orgánica y amena obra destinada a desarrollar la capacidad de pensar.</p>
<p>Sidney E. Rolfe ORO Y PODER MUNDIAL El dólar, la libra y los planes de reforma Un libro que aclare en profundidad la relación entre la economía y la historia contemporánea.</p>	<p>Wilfran Owen LA PLANIFICACION DE LOS TRANSPORTES Una obra excepcionalmente ilustrativa para técnicos, funcionarios, y toda persona afectada al vital problema de los transportes.</p>	<p>Richard N. Gardner LA DIPLOMACIA DEL DOLAR Y LA ESTERLINA Un estudio escrito antes de la reciente "fiebre del oro" pero que explica muchas cosas...</p>

3 Libros sobre la personalidad y las comunicaciones humanas BIBLIOTECA "EL TEMA DEL HOMBRE"

En un mundo agobiado por tremendos problemas, el hombre necesita conocerse a sí mismo y descubrir la forma de una comunicación, de una integración con los demás. Estos títulos contribuyen eficazmente a esos logros.

--	--	--

Adquíralos en todas las librerías.

EDITORIAL TROQUEL S.A.

San José 157 - Tel. 38-0118/0349 - Buenos Aires

DESANDANDO LOS CAMINOS

11 DE ABRIL DE 1948

FUE organizado por el Automóvil Club Argentino, con la colaboración del Mar del Plata Automóvil Club. Se corrió en una sola etapa: Mar del Plata, pasando por Miramar, Balcarce, Lobería, Necochea, Tres Arroyos, González Chávez, Juárez, Olavarría, Azul, Tandil, Ayacucho, Gral. Madariaga, y nuevamente Mar del Plata, con un recorrido de 1.045 km.

Pese al estado lluvioso del tiempo, un público calculado en diez mil personas presenció la largada desde el bulevar marítimo. A las 6.45 el Intendente Municipal de la "Ciudad feliz" bajó la bandera a cuadros al coche N° 1, de Juan Gálvez, dando así comienzo a la disputa de la prueba. De los setenta coches inscriptos, iniciaron la brega 68. Juan Manuel Fanguio, quien había largado en el sexto lugar y que tomó la delantera a la altura del faro Punta Mogotes, debió detenerse en las proximidades de Juárez, por inconvenientes en el embrague. Luego de 1h40', en que reparó el desperfecto, reanudó la carrera cuando los punteros pasaban por la ciudad de Azul. De cualquier manera, aunque ya sin aspirar a un puesto de privilegio, se clasificaría, puesto que para hacerlo se había establecido un plazo máximo de 13 horas.

Ante tal circunstancia, Oscar Gálvez pasó a comandar el lote. No obstante la lluvia, se continuó corriendo a alta velocidad. Benedicto Campos, que llevaba el parabrisas roto y en gran performance, pues había largado con el N° 38, desplazó a Juan Gálvez del tercer puesto. Cuando se corrían los últimos kilómetros y ya alejado el puntero, la emoción estuvo a cargo de Rodrigo Daly y Campos, quienes en vibrante lucha se disputaban el 2º puesto, que al final se lo aseguró este último piloto.

A pesar de la inestabilidad del tiempo y lo un tanto apartado del lugar donde estaba el control de llegada, en el Parque Camet, numerosos aficionados se dieron cita para asistir al arribo de los participantes. A las 15.12 cruzó el control el coche N° 2, de Oscar Gálvez, completamente cubierto de barro, lo que hacía imposible la identificación del número. La clasificación final fue la siguiente: 1º) O. A. Gálvez, con Ford, 8h28'50"; 2º) B. Campos, Ford, 8h47'41". Promedio del ganador: 123,709 k.p.h.

Gran Premio "Vendimia"
18 DE ABRIL DE 1948

BAJO los auspicios del Automóvil Club de Mendoza, se disputó en

GRAN PREMIO "MAR Y SIERRAS"



Marcelo T. de Alvear

el circuito "El Plumerillo" —7.040 metros— de esa ciudad, la clásica carrera de automóviles de "Fuerza libre", por el Gran Premio "Vendimia". El desarrollo normal de las primeras series, ganadas por A. Pian y Pablo Gulle, nada hacía presagiar lo que acontecería luego.

Apenas comenzada la disputa de la prueba final, en la que participaban los mejores clasificados, hubo un grave accidente. El corredor local Rozas embistió violentamente a un coche que le precedía, desplazándose hacia el lado izquierdo de la pista, frente a la base aérea militar, causando la muerte instantánea de una persona y seis heridos, tres de ellos de gravedad.

Después, las veinte vueltas que debían cubrir los competidores como recorrido total transcurrieron normalmente, y el público siguió con entusiasmo la lucha que entablaron desde los primeros momentos Pian, Gulle, Kellenberger y Ubriaco, para entablarse, en los momentos finales, un emocionante duelo entre Alfredo Pian y el representante local, Pablo Gulle. Que en los primeros instantes se corrió fuerte lo certifica el promedio récord de la vuelta 2ª, que Pian estableció con 121,738 k.p.h.

Sin embargo, el ganador no alcanzó a batir el récord general de Cleomar Bucci, quien el año anterior había superado los 121 k.p.h.

La clasificación general fue la siguiente:

- 1º) Alfredo Pian, Ford "A", 1 h 10' 26", 20 vueltas.
- 2º) Pablo Gulle, Ford Bugatti 1h 10'37", 20 vueltas.
- 3º) E. Kellenberger, Lincoln, 1h12' 1", 19 vueltas.
- 4º) Carlos Ubriaco, Ford Bugatti, 1h 12'32", 18 vueltas.

EL PRESIDENTE "TUERCA"

LARGARON!... fue el grito que trasuntó la primera emoción automovilística experimentada por un puñado de personas que se encontraban, aquella soleada tarde del 16 de noviembre de 1901, cuando se corrió la primera carrera de automóviles en nuestro país, en el viejo Hipódromo Argentino de Belgrano, ubicado en terrenos del actual Tiro Federal. Simultáneamente, un estrépito se escuchó en la pista. Y dos grotescas y ruidosas siluetas, que nada tenían que ver con

las estilizadas de los "pursang", avanzaron vertiginosamente en demanda del disco que, situado a un kilómetro del punto de partida, señalaría como histórico ganador al primero que lo cruzase. El señor Dalmiro Varela Castex, quien había sido designado para verificar la llegada y dictar la sentencia, declaraba ganador un minuto después, al joven Marcelo T. de Alvear, que al volante de un "Locomobile" a vapor, había vencido fácilmente a su contrincante, Aarón Anchorena, que



Oscar Alfredo Gálvez

Gran Premio "Vuelta de Entre Ríos"

24 Y 25 DE ABRIL DE 1948

DOS etapas, sobre un recorrido total de 1.503 km. Organizado por el Club de Volantes Entrerrianos, con el auspicio del gobierno de esa provincia y la fiscalización de la C.D.A. Fue ésta la segunda prueba de ese

tipo que se cumplió íntegramente sobre carreteras en ese Estado argentino; la primera se disputó el 7 y 8 de diciembre de 1935, y en ella se había impuesto Gutiérrez.

De los 90 coches inscriptos largaron 89, faltando el 65 de B. Cohen. El primer tramo de esta etapa se cumplió sobre camino pavimentado, registrándose alta velocidad: 137

condujo un "Panhard" con motor a gasolina. Este acontecimiento constituye el origen de una pasión deportiva de dimensiones inusitadas.

En 1904 se efectúa la primera prueba de velocidad realizada en el país, con participación de numerosos corredores. Nuevamente, las instalaciones del viejo hipódromo se convierten en improvisado autódromo. Una numerosa concurrencia asistió para presenciar las alternativas del nuevo deporte introducido en nuestro medio por un entusiasta

grupo de "díscolos" muchachos pertenecientes a familias de encumbrado linaje. Triunfó Cassoulet, con un Rochester que cubrió los mil metros fijados en 49" 1/4; 2º se clasificó el doctor Alvear, con un Locomobile.

Cuando el 12 de octubre de 1922, el doctor Marcelo T. de Alvear juraba solemnemente como Presidente de la Nación Argentina, eran pocos los enterados de que el flamante mandatario ostentaba el título de "protomártir" del automovilismo deportivo nacional.

Por

PEDRO O. OCHOA

Para Autoclub

k.p.h. Nuevamente, la expectación máxima radicaba en el duelo que se descontaba sostendrían los hermanos Gálvez y Fangio. De Nogoyá hasta Lucas González, a 231 km, de la partida, se intensificó la lucha entre los cinco punteros, haciéndose más violenta entre O. Gálvez y Fangio. Resuelto el pleito a favor del volante de Balcarce, éste se mantuvo en primer puesto, no sólo en esa etapa sino también en la segunda, ganando la carrera de punta a punta.

Computadas las dos etapas, la clasificación general quedó de esta manera: 1º) Juan M. Fangio, con Chevrolet, 12h29'04"; 2º) Eusebio Marcilla, con Chevrolet, 12h51'51"; 3º) E. Martínez, Ford, 13h04'44". El ganador estableció el promedio de 120,389 k.p.h.

Raid romántico (1948)

EL domingo 23 de mayo ante gran cantidad de público, el piloto santafecino Armando Martínez inicia en el circuito "El Resero", de la provincia de Santa Fe, un raid de 100 horas de marcha continua en un automóvil "Plymouth" tipo estándar, sin acompañante, con el objeto de superar las 83 horas que había registrado un volante norteamericano. Una numerosa muchedumbre lo acompaña de día y de noche, sirviéndole de distracción para ahuyentar al enemigo más temible: el sueño. La alimentación, que ingiere cuando debe parar para cargar nafta o por algún desperfecto del coche, consiste en mate cocido, jugo de frutas y sopa de avena.

El jueves, a las 19.39 horas y después de 105 horas 9' culmina exitosamente esta invalorable y romántica aventura de ese lírico del volante: **ARMANDO MARTINEZ.**

Augurios para el automovilismo local

EL 2 de mayo debutó en las pistas europeas Clemar Bucci, hijo del otrora famoso volante argentino Domingo Bucci. Fue en el circuito de Ginebra (Suiza), donde se presentan anualmente los más poderosos equipos de esa nación, Francia, Italia e Inglaterra. Es una carrera reservada para coches especiales de 1.500 cc. como límite.

La pista no es de las más apropiadas para establecer altas velocidades. Nunca se han superado los 90 km.

Nuestro compatriota, que dirigió una Maserati 1500 c.c., igual que la del ganador, el italiano José Farina, obtuvo un honroso sexto puesto. •

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

EN reunión extraordinaria, la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino aprobó la adquisición del inmueble sito en Jaramillo 1925 de la Capital Federal. La asamblea fue presidida por su titular, doctor Ricardo E. Aráoz, actuando de secretario "ad-hoc" el señor Víctor G. Zemborain, por enfermedad de su titular, señor Guillermo O. Mirás. En representación de la Inspección de Justicia estuvo presente la doctora Elsa Rosa González de Policastro.

La decisión fue tomada por unanimidad, sobre la base de los estudios realizados por las comisiones internas de Asuntos Legales, Economía y Finanzas y Acción Societaria, cuyos despachos consideraron muy conveniente la adquisición de dicho inmueble, para las necesidades sociales del Automóvil Club Argentino.

La operación autorizada puso en posesión de la Entidad, un terreno situado frente a las calles Jaramillo, Manzanera y 3 de Febrero, de la ciudad de Buenos Aires, con una superficie de 7.924 metros cuadrados, por el precio total de noventa millones de pesos.

El solar adquirido tiene más de 2.500 metros de superficie cubierta. Se destacó durante la asamblea que se trata de una propiedad con todos los elementos requeridos para ser utilizada de inmediato, y cuya compra configura para el A.C.A. una excelente operación.

Se informó, asimismo, que el inmueble posee algunos elementos de mucha utilidad para la Institución, tales como una grúa aérea de gran longitud, de casi 70 metros, que permite el transporte de 5.000 kilos y que puede ser muy importante para el futuro. Bajo tierra pueden depo-

sitarse 300 toneladas de combustibles y cuenta además con una balanza para camiones, de elevado costo. Existe una bomba eléctrica que moviliza de 50 a 100.000 l. por hora, y sobre la calle Jaramillo dispone de unos

magníficos baños con agua fría y caliente, para todo el personal que trabaje allí. Finalmente se expresó que entre otras dependencias cuenta con una cocina que puede servir para el mismo personal y se afirmó en líneas generales que el edificio habrá de ser de suma importancia para las actividades futuras de la Institución.

Pocos días después de la aprobación por parte de la Asamblea de Delegados, las autoridades de la Entidad procedieron a suscribir el boleto de compraventa del referido inmueble, cuya adquisición configura un nuevo paso —de gran trascendencia— en los planes de expansión servicial del A.C.A.

REUNIOSE LA ASAMBLEA DE DELEGADOS

En sesión extraordinaria aprobó la compra del inmueble de Jaramillo 1925



Mesa que presidió la asamblea extraordinaria de delegados del Automóvil Club Argentino, durante la cual se aprobó por unanimidad la adquisición del inmueble de la calle Jaramillo 1925. De izquierda a derecha el señor Víctor G. Zemborain, secretario "ad-hoc"; el doctor Ricardo E. Aráoz, presidente de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino; y la doctora Elsa Rosa González de Policastro, de la Inspección de Justicia.

Aspecto parcial de la concurrencia a la Asamblea Extraordinaria de Delegados del Automóvil Club Argentino, que se realizó en la sede central de la Entidad, con el fin de dar su veredicto sobre la adquisición de un solar en la calle Jaramillo.



EN la ciudad de Asunción fue suscripto un importante acuerdo de reciprocidad entre el Touring y Automóvil Club Paraguayo y el Automóvil Club Argentino. La declaración conjunta, que lleva la firma de los presidentes de ambas instituciones, señor Juan B. Gill Aguínaga y doctor César C. Carman, respectivamente, expresa las siguientes finalidades:

"1. El propósito de instalar dependencias institucionales —para mejor servicio turístico— dentro del complejo del puente internacional que unirá la República del Paraguay con la República Argentina, completando la unidad vial lograda mediante la terminación de la Ruta Panamericana número once "Juan de Garay", Buenos Aires-Asunción.

"2. La resolución de mantener un contacto institucional permanente, solicitando autorización a los distintos organismos del Estado para establecer un sistema de comunicación radial BLU (Banda Lateral Unica), que permita operar con frecuencias comunes, para proporcionar a los turistas y asociados de ambas instituciones las informaciones y contactos que requieran sus gestiones, promoviendo de esta forma el constante intercambio de viajeros de uno a otro país.

"3. La decisión de realizar gestiones conjuntas ante los gobiernos de la República del Paraguay y de la República Argentina para la concreción efectiva de las resoluciones que anteceden, y de las que resulten convenientes para la más eficaz atención y servicio al turista, al asociado y a todos los viajeros que unan las patrias, animados del deseo de hacer cierta la integración continental."

SUSCRIBIOSE UN IMPORTANTE ACUERDO CON EL AUTOMOVIL CLUB PARAGUAYO



Ante directivos y altos funcionarios del Touring Automóvil Club Paraguayo y del Automóvil Club Argentino, se saludan los presidentes de ambas entidades, señor Juan B. Gill Aguínaga y doctor César C. Carman, respectivamente, después de haber firmado un importante acuerdo de reciprocidad.

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 el mes de julio del corriente año:

Con demora de: Cantidad de auxilios

15 minutos.....	30.800
30 m.	5.593
45 m.	3.389
1 hora 2.390	
1 h. 15 m.	1.215
1 h. 30 m.	802
1 h. 45 m.	428
2 horas 244	
2 h. 15 m.	123
2 h. 30 m.	55
2 h. 45 m.	12
3 horas 12	
Más de 3 h.	9

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	25.365
Gomas	5.183
Remolques	14.522
Total de auxilios...	45.070

SERVICIOS PRESTADOS DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DE 1968

La División Auxilio Mecánico y Estaciones Adheridas del Automóvil Club Argentino ha preparado una interesante estadística sobre la labor cumplida en el primer semestre del corriente año, en el que se ha registrado la extraordinaria cifra de 224.714 servicios con un promedio mensual de 37.452.

El cuadro estadístico es el que reproducimos a continuación:

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total	Promed. Mensual	Porcentaje
Mecánica	17.671	17.601	20.284	22.414	22.421	24.287	124.678	20.779	55 %
Gomas	2.559	2.172	2.982	3.006	3.963	5.364	20.046	3.341	9 %
Remolques	12.644	11.831	14.141	13.820	14.165	13.389	79.990	13.331	36 %
Total	32.874	31.604	37.407	39.240	40.549	43.040	224.714	37.452	100 %
Promedio diario de equipos	86	85	92	94	99	101	557	92	—
Promedio mensual de servicios por equipo	382	372	406	418	409	425	2.412	402	—
Promedio diario de servicios	1.060	1.089	1.206	1.308	1.351	1.434	7.448	1.241	—
DEMORAS									
15 m.	23.438	22.594	26.365	26.922	24.423	27.934	151.676	25.279	67,49 %
30 m.	4.273	4.600	5.445	5.767	6.179	6.710	32.974	5.495	14,68 %
45 m.	2.063	2.191	2.754	3.329	3.632	4.182	18.151	3.025	8,08 %
1 h.	1.078	1.106	1.582	1.982	2.568	2.621	10.937	1.822	4,86 %
1 h. 15 m.	414	455	645	695	1.401	956	4.566	761	2,03 %
1 h. 30 m.	288	275	299	321	890	435	2.508	418	1,12 %
1 h. 45 m.	291	149	154	144	496	92	1.326	221	0,59 %
2 h.	316	128	111	61	451	77	1.144	190	0,51 %
2 h. 15 m.	182	47	28	14	247	19	537	89	0,24 %
2 h. 30 m.	186	28	13	2	121	4	354	59	0,16 %
2 h. 45 m.	92	13	5	2	66	3	181	30	0,08 %
3 h.	96	11	3	1	45	5	161	26	0,07 %
Más de 3 h.	157	7	3	—	30	2	199	33	0,09 %
Total de servicios	32.874	31.604	37.407	39.240	40.549	43.040	224.714	37.452	100 %
DETALLES DE SERVICIOS REALIZADOS POR EQUIPOS									
Servicios realizados	23.529	23.840	27.927	26.415	26.777	28.397	156.885	26.147	
Equipos utilizados	74	68	89	87	89	86	493	82	
Promedio mensual de servicios por equipo	317	350	313	303	301	330	1.914	319	
Promedio diario de servicios por equipo	10	12	10	10	9	11	62	10	



Habla el presidente del Automóvil Club Argentino durante la tradicional fiesta de camaradería con que se celebra anualmente el Día del Empleado del A.C.A., en coincidencia con el aniversario de la Institución.

Diversas autoridades de la Institución e invitados especiales estuvieron presentes en la celebración del Día del Empleado del A.C.A., durante la cual hizo uso de la palabra el secretario general del Sindicato Unico de Trabajadores del Automóvil Club Argentino, señor Abel Ricci.

CELEBROSE EL DIA DEL EMPLEADO

El salón de actos de la sede central del Automóvil Club Argentino, fue escenario de la tradicional celebración anual del Día del Empleado de la Institución, en coincidencia con el 64º aniversario de la fundación de la Entidad. Como en ocasiones anteriores, el festejo reunió a todo el personal en una fiesta de cordialidad y simpatía, que se prolongó durante largas horas.

Presidió el acto el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman y estuvieron presentes, además de las autoridades de la Entidad, representantes de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, de la Caja Nacional de Ahorro Postal, de la Dirección Nacional de Vialidad y otros invitados especiales.

Durante la grata reunión de camaradería hablaron el doctor Carman y el secretario general del Sindicato Unico de Trabajadores del Automóvil Club Argentino, señor Abel Ricci. Posteriormente se procedió a la entrega de distinciones al personal que cumplió 25 y 20 años de servicios ininterrumpidos en la Institución y también se efectuó la entrega de diplomas a egresados de los cursos de carburación y encendido de la Escuela de Mecánica, en los que el alumnado estuvo compuesto por supervisores de la Entidad y aspirantes a dicho cargo en el Automóvil Club Argentino.

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL A.C.A.

Durante un paréntesis de la amable fiesta pronunció breves palabras el doctor Carman, quien se refirió especialmente al impulso constructivo y servicial del Club y destacó la labor de todo el personal de la Entidad.

El mensaje del doctor Carman fue el siguiente:

"Razones diversas han coincidido para inducirme hoy a decir estas palabras, que destino a todos los que colaboran en la acción del Automóvil Club Argentino, y quiero expresar mi pensamiento con toda claridad en una fecha como ésta cuando, al celebrar un nuevo aniversario de la fundación de esta Entidad, dedicamos también la jornada para destacar la cooperación que su personal y todos sus colaboradores ponen al servicio de los objetivos sociales.

Se entregaron distinciones por antigüedad al personal y diplomas a egresados de la Escuela de Mecánica

"Ratifico mi preocupación constante, por las condiciones materiales y morales dentro de las cuales las mujeres y los hombres que comparten nuestros esfuerzos llevan a cabo su tarea cotidiana, máxime cuando es de conocimiento elemental que nuestra amplia política de servicios para todo el país, podrá ser tanto más eficaz y útil cuanto más inteligente y decidida sea la colaboración del personal y podamos, en consecuencia, retribuirla en proporción al esfuerzo y la dedicación puesta en la obra.

"Permanentemente estamos multiplicando el dinamismo constructivo y servicial del Club y diversificando sus actividades, de modo que nuestra acción se está extendiendo y abriéndose como un abanico para cubrir todo el territorio de la República, poniendo en ello toda nuestra capacidad técnica y económica y toda nuestra experiencia. Estas palabras apenas si son una síntesis muy esquemática de lo que estamos haciendo todos los días, aquí en la Capital Federal como en Tierra del Fuego y en Jujuy, en Misiones como en Mendoza, en Formosa como en Río Negro o Neuquén. Pero sabemos que la eficacia de esa compleja acción y de esos múltiples servicios depende de la medida en que nuestra organización pueda ser cada día más perfecta, y más metódica e inteligente la colaboración de todos los que, de una u otra manera, participa en la tarea.

"Habríamos querido, dados todos los resultados obtenidos hasta ahora, mejorar enseguida el nivel de las retribuciones; lamentablemente, circunstancias y razones extrañas a nuestro contralor sólo nos han permitido expresar prácticamente ese propósito, por ahora, mediante un gratificación que se distribuyó recientemente, atendiendo precisamente al enorme aumento del caudal societario y a la consiguiente multiplicación de los servicios y de las tareas de ellos derivadas. Pero, aparte de esos, formularé aquí algunas sugerencias de orden práctico, a las que atribuyo un gran valor.

"Debido justamente a la constante y acelerada expansión de las obras y servicios del Club, constantemente también, al mismo tiempo que aumenta el personal de emplea-

dos y obreros, son abiertos los cuadros de funcionarios, de nivel medio o superior, para promociones normales o para ejecutar nuevas designaciones, en el plano técnico o administrativo. Este proceso de ascenso se cumple exclusivamente mediante las calificaciones fundadas en concursos de antecedentes, títulos e idoneidad, y es mi deseo que el personal que se sienta movido por una legítima ambición de progreso, respaldada en merecimientos y actitudes, compita en esos concursos, en los que invariablemente el premio es adjudicado al mérito, la capacidad y la dedicación.

"He hablado de mis preocupaciones por el mejoramiento retributivo del personal; pero quiero decir en este lugar, que nos preocupa intensamente también la situación del calificado sector de los concesionarios de servicios del A.C.A., que lucha a menudo con tantas dificultades de diverso orden y cuyos problemas conocemos. A éstos estamos dedicando particular atención y confiamos en hallar pronto el camino para las mejores soluciones; entre tanto, quiero agradecerles sus esfuerzos, como también expreso mi reconocimiento a los titulares y personal de las Estaciones de YPF adheridas a nuestros planes serviciales, que con tanta voluntad constructiva colaboran con nosotros.

"Corresponde que destaque ahora una posibilidad que considero como una perspectiva concreta para el progreso del personal que tiene la voluntad de prosperar y de independizarse en su momento. Me refiero a la que abre nuestra Escuela de Mecánica y a la que muy en breve habrán de originarse en los cursos de especialización en materia de hotelería, que, con una duración de tres meses, serán impartidos; en el hotel de Chos-Malal, Neuquén, y el motel Santa Rosa, La Pampa, en una próxima etapa. En cuanto a la Escuela, que hoy ya cuenta con más de un centenar de alumnos, sus cursos han de constituir una fuente para la indispensable capacitación que estamos exigiendo a quienes aspiran a ejercer funciones de importancia en el ámbito técnico y administrativo del Club. Y en cuanto se refiere a los cursos de especialización hotelera, de ellos saldrán las personas destinadas a encargarse de los hoteles, moteles e instalaciones afines que maneja la Institución. Y para que esos cursos puedan estar al alcance de nuestro personal joven y ambicioso, estamos dando término a la creación de becas especiales en beneficio de quienes tienen condiciones y voluntad, con el agregado de que los becarios, mientras reciben el aprendizaje adecuado, seguirán percibiendo las retribuciones de que estuvieron disfrutando regularmente en el momento de obtener la beca.

"Esas son, en cierto modo, perspectivas nuevas; pero no quiero dejar de recordar que el constante aumento de nuestras es-



Vista parcial de la numerosa concurrencia congregada en el salón de actos del Automóvil Club Argentino para participar de la cordial fiesta de camaradería que se celebra anualmente.



En la celebración realizada en la ciudad de Bolívar, provincia de Buenos Aires, vemos al presidente de la Filial local del Automóvil Club Argentino, señor Juan Rubén Maineri (derecha), entregando el diploma de los 20 años de antigüedad a un miembro del personal de esa dependencia.

Y EL 64º ANIVERSARIO DEL CLUB

taciones de servicio en el interior de la República y en la Capital abren permanentes posibilidades para el personal emprendedor que quiera y tenga capacidad y la responsabilidad necesaria para optar a la explotación de las diversas concesiones que, sin duda, pueden constituir un excelente punto de partida para una feliz evolución. "Al término de estas palabras tendremos el placer de entregar premios y diplomas a quienes han puesto gran parte de su vida al servicio de esta Institución. Los merecen ampliamente y merecen nuestro reconocimiento expreso, y me alegro de poder decir que entre los premiados y distinguidos en este acto figuran miembros del personal en las más diversas jerarquías y concesionarios de la explotación de servicios del Club que han compartido durante largos años nuestro afán de ser útiles a la comunidad.

Señoras y señores: al rendir homenaje a todos los amigos y colaboradores de esta Institución, y en primer término a Yacimientos Petrolíferos Fiscales a la Caja Nacional de Ahorro Postal, a la Dirección Nacional de Vialidad y a todos los entes nacionales, provinciales y municipales que, en todo el país, comprenden y apoyan nuestra obra; al saludar a los cientos de miles de asociados del Club que dan vigor moral y fuerzas a nuestra acción y al recordar, como lo he hecho, a todos los que colaboran en nuestra compleja acción al servicio del país, felicito a todos en este gratísimo día y les digo mi plena fe en el futuro y mi honrada convicción de que, todos juntos, estamos



Como en todas las dependencias del Automóvil Club Argentino, en Necochea se festejó el aniversario de la Institución y el Día del Empleado. El presidente de esa Filial, señor José María Martí, hace entrega de su diploma a un miembro del personal.

llevando a cabo una gran empresa útil en beneficio de la Nación."

Palabras del secretario del S.U.T.A.C.A.

Por último habló el señor Abel Ricci, quien expresó los siguientes conceptos:

"En este nuevo aniversario de la fundación

del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, en que conjuntamente se conmemora el DIA DEL EMPLEADO, acontecimiento éste plausible por su significación, en donde la Institución premia el esfuerzo constante e ininterrumpido de sus empleados que cumplieron 25 y 20 años de trabajo en ella, re. presenta para nuestra organización Gremial un hecho de gran valoración al esfuerzo

segadora
motorizada
de césped

WAYRA

con motor a
nafta de 3 H. P.



Tan potente y
eficaz como la
WAYRA Eléctrica



Distinguida por tercera vez
con la Cinta Azul de la Popularidad
por la BRAND BAROMETER
AMERICAN ASSOCIATION

WAYRA S. R. L.

LARRAZABAL 706
T. E. 64-0593



En la foto se aprecia un sector del salón donde directivos y personal de la Filial Rosario celebraron el aniversario del A.C.A. y el día del Empleado de la Institución, reunidos en amable fiesta de camaradería.

de quienes hacen con su trabajo el engrandecimiento tangible de lo que es hoy la Entidad que nos emplea.

"La medalla y el diploma que reciben nuestros compañeros representan, sin lugar a dudas, la mejor recompensa a su fecunda y meritoria labor, quienes sabrán valorarla por su esencia, porque en ella encierran la participación individual en algo positivo y concreto, que lleva reflejado en la jerarquía que ocupa el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO dentro de la vida institucional de la Nación.

"Al AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, en sus 64 años de vida, le decimos que el S.U.T.A.C.A. se halla íntimamente convencido de que la participación de su personal hacia la dirección del Club, brindada así, sin retaceos, además de una satisfacción personal por el deber cumplido, será vista, valorada y retribuida con la misma reciprocidad con que aportamos a la prosperidad del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO.

"Por tal motivo, al verlos aquí reunidos en una manifestación clara y valedera, que en la base fundamental de nuestra dirección Gremial, y como dirigentes de la misma, esta noche compartimos la felicidad de ambos y auguramos que este año signifique un año más de comprensión y solidarios propósitos en pro de la superación y buena marcha de la Entidad, que por ende redundarán favorablemente en todo su personal."

Durante la fiesta de camaradería se entregaron distinciones a empleados de la Entidad que cumplieron 20 y 25 años de antigüedad en el desempeño de sus funciones. El personal así distinguido es el siguiente:

20 AÑOS DE SERVICIOS

Ramón A. Mirande, Oscar R. Lopardo, María A. Aragona, Olga N. Misiti, Irma

de Paz, Victoriano S. Gorostiaga, María Dora G. de Amor, Lydia N. de Luca, Luis Salvador Velardocchio, Lorenzo A. Saperas, Juan M. Baglietto, Matilde Osuna Montesano, José E. Zubeldía, Susana L. Aguirre, Pedro Miguel, Juan Rigal, Manuel R. Coiz, Leopoldo Sánchez, Agustín Regal, José R. Louzao, Alfredo M. Ugarte, Victorio A. Favaro, Carlos A. Olivera, Angela Cobo de Staffoli, Roberto Rouquette, Dionisio E. Miraso, Alberto José Ponte, Dionisio Gómez, Atilio Leoncio Bonzi, Martín Abel Ferreyra, Gilda Magdalena Albino y Ricardo A. Costa.

25 AÑOS DE SERVICIOS

Julio César Robles, Antonio Baixauli, Alejandro Simmer, Tomás Herrero, Elba D. S. Ferreyra de Bazán, Oscar Eugenio Rivolta, Rogelio Romay, Genaro Oscar La Falce, Néstor Domingo Ferrara, Amadeo Alfonso González, Dante Rossi, Adolfo Temperato, Germán Huete, Raúl Latuf, Pedro Serafín Prado, Eduardo César Marchesi, Clotilde Angélica Domini-que, Vicente Antonio Velardocchio, Rogelio Ruiz, Rafael Angel Crelier, Emma Galoso, Julio Víctor González y Andrés Stagnaro.

20 AÑOS DE VINCULACION

Carlos Juan Giaconi, Antonio Koziarski, Alfredo Eugenio Vener, Luis Ramón Ricca, Rubén A. del Petro, Martiniano Verón, Ramón Adolfo Vega, Ernesto Carlos Zubiarrain, Eliseo Francisco Guayan, Raúl Omar Oroscio, René Leonidas Paz, José Cristóbal Ledesma, Jorge Bernardino Rodríguez y Roberto Ferrari.

25 AÑOS DE VINCULACION

Américo J. Canesi, Rodolfo P. Baroffio, Edmundo U. Paccazochi, Benito Benítez, Hermindo Gutiérrez, Raúl Beltrami, Dalmacio P. Minni.

LAS ESTACIONES DEL CLUB VENDERAN REPUESTOS FORD LEGITIMOS

Se firmó un convenio que se extiende a todo el país

EN la sede central del Automóvil Club Argentino fue suscripto un convenio entre esa Institución y el Consejo Consultivo de Concesionarios Ford. En virtud del mismo, el Automóvil Club Argentino adquirirá en forma exclusiva los repuestos legítimos Ford a los concesionarios de esa marca, los cuales serán vendidos en las estaciones de la Entidad en todo el ámbito de la República.

Al acto asistieron el presidente de Ford Motor Argentina S. A., señor Douglas S. Kitterman; el presidente del Consejo Consultivo de Concesionarios Ford, señor Antonio Chidiak; el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman; el secretario de la Comisión Directiva, doctor Walter A. Saborido; el tesorero de la Entidad, señor Federico Lajud; el presidente de la Comisión Asesora de Licitaciones, Adquisiciones y Ventas, escribano Roberto V. Vitale; el gerente general de relaciones Públicas y Publicidad de Ford Motor Argentina S. A., señor Angel J. Goicoechea; y miembros directivos y funcionarios de ambas instituciones.

Los señores Kitterman, Chidiak y el presidente del A.C.A., como firmantes

del convenio, expresaron en breves palabras la satisfacción por los alcances de esta cooperación entre la tradicional marca de automotores y el Automóvil Club Argentino, y destacaron las posibilidades que abre ese convenio para el mejor desarrollo de la industria nacional.

Momento en que suscriben el convenio los señores Douglas B. Kitterman, presidente de Ford Motor Argentina S. A.; el presidente del Automóvil Club Argentino y el señor Antonio Chidiak, presidente del Consejo Consultivo de Concesionarios Ford.





DOMINGO PERRI Y CIA. S. R. L:

Reparaciones de Ciguenales y Rectificaciones de Cilindros



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

REPUESTOS para CITROEN



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

PONGALE BUENA LUZ A SU DKW

instale el equipo eléctrico asimétrico garantido, creado especialmente para ver más lejos en ruta
ASEGURE SUS VIAJES y CONSULTENOS sin compromiso



106 años de Prestigio
Díaz Vélez 4335 T. E. 88-9101

SONIDO ELECTRONICO PARA SU AUTOMOTORI..



Auto-radios de nuestra fabricación para todas las marcas y modelos de automotores.

OFERTA ESPECIAL
PRECIO TOTAL \$ 6.250.-
AUTO-RADIO Modelo E-109



Sintonía de permeabilidad, transistor de salida de Potencia, Garantida. ANTENA de 4 tramos con balancin, 1er. tramo de acero inoxidable. Telescópica Reponible. PARLANTE elíptico 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
Envíos al Interior (previa remisión de \$ 200.- para gastos)

ALFER ELECTRONICA S. A.

Av. Juan B. Alberdi 3569 - Capital

CALCO HOBBIES LUCSOR CALCOMANIAS

DECORATIVAS PUBLICITARIAS DEPORTIVAS
DESGLIZABLES Y CONTACT
ESPECIALIDAD EN HOBBIES
PARAGUAY 5035 - T. E. 772-6363
CAPITAL
Solicite vendedor sin compromiso
Envíos al Interior

AHORAA

ADEMAS DE PRESTIGIO BRINDAMOS:
SERVICIO TECNICO INTEGRAL PARA EL AUTOMOTORI!

Fehling

Servicio Mecánico Especializado. En sus amplias instalaciones para:
FIAT - FORD - CHEVROLET D.K.W. TORINO - PEUGEOT - CITROEN...
y todas las marcas de fabricación nacional
Además...EL MAS AMPLIO SURTIDO DE REPUESTOS LEGITIMOS PARA TODAS LAS MARCAS

Visitenos... y será nuestro más reciente cliente!
Fehling
Díaz Vélez 4335 • T.E. 88-9101
106 años de Prestigio

LA COMERCIAL REPUESTOS TAUNUS

Wernes 1155/57 - T. E. 55-1259

BALIZA TRIANGULO DE SEGURIDAD SILBAT

Igual a la importada, adoptada en todos los países de Europa y AHORA en la Argentina.
CUIDADO CON LAS IMITACIONES
Exijalo por su marca Adquiérala en las Estaciones del ACA

Proteja su vida y su automotor tanto de día como de noche con la BALIZA DE PLASTICO REFLECTANTE
SILBAT
Es un producto de Calidad
FRANCESCHINI Hnos.
Industrial y Comercial
GOYA 14 Alt. Av. Rivadavia 8643
Tel. 69-6738 Buenos Aires

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

Noticias de la

COMISION DEPORTIVA

Para conocimiento de los lectores reproducimos a continuación, por orden cronológico, las diversas resoluciones y comunicaciones de la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino.

La Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, ha considerado, en su última reunión, los despachos producidos por los integrantes de las Sub Comisiones Asesoras especialmente designadas de Prevención y Seguridad, Técnica, Licencias y Reglamento, con el fin de que en su estudio pudieran reactualizarse algunos aspectos reglamentarios que la futura práctica activa del automovilismo deportivo exige para que el mismo se desarrolle dentro de un marco adecuado de Seguridad, con fórmulas que contemplen una eficaz disposición de medios mecánicos y un perfecto control de los actores en cuanto a sus requisitos fundamentales a cumplir, psicofísicos.

Para ello también se han tenido en cuenta, muy especialmente, inquietudes de las agrupaciones deportivas, entidades afiliadas y/o corredores que hicieron llegar a este organismo, ya sea en forma oral o escrita, su pensamiento al respecto.

RESOLUCIONES

1º) Apruébanse las normas de prevención y seguridad que serán las bases fundamentales para adecuar los escenarios en los que habrá de desarrollarse la actividad del automovilismo deportivo y que se adjunta al presente comunicado.

2º) Apruébanse las reformas al reglamento de la Categoría Turismo de Carretera Fórmula "B", que consisten en:

a) Establécese como peso mínimo 1.230 kilos hasta el 31 de diciembre de 1968, como fórmula de transición.

Los automóviles serán pesados sin el agua contenida en el radiador y motor; sin aceite; sin combustible; sin ruedas de auxilio, herramientas y criques; aceptándose una tolerancia del 3 %.

En caso de ser necesario el uso de lastre, éste deberá ser sólido y fijado (abulonado), convenientemente a la estructura del vehículo.

b) Se establece en forma reglamentaria la adopción del sistema de paliers flotantes u otro sistema que en caso de rotura del palier retenga la rueda.

c) Motor: Se establece que las caras anterior y posterior del block de cilindro pueden ubicarse en un lugar cualquiera por delante del plano medio del vehículo. Se entiende por pla-

no medio del vehículo, el plano equidistante de los dos ejes.

d) En la línea del plano del volante debe ser colocada una protección apropiada para que en caso de rotura del volante, el mismo no accidente a los ocupantes del vehículo.

e) Combustible: Se establece como límite la cantidad máxima de 180 litros de combustible, con lo que se permitirá normalmente disputar una carrera de 500 kilómetros con una sola carga intermedia.

Se suprime la carga interna de combustible debiéndose realizar desde el exterior del vehículo.

Se considerará antirreglamentario el sistema de abastecimiento a presión por su peligrosidad.

Esta disposición ya ha sido adoptada por otros países.

El compartimiento de los tanques deberá estar separado del de los tripulantes por una pared que puede estar construida de chapa de acero, aluminio o un material sintético ignífugo de adecuada rigidez.

f) Cajas de velocidad: Se permite el uso de cajas de velocidades de cualquier número de marchas. Se aclara que cuando ésta se halle instalada en el vehículo sólo deberán funcionar como máximo cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás, debiéndose quitar cuando los hubiere los restantes engranajes.

g) Distancia entre ejes: Se establece como mínimo 2,60 metros, no pudiendo participar ningún vehículo que posea una distancia entre ejes menor que la establecida.

Se deja asentado que las presentes reformas tienen como plazos de aplicación los siguientes: **Peso mínimo, inmediato; Demás reformas, 30 días a partir de la fecha de su aprobación, o sea el 5/7/68.**

CAMPEONATO TURISMO ESPECIAL PISTAS Y AUTODROMOS CERRADOS

Para dar cumplimiento adecuadamente a los distintos Campeonatos del año 1969 han sido establecidas las siguientes reformas:

A partir del 1º de enero de 1969, se disputará el Campeonato de Pistas o Autódromos Cerrados (Autódromo Oscar Cabalén, Pcia. de Córdoba-Rafaela-Autódromo El Zonda, Pcia. de San Juan-Autódromo Carlos J. Martín, en Bahía Blanca-Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, etc.), creando la Categoría de Coches de Turismo Especial de acuerdo con el estudio realizado y recomendado por la Comisión de Prevención y Seguridad, para lo cual se tomarán como base las prescripciones que establece el Código Deportivo Interna-

cional Anexo "J", adecuándolo a nuestros medios y posibilidades.

Dicha reglamentación se dará a conocer antes del 31 de julio de 1968.

CAMPEONATO DE TURISMO DE CARRETERA

Dicha Categoría se utilizará para el Campeonato Argentino de 1969 para los circuitos en ruta y su reglamentación se dará a conocer antes del 31 de julio de 1968, para ser puesto en vigencia a partir del 1º de enero de 1969.

La Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, en reunión extraordinaria, resuelve aplicar los criterios siguientes respecto a los estudios presentados por la Comisión Asesora de Prevención y Seguridad:

1º) Aprobar en todas sus partes el proyecto de normas de seguridad presentado por los Asesores de la Comisión respectiva.

2º) Poner en vigencia, en lo referente a circuitos, habilitación hasta el 30 de noviembre de 1968, el criterio expresado en el punto 100.

3º) Con el fin de dar tiempo y espacio para la maduración de la idea de evolución hacia las carreras de circuitos previamente habilitados o en autódromos, se autoriza la realización del Gran Premio, previa adopción de todas las medidas de seguridad del reglamento aprobado, que aunque no ha sido realizado para el caso particular de un Gran Premio, sino para circuitos o autódromos, sean aplicables a esa competencia.

No debe escapar al criterio de quien las aplique un adecuado entronque con las características de un Gran Premio.

PRIORIDADES:

Ejc.: 1º) La aplicación exhaustiva del Capítulo VII, dispositivos Psicológicos, con rigor de aplicación y concreta distribución de responsabilidades delegadas y adquiridas por escrito.

Será de aplicación en cualquier punto del trayecto donde se reúna público.

2º) Puntos 72-73-74. — *Demarcaciones de las pistas y banquetas*, donde los tramos sean asfaltados.

Las curvas, de las características indicadas allí deberán ser protegidas según la norma.

Las obras de arte, pintadas según la norma.

3º) *Capítulo V*, desde el punto 43 al 54 inclusive.

La ubicación del público será siempre que existan defensas naturales, sobre aquellas que cumplan los requisitos del punto 55.

Cuando no hay, deberá ubicarse al público a 50 metros de la ruta.

4º) *Capítulo IV*, Camionetas de auxilio, lo que indica la norma.

Servicio de control aéreo, lo que indica la norma con el agregado de que si vuelan otros aparatos establecer perfectamente alturas de vuelo para cada uno,

AUTOMOVILISTA DEL A.C.A

con prohibición absoluta de apartarse de las mismas si no es por razones de deterioro o descenso en aeródromos. Prohibición de interferencia de cualquier otro aparato no autorizado.

Servicios de auxilio, rescate y contra incendio: tal como lo prescribe la norma, a excepción de la autobomba que puede ser de cualquier tipo.

Equipos de comunicaciones, servicio sanitario y puestos de emergencia; tal como lo prescribe la norma con el agregado de que serán de cada población por la cual pase el camino o esté próxima a la ruta, destacados sobre la misma con radio propia o bien cerca de un puesto móvil de comunicaciones.

INTRODUCCION

1. Las presentes normas tienen por finalidad establecer los requerimientos mínimos de carácter técnico-operativo a que deben ajustarse los escenarios, a fin de que sus características respondan a criterios técnicos uniformes y proporcionen los márgenes de seguridad indispensables para resguardar la integridad del público, los competidores y del personal técnico asistente (mecánicos, fuerzas del orden, enfermeros, periodistas, etc.).

2. Aparte del carácter normativo su contenido proporciona el asesoramiento técnico que básicamente resulta indispensable para el planeamiento y desarrollo de proyectos de nuevos circuitos, por lo que su utilización como guía técnica posee doble significado y, al mismo tiempo, contribuirá a evitar que se proyecten, construyan o se conformen circuitos que luego no puedan ser habilitados por no reunir las características necesarias, con el consiguiente perjuicio económico y pérdida lamentable de tiempo y de esfuerzos.

3. Las mismas incluyen prescripciones de despeje y señalamiento de obstáculos cuya aplicación reviste particular importancia, tanto al proceder al planeamiento de un circuito o un autódromo, como luego de desarrollado y operado.

4. Asimismo prescriben las ayudas visuales necesarias y especifican las características que se requieren para las mismas.

5. Comprenden las especificaciones técnicas básicas de la infraestructura, trazado y obras de arte, las que en principio deben responder a las establecidas por la Dirección Nacional de Vialidad, pero agregando las normas que permitan una mayor adecuación a las velocidades de los medios actuales o futuros, acorde con

la información técnica de que se disponga y al grado de experiencia práctica con que se cuenta en cada circunstancia.

6. Contienen disposiciones sobre el ordenamiento y clasificación de seguridad de las áreas y zonas críticas, ubicación y funcionamiento de boxes, cabinas o palcos, plataformas, torres de control, equipamientos necesarios, etcétera.

7. Finalmente, presentan una acción psicológica que incluye un Comité ad-hoc de Seguridad para el público, y en el Capítulo ACLARACIONES, que explica conceptos, señalan fundamentos y agregan algunos requisitos a cumplimentar por los clubes, referentes a la habilitación de los circuitos.

II-APLICABILIDAD

8. Las normas contenidas en el presente texto son de aplicación para los circuitos permanentes y semipermanentes destinados a competencias de Turismo de Carretera y Turismo (anexo "J") en general.

9. Para las competencias de las otras fórmulas corresponde la utilización de los autódromos exclusivamente cuyas normas y métodos serán, además de las presentes, las que sean de aplicación en virtud de lo establecido por el C.D.I. de la F.I.A. y el R.D.A.

10. En consecuencia deben ser aplicadas a todos los circuitos públicos que se destinen a actividades de competición automovilística, sean éstos privados o estatales, conformados por rutas abiertas (semipermanentes) o pistas cerradas (autódromos). Para estos últimos, las diferencias de requisitos mínimos con relación a los abiertos serán indicadas mediante notas aclaratorias en las partes en que así corresponda.

11. Todo circuito permanente o semipermanente, previo a su funcionamiento, deberá ser habilitado por la autoridad competente designada por la Comisión Deportiva Automovilista del A. C. A., juntamente con la autoridad gubernamental de la jurisdicción.

12. Dicha habilitación deberá ser solicitada como mínimo treinta (30) días antes de cualquier competencia.

13. La habilitación será concedida, previo control del cumplimiento de los requisitos que las presentes normas establecen, noventa y dos (92)

horas antes de la competición por las Autoridades que hace mención el párrafo 11.

14. La habilitación fraudulenta hará pasible a los responsables de que la C.D.A. del A. C. A. inicie las acciones judiciales que en cada caso estime conveniente.

15. A los efectos señalados precedentemente, las Instituciones organizadoras serán consideradas responsables, sin perjuicio de las sanciones que la C.D.A. del A. C. A. establezca en base al Capítulo XI (penalidades), artículo 148 del C.D.I. de la F.I.A.

III - DEFINICIONES

16. Circuito permanente: Escenario cuya infraestructura e instalaciones son estables, organizados y destinados exclusivamente a las competencias automovilísticas o afines.

17. Son los denominados Autódromos, que de acuerdo con las características y facilidades que tengan, serán clasificados por las autoridades competentes en:

Autódromo Clase A (Por ejemplo, Autódromo Municipal de Bs. As.)

Autódromo Clase B (Por ejemplo, Autódromo Ciudad de San Juan).

Autódromo Clase C (Por ejemplo, Autódromo Ciudad de Rafaela).

18. Circuito semipermanente: Son los constituidos por rutas públicas e infraestructura cuyo trazado lo hacen apto para las competencias automovilísticas, por cumplir con las normas aquí establecidas.

19. Aquellos cuyo trazado e infraestructura básica reúnan las características de verdaderas autopistas y posean todas las condiciones de seguridad exigibles a las mismas, podrán ser considerados como circuitos

PERMANENTES.

20. Area de movimiento principal: Es la pista destinada exclusivamente a la partida, movimiento en carrera y llegada.

21. Area de plataforma: Area definida en un circuito, destinada a las operaciones de abastecimiento, mantenimiento, controles y demás instalaciones que operativa y técnicamente están relacionados con el evento.

NOTA: El área de movimiento principal y el área de plataforma son consideradas, a los efectos de la SEGURIDAD, como "AREAS CALIENTES".

22. Area de espera en rodaje: Lugar destinado a la espera previa al acceso de las áreas calientes, de las máquinas que se aprestan —porque ya están en condiciones de hacerlo— de efectuar la largada.

23. Areas libres de obstáculos: Son superficies del área de movimiento exentas de todo obstáculo que pueda interferir la trayectoria de los vehículos o afectar su seguridad, inmediatamente después de la partida, en las curvas y obras de arte e inmediatamente antes de la llegada. Comprenden:

a) Zona de partida: es la superficie definida a continuación de la línea de largada y llegada, que se extiende en línea recta en una longitud no menor de 1.000 metros desde la citada línea (partida).

b) Zona de aproximación: es la superficie definida a continuación de la línea de partida y llegada que se extiende en una línea recta en una longitud no menor de 2.000 metros antes de la citada línea (llegada).

c) Zona de escape: es toda superficie preparada que se agrega a continuación de la franja en curva, y proyectada al frente en línea recta, en una extensión no menor de cien (100) metros, del mismo ancho que el de la franja a que se añade, sin pendientes longitudinales o transversales y que está destinada a proveer económicamente la longitud adicional que fuere necesario para la detención de los vehículos en maniobras frustradas o de emergencia.

Tendrán camino de escape todas las curvas, que tengan las siguientes características:

— Una desviación de 90°.

— Un arco de longitud de aproximadamente 200 metros.

— Un radio de curvatura correspondiente de aproximadamente 120 metros.

24. Franja: Es la superficie del terreno dentro del cual está emplazada la pista o ruta y que además proporciona las bandas laterales de seguridad (banquina).

25. Calle de rodaje: acceso que se destina exclusivamente para el rodaje de los vehículos hacia y desde el área de espera hasta no menos de doscientos (200) metros fuera del perímetro del circuito propiamente dicho.

26. Puesto principal de Control: Es aquel que, ubicado en la ZONA DE PARTIDA, lleva el control general operativo de la carrera, para lo cual cuenta con los elementos necesarios: comunicaciones, gráfico del circuito, planilleros, cronometristas, listas y roles del personal de los servicios, etc. Dicho puesto estará a cargo exclusivo del Comisario Deportivo, autoridad máxima de la carrera, de acuerdo con lo que establece el R.D.A. quien actuará en coordinación con el Director de la Prueba, que será designado por el Club organizador, debiendo éste reunir los requisitos y

aptitudes necesarios para cumplir su cometido.

27. Puestos secundarios de Control: Son aquellos controles instalados en torres, a una altura no inferior a cinco (5) metros, con las comunicaciones, lámparas y banderas de señales, previstas en los párrafos N° 32, 33, 34, 35, 36 y 40, que estarán a cargo de un Comisario de Pista, quien ajustará su cometido —juntamente con UN AUXILIAR y UN OPERADOR DE COMUNICACIONES— al rol coordinado y establecido de común acuerdo por el Director de la Prueba y el Comisario Deportivo.

28. Se ubicarán en las Zonas más peligrosas, debiendo existir no menos de cinco puestos en la extensión del circuito.

29. La instalación deberá emplazarse de tal forma que posibilite la visión de los cuatro puntos cardinales, debiendo su infraestructura estar pintada a rayas rojas y blancas, numerándose los distintos puestos en forma correlativa al sentido del giro (horario). Se acepta como variante que dichos puestos estén montados sobre camionetas (puestos móviles), pero que deberán reunir igualmente todos los requisitos ya señalados precedentemente (comunicaciones, dos operadores, pintura, numeración, amplia visión, ubicación adecuada, etc).

30. FUNCIONES DEL PUESTO SECUNDARIO DE CONTROL:

1º) Informar al Director de la Prueba el incidente o infortunio ocurrido en su zona de jurisdicción.

2º) Requerir el envío del helicóptero, de la autobomba o de un coche de policía en caso de accidente, emergencias sanitarias o desorden público.

3º) Efectuar el control operativo, que comprende, por ejemplo —entre otros aspectos— los siguientes:

a) Proteger al corredor de una intempestiva señalización por parte de los banderilleros, de un desperfecto o dificultad no previsible por el interesado e impedir el uso de cualquier otra señal no autorizada.

b) Efectuar y controlar se emitan las señales que correspondan a los efectos de la Seguridad.

4º) Verificar la ubicación del público y adoptar las medidas correspondientes con los encargados directos de los lugares de emplazamiento para el público.

5º) Ocurrida cualquier anomalía que afecte a la Seguridad, deberá documentarla debidamente mediante:

a) Tomas fotográficas (a realizar por un fotógrafo, que también debe integrar la dotación del puesto).

b) Testimonio de testigos y elaboración de rápidas encuestas y/o peritajes con el personal calificado que se encuentre en la zona.

c) Resguardo eficiente de todas las evidencias.

Lo señalado en a), b) y c) contri-

buirá enormemente a los fines de una investigación ulterior.

31. El área de responsabilidad se extiende, en el sentido de marcha de la carrera, en una distancia equidistante entre la torre anterior y la subsiguiente. Con ello se logra el total cubrimiento del circuito, con lo que la carrera es controlada en toda su extensión.

32. Señales: Marcas, figuras, luces, semáforos y demás ayudas visuales para comunicar informaciones de:

1º) Seguridad.

2º) Operativa.

3º) Vial general.

33. Las señales fijas de seguridad siempre están asociadas al color rojo (peligro) o al amarillo y negro (precaución).

34. Están constituidas por banderolas, carteles o semáforos cuya exposición y características se señalan más adelante.

35. Las señales móviles de seguridad serán efectuadas con una lámpara de señales y/o banderas, las que deben encontrarse en los puestos secundarios de control y reunir las siguientes características:

1º) Producir señales comandadas, de blanco, rojo, verde, amarillo y azul, según las circunstancias.

2º) Posibilitar en forma rápida el enfoque de las señales deseadas hacia un vehículo en desplazamiento.

3º) Producir una señal de cualquiera de los colores citados, seguida de otra, de cualquiera de los colores restantes o sus combinaciones, según el caso.

4º) La intensidad de la luz de color no debe ser menor de 6.000 bujías y el haz debe tener entre 1 y 3 grados.

5º) Las presentes señales no excluyen las de banderas, que se efectuarán según lo dispuesto por el Código Deportivo Internacional de la Federación Internacional del Automóvil.

36. Código de interpretación de las luces a producir por la lámpara:

— Luz roja continua: DETENCION INMEDIATA.

— Luz amarilla a destellos: PRECAUCION - ESTE ATENTO A DETENERSE - PELIGRO INMINENTE.

— Luz verde: CIRCUITO LIBRE.

— Luz blanca: AMBULANCIA O VEHICULO DE SERVICIO CIRCULA POR LA PISTA.

37. La violación del señalamiento constituye infracción gravísima, que será sancionada de acuerdo con el Capítulo XI (Penalidades) del Código Deportivo Internacional de la Federación Internacional del Automóvil.

38. Señales viales: Para circuitos, pistas y autódromos, son las que se colocan con anticipación a una curva, zig-zag, obras de arte o algún desnivel muy pronunciado (puentes, alcantarillas, mojones, etc.) del cami-

no. Consisten en carteles indicadores de un metro (1) de diámetro y a ochenta (80) centímetros del suelo, colocados a ambos lados del camino, pintados las 2/3 partes del círculo en fondo amarillo, sobre el que se representa el símbolo correspondiente del accidente geográfico. El último tercio del círculo es pintado en rojo, sobre cuyo fondo se colocan, en números de tamaño significativo, pintados de blanco, la distancia a que se encuentran.

Estas señales serán colocadas sin perjuicio de las señales operativas que hacen al aspecto técnico de la competencia y de las señales viales correspondientes a la Dirección de Vialidad Nacional. Se recuerda que se les da el nombre de viales, pero están referidas a la seguridad y con la intención de que queden permanentemente como aporte para el público.

39. Las distancias deben ser enunciadas a partir de los mil seiscientos (1600) metros, ochocientos (800) metros, cuatrocientos (400) metros, trescientos (300) metros, doscientos (200) metros y cien (100) metros, y serán utilizadas en cada caso según lo que las circunstancias aconsejen. En las curvas u otros accidentes geográficos que sean potencialmente más peligrosos, deberá adosarse, a la misma distancia de la primera señal vial, un faro giratorio (eléctrico o a pila) con luz roja.

40. Señales operativas: Las establecidas por el Código Deportivo Internacional de la Federación Internacional del Automóvil y el Reglamento Deportivo Automovilista. Los banderilleros, debidamente registrados e instruidos, usarán durante su desempeño chalecos o casacas color naranja fuerte.

41. Densidad operativa: Es el máximo número de vehículos que pueden disputar una competición. Está dado por la siguiente fórmula:

$$N = 0,25 \times a \sqrt{\frac{L}{V}} \times K$$

$$\text{siendo } K = \frac{20 + \sqrt{T}}{20}$$

donde:

L: Longitud del circuito

V: Velocidad máxima estimada

a: Ancho de la ruta

K: Coeficiente introducido cuando la competencia excede las dos (2) horas.

T: Los minutos que exceden a las dos (2) horas

IV-EQUIPAMIENTO E INSTALACIONES

42. Todo autódromo o circuito semi-permanente deberá contar, en el momento de la carrera, con los siguientes equipos:

1º) Equipo de comunicaciones radiales: (Constituido por una red fija de VHF radio-mochilas equipos "Walkie Talkie"), que debe enlazar entre sí al Puesto Principal de Control (Director de la Prueba), los Puestos Secundarios de Control, los Servicios Sanitarios (Puente Principal Sanitario y Puestos Sanitarios de Emergencia), los Servicios de Auxilio, Rescate y Contra-incendio (camionetas de auxilio, camioneta de rescate, autobomba) y el Servicio de Control Aéreo (helicóptero).

En el puesto principal de Control, los equipos de comunicaciones deben estar reunidos en una Central de Comunicaciones, siendo recomendable que el local y las instalaciones tengan las facilidades necesarias para informar, también de inmediato, a los equipos y personal de las estaciones comerciales de radiodifusión que puedan transmitir la carrera. En ese caso, es recomendable que se coordinen sus actividades en aquellos aspectos técnico-operativos que faciliten el control y seguridad del espectáculo.

Nota: Debe confeccionarse un Plan de Comunicaciones que incluya las frecuencias a emplear y los roles a cumplir por cada operador.

2º) Servicio Sanitario: Está constituido por un Puesto Sanitario Principal y los Puestos de Emergencia.

El Puesto Sanitario Principal: Es

un local especialmente instalado a esos efectos, ubicado conexas al Puesto Principal de Control y con enlace directo con los centros asistenciales permanentes de la zona. Está a cargo de un médico con dos (2) enfermeros como mínimo y debe incluir en su equipamiento, preferentemente y de ser posible, elementos para transfusiones y un equipo resucitador.

Puestos de Emergencia: Lo constituyen las ambulancias, las que además de tener el enlace previsto en el inciso 1º), deben estar ubicadas en los lugares que correspondan a las Zonas Peligrosas más potenciales.

En general habrá una ambulancia por cada diez (10) kilómetros, debiéndose señalar a cada una el probable recorrido a efectuar en caso de accidente.

Nota: El personal de Sanidad deberá vestir continuamente vestuario de color blanco con brazaletes de la Cruz Roja, y su nómina deberá estar registrada en el Puesto Principal de Control, junto con la tarea específica que cumple. El citado puesto es el responsable de la autenticidad de sus miembros, así como la correspondiente al resto de los servicios.

3º) Servicios de Auxilio, Rescate y Contra-incendio: Está constituido por:

— Auxilio: Camionetas livianas con grúa, que cumplirán las siguientes funciones:

a) Retirar vehículos que signifiquen riesgos para el resto de los que están en carrera.

b) Limpieza de la pista de todo lo que pueda significar un peligro potencial que afecte la Seguridad (aceite, piedras u otros elementos) para lo cual deberán contar con equipo adecuado (grúa, escobillones, cemento portland, etc.).

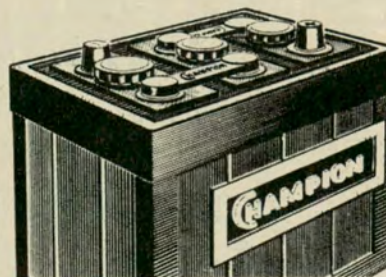
c) Toda otra tarea referente a la Seguridad que el Director de la Prueba o los Comisarios de Pista ordenen en ese sentido.

Nota: Cualquier desplazamiento deberá ser informado radialmente (mediante el equipo VHF con que el vehículo debe contar), a los Puestos Secundarios de Control, con el fin de permitir a éstos el permanente pilotaje de los vehículos.



con CHAMPION el campeón de los acumuladores y bujías CHAMPION favoritas en aire, mar y tierra.

CHAMPION S. A. I. C. F. e. I. O 370
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611
BUENOS AIRES
Descuentos especiales para socios del A. C. A.



Por ninguna causa podrán actuar por propia iniciativa o a requerimiento de los corredores sin el conocimiento y autorización del Comisario de Pista del cual dependen.

— **Rescate:** Servicio basado en camionetas livianas destinadas al salvamento y rescate de conductores y acompañantes en caso de accidente, equipadas con extinguidores portátiles de incendio, clase B, de diez (10) litros, aptos para combatir incendios de combustibles.

— **Contraincendio:** Una autobomba con capacidad no menor de tres mil (3.000) litros, ubicada en el Puesto Principal de Control.

Nota: Las camionetas de auxilio y las camionetas de salvamento y rescate y las ambulancias, se ubicarán en la siguiente forma: las primeras (auxilio) en los Puestos Secundarios de Control; las restantes (salvamento, rescate y ambulancia) en los lugares señalados para las ambulancias.

El personal, debidamente registrado en el Puesto Principal de Control, usará mientras dure la carrera el vestuario de amianto correspondiente, excepto el personal de auxilio, que usará ropa adecuada.

4º Servicio de Control Aéreo: Está constituido por un helicóptero con capacidad para efectuar rescate y evacuación de heridos, que efectuará el Control General de la carrera, informando al Director de la Prueba (Puesto Principal de Control) todas las novedades que responden a un plan previamente convenido, es decir, a un rol que especifique claramente cuál será su intervención directa en lo que a la carrera se refiere.

La operación aérea deberá ajustarse a las normas aeronáuticas en vigencia, debiéndose prever una zona debidamente ubicada y señalada, de acuerdo con las citadas normas, para la ubicación en el terreno.

5º Boxes: SON LOS UNICOS LUGARES DONDE PODRA REALIZARSE EL ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLES, LUBRICANTES Y EFECTUAR REPARACIONES.

— **Ubicación:** Se instalarán inmediatamente después de la Zona de Partida y en la parte posterior del Palco Oficial de Contralor de la carrera, sobre mano derecha, en un tramo donde los vehículos en carrera no alcancen altas velocidades.

Todos los boxes estarán ubicados en un mismo sector y perfectamente visibles desde el Puesto Principal de Control o del primer Puesto Secundario de Control subsiguiente. Cada vehículo deberá contar con un box. Si esto no se logra por impedimento de fuerza mayor o por resultar poco práctico, se admitirán dos (2) coches por cada box como máximo.

— **Instalaciones:** Serán de fácil acceso, tanto para el conductor que debe

aproximar su máquina hasta el box, como para el personal que trabaja en él. La construcción puede ser sencilla, pero sólida y despejada, con sus calles de acceso, franja de servicio y salida, así como el piso de los boxes totalmente asfaltado o con otro tratamiento similiar.

— **Acceso:** Con curva hacia afuera de la pista, cuyo empalme con ésta lo haga mediante una curva al 5 % y la SALIDA mediante una curva al 10 %. Ambos empalmes serán tangenciales.

El ancho de las calles de acceso y salida, así como la franja de servicio será de seis (6) metros.

Existirá una playa posterior (detrás de los boxes) para el estacionamiento de los vehículos de auxilio y una anterior (delante de los boxes) adicional; esta última estará pintada a franjas oblicuas de color amarillo y negro.

Los boxes estarán a dieciséis (16) metros del borde de la pista.

Demarcación: Zona de desaceleración, acceso de trescientos (300) metros de longitud, pintado con cuadros de sesenta (60) centímetros de lado, de color rojo y blanco.

Zona de aceleración: Acceso de salida de doscientos (200) metros de longitud pintado con cuadros de sesenta (60) centímetros de lado, color verde y blanco.

Los bordes de ambas zonas estarán pintados con una franja blanca continua de veinte (20) centímetros de ancho.

Régimen interno: El personal de servicio, desde el Director del Equipo hasta los Mecánicos, usarán ropa adecuada con distintivos del cargo.

Los boxes estarán provistos con equipos contra incendio portátiles para cada box, baldes de arena, agua, portland y todo elemento de Seguridad que sea necesario.

El personal, excepto el Director del Equipo, no podrá exceder su actividad del sector del box y de la franja de servicio.

El ingreso como el egreso, particularmente este último, de un vehículo, debe ser anunciado mediante señales que ordenará un Puesto de Control específico, instalado a un costado del acceso de salida, mediante el uso de señales luminosas o banderas.

No deben permanecer en este lugar otras personas que las indicadas a continuación: un (1) Director del Equipo y cuatro (4) Mecánicos por vehículo; banderilleros o señaleros operativos y un número restringido de periodistas y personal policial de vigilancia.

La responsabilidad y control del régimen interno estará a cargo de Comisarios de boxes.

Todo el personal que actúe en los boxes, así como aquel cuya permanencia esté autorizada, deberá estar debidamente registrado en el Puesto

Principal de Control, a efectos de las verificaciones correspondientes.

Camioneta de auxilio privada: Estarán estacionadas exclusivamente, como queda señalado precedentemente, en la playa posterior de los boxes, y podrán ir a retirar el vehículo que por cualquier causa haya quedado fuera de competencia, en cualquier punto de ésta, EMPLEANDO EXCLUSIVAMENTE CAMINOS AUXILIARES, que el club organizador deberá prever y habilitar.

Por ninguna causa están autorizadas a retirar vehículos accidentados o que hayan bloqueado por cualquier otro motivo la pista. Para ello está el Servicio de Ayuda y Rescate (párrafo 42, inciso 3º).

6º Palco para autoridades, invitados y periodistas: Son instalaciones debidamente autorizadas por la autoridad municipal, que estarán situadas sobre el mismo costado de la ruta en que se encuentra el Puesto Principal de Control, a su continuación, en el sentido de la dirección de la carrera, y separadas de éste.

El frente de los palcos no podrá sobrepasar el Puesto Principal de Control. Deberán estar debidamente señalizados con cartelones y en una zona también demarcada.

Se recomienda la instalación de tribunas portátiles, cuya habilitación también deberá ser oficializada municipalmente.

V - CLASIFICACION DE SEGURIDAD DE LAS AREAS Y ZONAS

43. Area de movimiento principal y área de plataforma (zona caliente): zona de SEGURIDAD RESTRINGIDA (significa acceso únicamente para las personas debidamente autorizadas, quienes deben extremar las medidas personales de precaución cuando ingresen, operen o salgan. Su movimiento se debe limitar al mínimo, y el control y responsabilidad de la Seguridad en esta zona recae en el Director de la Prueba o un Auxiliar especialmente designado.

44. Area de espera: ZONA PELIGROSA. Acceso para corredores únicamente.

45. Zona de partida: ZONA PELIGROSA. Acceso para corredores, autoridades de la prueba, personal técnico operativo y personal policial.

46. Zona de aproximación ZONA PELIGROSA. Acceso ídem anterior.

47. Zona de desaceleración: ZONA PELIGROSA. Acceso para corredores exclusivamente.

48. Zona de aceleración: ZONA PELIGROSA. Acceso ídem anterior.

49. Zona de boxes: ZONA DE PRECAUCION. Acceso de acuerdo con lo establecido en el párrafo 42, inciso 5º) — Acceso.

50. Zona de escape: ZONA DE PELIGRO. Acceso no permitido.

51. Puentes, badenes, lomos de burro, pasos a nivel y otras obras de arte: ZONAS DE PRECAUCION. Acceso únicamente para señaleros, policía de vigilancia y control y personal autorizado por el Director de la Prueba.

52. La zona se extiende cien (100) metros antes y trescientos (300) metros después. En caso de presentar mayores riesgos potenciales, deberán ser incluidas como ZONAS DE PELIGRO.

53. Curvas y contracurvas: ZONA DE PELIGRO. Acceso únicamente para señaleros.

54. Zonas de ubicación del público: son ZONAS FRIAS y corresponden a lugares perfectamente delimitados para tal fin, con accesos específicos para la entrada de las personas y contando con sectores especiales para playas de estacionamiento de vehículos, las que deberán estar organizadas de tal forma que incluyan todos los aspectos que hacen a un ORDEN bien establecido y coordinado (ubicación general de la playa, ubicación de los vehículos, movimiento de entrada y salida, vigilancia, controles, etc.).

55. El público se ubicará sobre:

1º) Taludes de tierra, en un plano de estacionamiento que estará a un nivel de tres (3) metros a partir del nivel de la pista y con una inclinación de 1:4, salvo la existencia de gradas u otra estructura que conserve ese nivel y con barandas de 1,20 metros, si se encuentran a diez (10) metros de la cinta.

Podrá estar a nivel de la cinta o un poco superior, conservando la inclinación de 1:4 cuando esté a treinta (30) metros de distancia si se trata de recta, y con un tejido metálico de gran robustez u otro dispositivo similar permanente reforzado con cables de acero longitudinales y con riendas, asegurando las vigas verticales que sostienen el tejido.

En el caso de terraplenes o alturas naturales al borde de la cinta, se efectuará el trabajo para asegurar el estacionamiento del público sobre ella, evitando desmoronamientos.

Se colocarán sólidas barandas de 1,20 metros o red metálica a 1,50 metros del borde, con el paredón recortado a máximo 70º de pendiente y de altura no menor de tres (3) metros respecto de la cinta. Irá además una faja de fardos contra el muro del terraplen para protección del piloto.

Serán habilitados por la autoridad municipal de la zona y el Control de Seguridad estará a cargo de la autoridad policial.

2º) Tribunas fijas o desmontables, con una capacidad establecida, habilitadas por la autoridad municipal y controladas por la policía correspondiente. Podrán estar emplazadas a

nivel —en los tramos rectos— a treinta (30) metros de la banquina y siempre con tejidos metálicos de resguardo o en la cuerda interna de las curvas, en las cuales se hayan levantado taludes y que posean "guardrail".

56. Fuera de estos lugares, NO ESTÁ PERMITIDA OTRA UBICACION. La violación, por parte del público, de las normas de Seguridad o de los lugares vedados a su permanencia, hará pasible a los causantes a multas y/o arrestos a establecer por la autoridad policial de control.

57. En los circuitos semipermanentes, los taludes y tribunas se instalarán en los lugares más apropiados, que respondan a la SEGURIDAD, interés de los espectadores, interés del organizador, etc. El público que se encuentre en el recorrido, igualmente deberá estar protegido y controlado, no pudiendo encontrarse en grupos mayores de cincuenta (50) personas. Esta excepción debe ser mínima, y cualquier transgresión o exceso dará lugar a la suspensión inmediata de la competencia, por lo que la coordinación previa con las autoridades municipales y policiales adquiere particular relevancia.

58. Las presentes normas generales y las particulares a cargo del organizador (referentes a la ubicación y seguridad del público) que se emitan con las coordinaciones previstas precedentemente, deberán figurar en la organización a elevar a la C. D. A., normas que deberán ser ampliamente difundidas, una vez aprobadas, para el total conocimiento público.

59. Asimismo, se incluirá la nómina de los integrantes del Comité ad-hoc de Seguridad y su rol específico, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo VII.

60. Por otra parte, sobre la base de las coordinaciones señaladas, deberán figurar taxativamente las responsabilidades, jurisdicciones a cubrir y roles específicos de las autoridades municipales, policiales o de otras organizaciones estatales o privadas de vigilancia (Fuerzas Armadas, Policía Caminera, etc.).

61. En los lugares o instalaciones destinadas especialmente para la ubicación del público, la autoridad a cargo del control deberá contar con un megáfono transistorizado a efectos de la oportuna y eficiente impartición de órdenes o recomendaciones.

VI-ESPECIFICACIONES DEL CIRCUITO

62. Trazado: El recorrido del circuito no podrá atravesar zonas urbanizadas ni más de dos (2) pasos a nivel, debiéndose asegurar que durante el desarrollo de la carrera, ésta no sea entorpecida por el cruce de trenes.

63. Los pasos a nivel tendrán la señalización de Seguridad, vial y ope-

rativa establecida y a cargo de banquilleros debidamente instruidos y equipados como las presentes normas fijan.

64. La longitud del circuito medido sobre la línea central divisoria deberá tener preferentemente cincuenta (50) kilómetros.

65. Las competencias se desarrollarán en el sentido de las agujas del reloj y siempre bajo condiciones meteorológicas favorables (lluvia, llovizna y niebla son fenómenos y condiciones que podrán determinar la suspensión de la competencia. En estos casos u otros marginales decidirá el Comisario Deportivo).

66. Tipos de superficie:

1º De la pista: hormigón, pavimento y asfalto exclusivamente, sin baches, rajaduras, serrucho, etc., y cuyo valor soporte y cohesión permitan el pasaje de todos los vehículos en carrera sin deterioro (datos que deberán ser oficializados por el órgano de Vialidad Nacional o Provincial, y que figurarán en el formulario de habilitación y plano graficado del circuito, a elevar).

2º) De las banquetas: a) circuitos semipermanentes: serán de tierra compactada al mismo nivel de la superficie de la pista. En las curvas que tengan peralte mantendrán las banquetas la misma pendiente de la pista.

No tendrán baches, ondulaciones o rajaduras, estarán libres de piedras u otros obstáculos cuya resistencia sea peligrosa.

Los mojones, barandas de puentes o alcantarillas, que estén ubicados a menos de tres (3) metros de la pista, deberán ser convenientemente señalados a fin de puntualizar la condición peligrosa que representa b) autódromos: reunirán las mismas condiciones que las de los circuitos semipermanentes, con el agregado de que se les sembrará césped, el cual deberá estar cortado al ras.

67. Radio de la curva y sobreelevación de la autopista: Es conveniente tener un radio y/o inclinación que permita al tránsito recorrer la curva con la misma velocidad autorizada para el tramo de aproximación a la curva. Cuando el tránsito que se aproxima a una curva debe reducir apreciablemente su velocidad, puede producirse una congestión y la congestión creada puede dar lugar a colisiones contra los extremos traseros de los vehículos. Cuanto más corto es el radio para una determinada velocidad deseada, tanto mayor será la fuerza centrífuga contra un vehículo y tanto más elevado deberá ser el valor de banquina y fricción del pavimento para evitar que el vehículo resbale o se vuelque.

68. Medidas: a) De las rutas: el ancho estará dado por la fórmula $a = b + 0,042 \times V$; donde b es el ancho del vehículo, 0,042 es un coeficiente empírico y V es la velocidad máxima

probable del vehículo. El resultado se expresa en metros y representa el ancho de cada vía.

Nota: Para las condiciones actuales el ancho mínimo se puede aceptar en tres (3) metros, pero al finalizar el año de vigencia de las presentes normas, las rutas elegidas para circuitos semipermanentes deberán ser más anchas y ajustarse al resultado de la fórmula, la cual da para una velocidad aproximada a los 200 kilómetros, un ancho aproximado de cuatro (4) metros por cada vía, lo que hace un ancho total de ocho (8) metros para un camino de dos (2) vías.

EN NINGUN CASO SE REALIZARAN COMPETENCIAS EN CAMINOS DE UNA SOLA VIA.

69. Complementando lo expresado en párrafo 67, en las curvas el ancho será aumentado en función inversa al radio de curvatura y de su desarrollo, y nunca será inferior al ancho de la recta que las precede o que las sucede.

b) Autódromos: iguales requisitos precedentes, como medidas mínimas.

70. *Medidas de las banquetas:* a) Circuitos semipermanentes ancho mínimo dos (2) metros. b) Autódromos: iguales requisitos precedentes, pero debe cumplirse con un mínimo de 3,50 metros de ancho.

71. *Protecciones auxiliares:* en todos los casos en que por las circunstancias apuntadas en estas normas resulte necesaria la construcción de guardrails o terraplenes, al borde de la ruta o banquina, según corresponda de acuerdo con la existencia de taludes o terraplenes naturales, serán reforzados con una pared consistente que tenga la misma inclinación del talud y que además deberá llevar fardos de pasto delante del guardrail, para amortiguación de los posibles impactos.

72. *Demarcaciones:* a) De las pistas: se pintarán los bordes con franjas blancas continuas de 0,15 m. de ancho.

La línea divisoria central será también blanca, pero con trazos intermitentes de 1,00 m de longitud y 1,00 m de espacio.

En las curvas, la línea central intermitente se hará de trazo continuo a 100 metros antes de la curva hasta la salida de la misma. En este tramo se agregará una franja amarilla de 0,15 m de ancho remarcando a la franja blanca. b) Autódromos: igual a lo anterior, con el agregado de que la unión de la pista con la banquina estará remarcada mediante un cordón de $\frac{1}{4}$ de punto a 0,05 m. de altura.

73. *Demarcaciones de las banquetas:* será efectuada mediante la instalación de balizas cónicas de 0,30 m de alto, con un ángulo en el vértice de 45°, confeccionadas en hojalata (a efectos de minimizar la solidez y resistencia consiguiente), pintadas a

franjas transversales de color rojo y blanco. Serán sostenidas por soportes de madera, a 0,20 m. del suelo. Estas balizas estarán colocadas sobre el borde interno de la banquina y a sesenta (60) metros de distancia entre sí.

En las curvas que lleven guardrails se interrumpirá su colocación apenas comience aquél, para continuar luego de éste, en la misma forma.

En aquellas curvas que no tengan guardrails su colocación será continua. Las curvas, cuyo radio de curvatura sea menor a los 100 metros, el desarrollo del arco menor de 200 metros y de una desviación de 90° o más, deberán llevar un camino de escape como queda señalado en el párrafo 23, inciso (c). La protección será efectuada con GUARDRAILS cuya construcción se inicia 50 metros antes de la curva hasta la iniciación del escape, para continuar luego, siempre sobre la banquina de la curva, una vez pasado el ancho del camino de escape.

Los guardrails en las curvas, serán pintados en franjas amarillas y negras. Los ubicados en las rectas (si resultan necesarios) de color blanco.

Nota: La pintura a utilizar en todos los casos será REFLECTANTE.

En todas las curvas, en el arco interno, sobre las banquetas se colocarán radialmente, es decir perpendicularmente al sentido de marcha, cubiertas (650 x 16) semienterradas, cuya parte visible será pintada a franjas horizontales de color rojo y blanco e instaladas cada cinco (5) metros desde que comienza la curva hasta que termina.

74. *Demarcación de las obras de arte:* (puentes, alcantarillas, mojones, postes, etc.). La infraestructura básica deberá ser pintada a franjas oblicuas de color amarillo y negro.

75. *Demarcación de las zonas:*

a) Línea de partida y de llegada: será pintada con cuadros de color blanco y negro de 0,60 m de lado, sobre todo el ancho de la pista.

b) El borde externo de la banquina será resguardado con una malla tejida, de alambre, pintada de color blanco, con postes pintados de color amarillo y negro (de madera).

c) Zona de aproximación: igual a la anterior, pero recordando que su extensión es de 2.000 metros.

Notas: El tendido de la malla tejida de alambre podrá reducirse en su extensión, cuando así resulte aconsejable, pero en ningún caso podrá estacionarse el público en la extensión de las zonas de aproximación y partida cuando no exista esta protección.

VII - DISPOSITIVOS PSICOLOGICOS

Comité de Seguridad para el Público

Objetivo: El objetivo de este programa es la EDUCACION DEL PU-

BLICO mediante la adecuada impartición de conocimientos, instrucción y eficiente campaña de difusión.

Esto no significa que se logre la educación por el solo hecho de presentar la información. El proceso no estará completo sino cuando el público y organizadores comprendan y puedan aplicar el conocimiento de la instrucción.

La meta es la de presentar un dispositivo concreto y responsable, que en forma clara y enfática interese al público en la aplicación de normas y hábitos de Seguridad.

Uno de los métodos más satisfactorios para poner en vigencia un programa eficaz, consiste en establecer un Comité de Seguridad para el Público, órgano específico, que contribuye al impulso y prestigio del programa y a la Prevención de accidentes en general.

Además constituye un medio eficaz de aumentar la preparación de los organizadores y encargados de supervisión para sus responsabilidades.

En tal sentido, no se debe relegar al Comité a una condición de mera agencia de publicidad y de revisión, sino que debe contar con la autoridad necesaria para informar y recomendar adecuados métodos de procedimiento, para introducir mejoras en las normas y sistemas vigentes.

Todo club organizador, deberá constituir —para cada competencia que realice— el Comité de Seguridad para el Público, que deberá estar integrado por caracterizadas personas del lugar, pertenecientes a la Policía, Municipalidad, Bomberos y otros órganos estatales, club organizador y vecinos destacados de la localidad, que aficionados o no, posean condiciones de moral, prestigio y aptitudes organizativas.

El citado Comité, además de tener como obligación vigilar el cumplimiento de las normas de seguridad vigentes, tendrá las siguientes responsabilidades:

1º) Conducción y orientación del público (por ejemplo: indicar cambios de lugar de estacionamiento, señalando los sitios autorizados y aquellos prohibidos, etc.).

2º) Recabar la presencia de la autoridad policial, en forma rápida y oportuna para solucionar aquellas deficiencias que atenten contra la seguridad y que por sí solo no puede solucionar.

3) Informar rápidamente al Director de la Prueba y Comisario Deportivo de todo riesgo potencial motivado por la conducción de los corredores o por el estado que reflejen las máquinas.

4º) Instruir previamente a sus miembros acerca de su cometido.

5º) Confeccionar el Plan de Acción a llevar a cabo, el que será presentado a las autoridades del club, diez (10) días antes de la carrera.

6º) Asistir a la reunión previa explicativa de la carrera, para tener un

completo conocimiento de lo que se va a realizar y cómo se desarrollará.

7º) Deberá elevar un informe sobre las novedades ocurridas y sugerencias para solucionarlas, así como cualquier otra inquietud que promueva el mejoramiento del sistema y normas de Seguridad. Dicho informe será elevado al ente rector del automovilismo y copia del mismo al club organizador, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas después de la competencia.

Sus miembros, cuyo presidente debe ser una persona activa y que desarrolle en forma eminente una tarea de Relaciones Humanas, estarán distinguidos con brazaletes especiales que los identifique específicamente, debiendo estar previamente registrados en el club organizador, nómina que deberá ser ampliamente difundida para conocimiento del público, así como la tarea de Seguridad a realizar y las coordinaciones con los entes estatales que tienen alguna responsabilidad en ella.

La función de este Comité es exclusivamente de asesoramiento y/o colaboración con el Director de la Prueba, que es la única y máxima autoridad del control integral.

El control general e integral de la Seguridad deberá responder a un **PLAN COMPLETO Y COHERENTE** en el que figuren las responsabilidades específicas de todos los entes, a los que de una u otra forma les corresponda intervenir (Policía Federal, Policía Provincial, Policía Caminera, Fuerzas Armadas, cuando se solicite su colaboración, Servicios Sanitarios, Cuerpo de Bomberos y el Comité de Seguridad para el Público).

Este plan deberá ser presentado junto con la solicitud de aprobación de la competencia.

Publicidad: El uso adecuado de la publicidad ayudará en la tarea de educación al público.

Se debe hacer uso máximo de las publicaciones y demás medios de difusión (parlantes, megáfonos transistorizados, radios, TV, etc.), antes, durante y en los comentarios posteriores.

Otro medio adecuado lo constituyen los cartelones con instrucciones, figuras simbólicas y slogans que transmitan un mensaje específico e impactante, colocados estratégicamente y cuyo destinatario sea **EL PÚBLICO, LOS CORREDORES Y SUS EQUIPOS Y LOS ORGANIZADORES.**

VIII - ACLARACIONES

90. Las presentes normas han sido elaboradas para ser aplicadas en circuitos preferentemente de no más de 50 kilómetros, dado que los escenarios de tal longitud presentan las siguientes ventajas:

1º) Facilitan la remodelación o construcciones necesarias para el cumplimiento integral de las mínimas normas de Seguridad aquí expresadas, asegurando por lo tanto la factibilidad de su aplicación.

2º) Facilitan el control integral operativo.

3º) Resultan beneficiosos para los clubes organizadores, al permitir los controles definidos de acceso.

4º) Reducen significativamente los problemas de organización y coordinación con las consiguientes ventajas de orden económico, con lo que se asegura la aceptabilidad de la aplicación de las presentes normas (inversiones financieras para adecuar los circuitos a las normas establecidas).

5º) Aseguran y facilitan la discriminación en categorías, de conductores y vehículos.

Finalmente, al aplicar integralmente las normas (porque la extensión del circuito lo permite) se logra el mayor grado de seguridad deseable.

91. Por el contrario, los circuitos de mayor extensión presentan, desde el punto de vista de la Seguridad, las siguientes desventajas:

1º) Aumentan la dificultad de la aplicación de las presentes normas, haciendo prácticamente imposible el control integral operativo y con ello se disminuye la **SEGURIDAD** a un grado **INACEPTABLE.**

2º) Aumentan considerablemente los problemas de organización.

3º) Dificultan el control de acceso del público, con el consiguiente perjuicio económico para el Club Organizador.

4º) Las responsabilidades tienden a diluirse.

92. Las presentes normas, no resultan totalmente factibles en circuitos mayores, tales como las carreras tipo Gran Premio, donde se aplicarían los siguientes criterios:

1º) Vigencia de las normas aquí establecidas, en los tramos que reúnan los requisitos adoptados.

2º) Establecimiento de tramos de regularidad si fueran necesarios y tramos de velocidad libre.

3º) Desarrollarlos en zonas donde realmente se promueva el turismo, evitando rutas y zonas de movimiento normalmente intenso.

4º) Otros que habrían de ser determinados pero sin que en ningún caso se viole el objetivo de **SEGURIDAD.**

5º) Cuando la República Argentina cuente con rutas secundarias como ocurre en Europa, se adecuarán éstas para que constituyan pistas que cumplan con todas las normas de seguridad sin obstaculizar el normal tráfico en las rutas carreteras principales.

93. Los Puestos Secundarios de Control permiten el total cubrimiento del circuito, con lo que su control integral queda asegurado.

94. Resulta premisa fundamental instalar una buena red de comunicaciones, operada por personal idóneo.

95. Cualquier sistema ligero, deficientemente instalado y operado, fijado sólo para satisfacer un requisito y no para satisfacer la necesidad

operativa y de Seguridad que lo motivan, traerá aparejado un **DESCONTROL OPERATIVO**, afectando con ello a la eficiencia y Seguridad, por lo que se requiere una óptima puesta a punto y competente prueba y habilitación previa. Las comunicaciones mal establecidas y/o fraudulentamente habilitadas, darán origen a la suspensión de la carrera, con las penalidades correspondientes.

96. **REUNION PREVIA EXPLICATIVA (Briefing):** 24 horas antes de efectuarse una competencia, el club organizador efectuará una reunión previa, en la que participarán organizadores, corredores y sus equipos, autoridades policiales, municipales, Comité de Seguridad para el Público, etc., donde se explicarán detalladamente los procedimientos a emplearse, las normas establecidas, las responsabilidades fijadas, los roles a cumplir, etc., de tal forma que todos los responsables directos del espectáculo sepan **QUE SE VA A HACER, COMO SE VA A HACER, CUANDO SE VA A HACER, DONDE SE VA HACER Y POR QUE SE VA HACER.**

97. Durante esta exposición se usarán gráficos demostrativos del circuito, ayudas audiovisuales a emplear y cualquier otro elemento que ilustre en forma profunda acerca del evento a cumplir.

98. La habilitación del circuito a que se hace mención en el párrafo 12, será efectuada mediante una solicitud en que conste:

1º) Organización de la carrera:

Tratará concretamente sobre lo que hace al desarrollo de la actividad de **SEGURIDAD** en los siguientes puntos:

a) Aspecto Seguridad: responsabilidades de todos los entes que directa e indirectamente intervienen —roles específicos— difusión particular.

b) Organización de las comunicaciones: frecuencias a emplear —roles de cada Servicio y roles de los Operadores.

c) Régimen interno de los boxes.

d) Nómina del Comité de Seguridad para el Público y tareas a realizar complementando lo señalado en a).

e) Director de la Prueba, nómina de los colaboradores y roles de cada uno, particularmente de los que se desempeñen como Comisarios de Pista en los Puestos Secundarios de Control y como Comisarios de Boxes.

2º) Gráfico Planimétrico del circuito, en escala 1:100.000, en el que consten los datos que a continuación se detallan:

a) Altimetría natural y artificial que haga al circuito.

b) Planimetría con los símbolos convencionales sobre:

— Obras de arte (1) (puentes, alcantarillas, mojonos, etc.).

— Estaciones de Servicio.

— Badenes.

- Arboledas.
- Lomos de burro.
- Paso de vías férreas.
- Señalamiento vial, de seguridad (2) y operativo (3).
- Areas de movimiento principal y de plataformas.
- Caminos de acceso y secundarios.
- Zonas de partida y de aproximación.
- Zonas de escape.
- Puesto secundarios de control.
- Puesto principal de control
- Central de comunicaciones.
- Puesto principal sanitario y puestos de emergencia.
- Servicios de auxilio, rescate y de emergencia.
- Servicios de auxilio, rescate y contra incendio.
- Servicio de control aéreo.
- Boxes (5) : ubicación - instalaciones - accesos - playas de estacionamiento para las camionetas de auxilio particulares - zonas de aceleración y desaceleración.
- Palcos y/o cabinas (autoridades, invitados, periodismo, etc.) señalando ubicación, accesos, playas de estacionamiento para vehículos, facilidades para el periodismo, etc. (6).
- Taludes y gradas (7).

(4)

- En los extremos del circuito que corresponda, se hará una aclaración gráfica, a escala mayor, con relación a las rectas y curvas de medidas de la pista y banquinas, demarcación de ambas (8) y protecciones auxiliares en rectas y curvas (9).
- Los apartados que están señalados del (1) al (9) serán también graficados a mayor escala para observar detalles de disposición.

99. A fin de facilitar a los corredores referencias visuales que hacen a la técnica y habilidad conductiva, se podrán intercalar entre las señales establecidas en el párrafo 38, cartones de 1 metro de diámetro que indiquen las distancias más convenientes para esos fines.

100. Al cumplirse el año de la vigencia de las presentes normas, aquellos circuitos que resulten definitivamente aprobados, deberán estar registrados oficialmente como tales, debiendo los clubes elevar un relevamiento aerofotográfico.

101. Con respecto al Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, el mismo deberá ser remodelado, de acuerdo con las técnicas y normas más modernas en un plazo no mayor de dos (2) años.

Nota: Al presente capítulo se agregarán aquellas normas que la experiencia aconseje introducir y que resulten imperativas.

Es de hacer notar la importancia que reviste el cumplimiento total y exhaustivo de estas reglamentaciones; no obstante, como lo señalan sus autores en la elevación de este trabajo, para cumplir con estas normas se requiere un tiempo de ejecución e implantación que no debe exceder de los 5 meses. Mientras tanto, se las aplicará con el siguiente criterio:

1º) Todas las normas tendrán que estar presentes para la aprobación.

2º) Podrá aceptarse el no cumplimiento estricto de aquellas normas cuyos elementos contengan especificaciones que no concuerden con las de los elementos que ya posea un club organizador de una competencia, según el buen juicio de la comisión destacada para la habilitación del mismo.

3º) La prerrogativa del punto 2º) tendrá vigencia solamente y en forma terminante hasta el 30 de noviembre del corriente año (1963). A partir del 1º de diciembre hasta el 30 del mismo mes, se haría una constatación general del cumplimiento de esta reglamentación por las distintas entidades automovilísticas inscriptas que aspiren a figurar en el calendario deportivo de 1969.

REGLAMENTO CATEGORIA SPORT PROTOTIPOS

Definición: Coches construidos especialmente para carreras de velocidad o resistencia, en autódromos; circuitos permanentes, semi-permanentes o rutas abiertas, que deberán presentar ciertas cotas mínimas de habitabilidad y un equipo apto para la conducción normal en carretera de acuerdo con el Código de Tránsito.

Prescripciones generales: En esta categoría podrán participar todos los vehículos que cumplan, como mínimo, con las especificaciones seguidamente detalladas.

a) Carrocería

La altura del suelo del coche con la cantidad de carburante que le es necesaria para emprender la partida de la prueba y todos sus tanques de otros elementos fluidos estando llenos, deberán poder franquear, por impulsión de su motor y pilotado por el conductor que se encuentre a bordo, un gálibo de 80 x 80 centímetros y de una altura de 10 centímetros.

Dimensiones

Todos los autos Sport Prototipos, cualquiera fuera su cilindrada, deberán tener una altura vertical mínima de 1,15 metros, medida exteriormente desde la parte inferior del bastidor o autoportante (en su estado original) al techo en su parte exterior. El punto donde se mide no debe constituir una prominencia sobre el techo.

En los vehículos convertibles la altura deberá ser tomada en el marco superior del parabrisas.

Los dos asientos deberán ser repartidos a uno y otro lado del eje longitudinal del coche y al mismo nivel, sin perjuicio de los reglajes normales de adaptación a la talla del piloto. Los emplazamientos previstos para colocar o encastrar los dos asientos deben tener un ancho mínimo de 40 centímetros mantenidos en toda la profundidad del asiento.

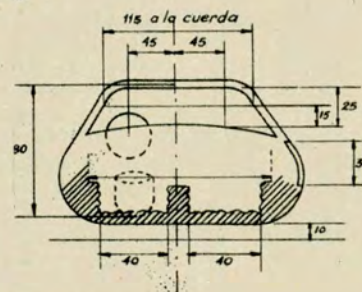
La "altura protegida" será de 80 centímetros entre el fondo del asiento aplastado por la maza standard (ver fig. 1) y el techo (estando comprimido el relleno, si lo hubiere) para los coches de carrocería abierta (medida tomada verticalmente al centro de la maza standard).

El ancho mínimo para el alojamiento de los pies (para cada persona deberá ser de 25 centímetros medidos perpendicularmente al eje longitudinal del coche, en el plano de los pedales.

Parabrisa - Limpia-parabrisa

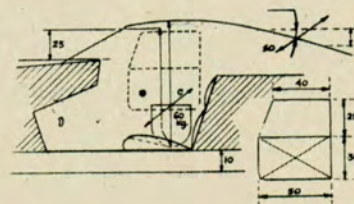
Estará constituido por un vidrio de seguridad o materiales de origen plástico transparente.

Fig. 1



Medidas en cms.

Fig. 2



Medidas en cms.

Deberá estar provisto de por lo menos un limpia-parabrisa automático, barriendo una superficie suficiente para que el conductor pueda, desde su asiento, ver distintamente la carretera.

El parabrisa deberá responder a las exigencias siguientes:

1º) Estar dispuesto simétricamente

con respecto al eje longitudinal del coche.

2º) Tener una altura mínima de 25 centímetros mantenida entre dos puntos situados simétricamente con respecto al eje longitudinal del coche, uno de los cuales es determinado por la vertical que pasa por el medio del volante. Estos dos puntos deben, de todos modos, estar distanciados uno del otro por lo menos 45 centímetros.

3º) Tener un ancho de, por lo menos, 115 centímetros medidos "a la cuerda" y a la altura de 15 centímetros del plano de la base en proyección vertical.

4º) Los coches de hasta 1.000 cc. con motor atrás deben mantener la medida y ubicación de fábrica.

Guardabarros

Los guardabarros de los vehículos no deberán presentar ningún carácter provisional y deberán ser sólidamente fijados.

Los guardabarros deberán caer a plomo sobre las ruedas de modo a cubrir las eficazmente, por lo menos un tercio de su circunferencia y sobre, por lo menos, todo el ancho del neumático. En el caso de que los guardabarros fueran recubiertos enteramente o en parte por los elementos de la carrocería, el conjunto de los guardabarros y de la carrocería o la carrocería sola deberá, sin embargo, satisfacer la condición de protección prevista más arriba.

Los guardabarros deberán ser solidarios de la carrocería sin ninguna discontinuidad entre los primeros y la segunda.

Portezuelas

Todos los vehículos deberán estar provistos, por lo menos, de una portezuela rígida a cada costado, con dispositivo de cerradura y bisagras, las cuales no deberán estar colocadas ni sobre el montante trasero ni sobre el zócalo de la abertura de portezuela.

Las dimensiones del panel inferior (parte normalmente opaca) deberán ser tales que sea posible inscribir un rectángulo de por lo menos 50 centímetros de ancho y 30 centímetros de alto, cuyos ángulos podrán llevar un redondeado de un radio máximo de 15 centímetros.

Los coches cuyas portezuelas fueran deslizadores no serán admitidos si no llevaren un dispositivo de seguridad que permita, en caso de accidente, evacuar rápida y fácilmente los ocupantes del vehículo.

Para los coches de carrocería cerrada o transformable, las portezuelas deben estar provistas de cristales o plásticos maniobrables que puedan abrirse, por lo menos, un tercio de la superficie mínima exigible a fin de permitir la ventilación y que presenten, por ventana, un ancho mínimo de 40 centímetros y una altura de 25 centímetros.

Las portezuelas deberán, al abrirse, dar libre acceso a los asientos. Deberán ser concebidas de modo de no restringir la visión lateral del conductor.

Retrovisión

La visión hacia atrás debe ser asegurada por un espejo que tenga vista a una ventanilla posterior, que presente una altura de por lo menos 10 centímetros de altura vertical, mantenida en una longitud mínima de 50 centímetros. Si, no obstante, la línea recta que une los bordes superior o inferior de dicha abertura formará un ángulo de menos de 20 grados con la horizontal, cuando el vehículo esté en las mismas condiciones que las especificadas para la medición de la altura del suelo, la visión hacia atrás deberá ser medida de modo eficaz por otros medios (dos retrovisores exteriores o cualquier otro dispositivo que asegure una retrovisión de eficacia equivalente).

Dispositivos de seguridad

Para los coches de carrocería abierta o transformable, montaje obligatorio del arco de seguridad, cuya cima será 3 centímetros más elevada que la cabeza con casco del piloto y que sobrepase en ancho sus espaldas cuando esté sentado en su volante.

Para los coches de carrocería cerrada instalación obligatoria de una armadura metálica que refuerce la rigidez de la caja y destinada a impedir el aplastamiento de la misma en caso de colisión violenta o vuelco. Esta armadura debe, sin embargo, estar concebida de tal manera que:

—no estorbe de ningún modo el acceso a los asientos o su ocupación normal.

—no afecte el espacio ocupado por el conductor o copiloto.

El arco de seguridad deberá estar construido de caño de acero de un diámetro mínimo de 30 mm por 2 mm de pared o sección equivalente, y convenientemente fijado a la estructura del vehículo.

Los cinturones de seguridad compuestos por cinto y bandolera deberán tener los enganches inferiores fijados en el piso y el enganche superior de la bandolera a la altura de la nariz o la oreja del usuario. Deberán aguantar una carga de 2.450 Kg.

El interior del habitáculo deberá estar convenientemente acolchado.

Extintor de incendio de anhídrido carbónico con una capacidad mínima de un kilogramo de carga.

Llave maestra de corte total de corriente y combustible al alcance de los ocupantes.

En la línea del plano del volante del motor debe ser colocada una protección apropiada.

Materiales

Los materiales de construcción de las carrocerías son libres.

b) Puesta en marcha

Los coches deberán, obligatoriamente, llevar un dispositivo de puesta en marcha automático del motor con fuente de energía y que pueda ser accionado por el piloto sentado en el volante.

c) Tanques de carburante

La capacidad de los tanques de carburante (tanques principales y auxiliares) no deberá exceder de los límites siguientes:

Coches de hasta 1.000 cc. de cilindrada 80 l. Coches de 1.001 hasta 2.000 cc. de cilindrada 110 l hasta 2.001 hasta 3.000 cc. de cilindrada 140 l Coches de 3.001 hasta 4.000 cc. de cilindrada 180 l.

Se considera como tanque toda capacidad que contenga carburante que sea susceptible de pasar por cualquier medio que fuere ya sea hacia el tanque principal o hacia el motor.

El o los orificios de llenado (y los respiraderos) de todos los tanques deben encontrarse siempre al exterior del habitáculo y presentar absoluta garantía contra las filtraciones de carburante.

El comportamiento de los tanques deberá estar separado del de los tripulantes por una pared que puede estar construida de chapa de acero, aluminio o material sintético ignífugo de adecuada rigidez.

d) Cañería de escape

La cañería de escape deberá estar orientada ya sea hacia atrás o bien lateralmente.

En el caso de una salida hacia atrás los orificios de los caños de escape deberán estar situados a una altura máxima de 45 centímetros y mínima de 10 centímetros y no deberán sobrepasar de más de 15 centímetros de la longitud neta del vehículo. En el caso de una salida lateral, ésta será limitada hacia adelante por una línea vertical que pase por el medio de la distancia entre ejes y no deberá, en ningún punto, protuberar con relación a la chapa de la carrocería. Además, deberá preverse una protección eficaz, a fin de que los caños recalentados no puedan causar quemaduras.

e) Recuperador de aceite

Todo coche deberá ser equipado de tal manera que las subidas de aceite de los respiraderos puedan escurrirse libremente a un recipiente recuperador que deberá tener una capacidad mínima de dos litros.

f) Carburante

El carburante deberá ser nafta de uso comercial.

g) Sistema de freno

El sistema de freno deberá ser concebido de tal manera que la acción

del pedal de freno se ejerza normalmente sobre las cuatro ruedas.

En el caso de una filtración en un punto cualquiera de la canalización o de una falla cualquiera en un punto de la transmisión de frenado la acción del pedal de freno debe continuar ejerciéndose sobre, por lo menos, dos ruedas.

h) Peso mínimo

Los coches de la categoría Sport Prototipo deberán pesar por lo menos según lo que se indica en la escala siguiente:

Coches de hasta 1.000 cc. de cilindrada 500 kg. Coches de 1.001 cc. hasta 2.000 cc. de cilindrada 670 kg. Coches de 2.001 cc hasta 3.000 cc. de cilindrada 840 kg. Coches de 3.001 cc. hasta 4.000 cc. de cilindrada 1.000 kg.

Los coches serán pesados al finalizar la carrera, sin ruedas de auxilio, sin criquet, sin herramientas, sin combustible, pero con agua y aceite.

i) Estructura

El bastidor o las estructuras autoportantes podrán ser de un auto de pasajeros producido en gran serie modificado o construido libremente en el país.

j) Suspensión

Delantera: deberá pertenecer a un coche construido en gran serie y modificada o libre si es de fabricación nacional.

Trasera: libre cuando se utilice eje rígido.

Si se utiliza suspensión independiente ésta deberá pertenecer a un coche nacional fabricado en gran serie.

Amortiguación

Libre.

k) Diferencial

Libre, con paliers flotantes o un sistema que en caso de rotura de paliers sostenga la rueda.

m) Caja de velocidad

Libre, a condición que tenga como máximo cuatro (4) marchas hacia adelante y marcha atrás, utilizables.

n) Motor

Su block deberá ser o haber sido producido en gran serie, de fabricación nacional. Su cilindrada máxima, una vez preparado, será de 4.000 cc. de cilindrada.

El recorrido de los pistones será el original del motor utilizado.

La construcción del árbol de levas es libre, no pudiéndose modificar su

ubicación y no permitiéndose más de uno.

La colocación del núcleo motor-caja de velocidades, se hará sobre el vehículo, de tal forma que la ubicación de la cara más alejada del eje delantero diste de éste como máximo 87 centímetros.

La posición del motor para los coches de hasta 1.000 cc. es libre.

ñ) Tapa de cilindros

Serán originales de fábrica, nacionales o importadas, producidas en gran serie o similares construidas especialmente en el país. En el primer caso deberá mantener sus números y/o letras de identificación. En el segundo caso deberá el corredor demostrar ante el requerimiento de la C.D.A. del A.C.A., fehacientemente el origen de la misma.

El material de la misma es libre.

Deberán mantener la posición de las válvulas.

La cámara de combustible es libre.

o) Carburación

Libre.

p) Sobrealimentación

Prohibida.

Disposiciones generales: Se crea esta categoría Sport Prototipo, según el presente reglamento, a fin de que permita la participación de los vehículos actuales tal como están, previendo una evolución programada y factible de manera que se pueda avanzar hasta estar en condiciones de utilizar el Reglamento Anexo "J" Categoría B Grupo 6. Se ha tratado de que los coches actuales resulten competitivos por aproximadamente tres años, con mínimas modificaciones.

Esta categoría entra en vigor el 1-1-1969 y se competiría por el campeonato Sport Prototipo a desarrollarse en todo lugar que los organizadores de las respectivas pruebas consideren de interés, ya sean éstos circuitos cerrados, permanentes, semi-permanentes o ruta abierta.

Paralelamente se crea la categoría Sport Prototipo, basada en el Reglamento Anexo "J" del C.D.I. Grupo 6 hasta tres litros con elementos de fabricación nacional, cuyo detalle se dará a conocer oportunamente y sus componentes empezarán a competir simultáneamente y por los mismos premios con los autos que responden a la presente fórmula, a partir del 1-1-1970.

Los autos que responden a la presente fórmula quedarán con el peso mínimo que establece el C.D.I. para la categoría Sport Prototipo, siendo libre la caja de velocidades, tapa de cilindros, y recorrido de los pistones, a partir del 1-1-1970.

Desde el 1-1-1971, se pondrán en vigor las categorías del Reglamento

Sport Prototipo Internacional, con elementos de fabricación nacional hasta cuatro litros. La fórmula que regirá a partir del 1-1-1971 estará sujeta a las variaciones que establezca oportunamente el Reglamento Sport Prototipo Internacional (Anexo "J" del C.D.I. Categoría B Grupo 6).

REGLAMENTO MECANICA ARGENTINA FORMULA 4

DEFINICION: Se denomina Fórmula 4 a un coche de carrera monoplaza con motor de hasta 850 cc., correspondiente a coches fabricados en gran serie.

Características

Chassis: De diseño libre en cuanto al tipo, pero con una medida mínima entre ejes de 1,80 metros. La trocha mínima 1,10 metros. Los chasis serán controlados por una comisión Técnica para establecer si reúnen condiciones de seguridad para intervenir en competencias.

Suspensión: Tren delantero y trasero, dirección y frenos. Libre.

Llantas: Se permitirán solamente llantas de hierro.

Neumáticos: Se permitirán solamente de producción nacional.

Tanque de combustible: No menos de 20 litros de capacidad.

Carburante: Únicamente el carburante comercial, tal como es definido por la F.I.A.

Carrocería: La carrocería cubierta y monoplaza, deberá tener un arco de seguridad que proteja al piloto contra el riesgo de vuelco del coche, según se especifica en el Art. 533 del R.D.A. previsto por el C.D.I.

Medidas de seguridad: Es obligatorio el empleo de doble circuito de frenos u otra modificación que dé mayor seguridad al frenaje. El uso del cinturón de seguridad es facultativo.

Peso mínimo: 220 kilogramos en orden de marcha, es decir, con todos los accesorios previstos en este reglamento, con lubricantes, con refrigerantes, pero sin CARBURANTE - NO SE ADMITE TOLERANCIA.

Motor: Deberá ser de procedencia nacional y/o importado de iguales características a los nacionales, de un máximo de cuatro cilindros correspondientes a coches de gran serie.

Preparación: Los motores de 850 cc., correrán encuadrados dentro del reglamento de turismo Anexo "J", permitiéndose eliminar dinamo y arranque.

Escape: Dada la conformación del monoplaza, el mismo será libre.

Tapa de cilindros para motores hasta 780 cc.: Serán originales de fá-

brica producidas en gran serie o similares construidas en el país.

Las similares construidas en el país deberán ajustarse a las especificaciones siguientes:

a) Su exterior deberá ser similar al original de fábrica.

b) Deberá mantenerse la misma cantidad de válvulas del modelo original.

c) Su material de construcción es libre.

Tanto las originales de fábrica como las similares de construcción especial, podrán ser modificadas libremente.

Caja de velocidades para motores hasta 780 cc. y 850 cc.: Pertenecientes a coches fabricados en gran serie. (Procedencia nacional o importada similares a las nacionales) con un máximo de cuatro marchas hacia adelante. Puede anularse la retromarcha.

Se deja toda libertad en lo que respecta al escalonamiento de las relaciones.

Es prohibido el empleo de cualquier sistema de auto-bloqueo del diferencial.

Carburación para motores hasta 780 cc.: Libre, prohibida la sobrealimentación y/o inyección de cualquier tipo.

Encendido para motores hasta 780 cc.: Libre, permite encendido transistorizado de industria nacional. Es permitido doble encendido. No es permitido magneto salvo que viniese provisto como equipo original de fábrica.

Preparación par motores hasta 780 cc. y 850 cc.: Libre sobre black o carcaza del motor original.

Para motores hasta 780 cc. y 850 cc.: Es obligatorio el montaje de un dispositivo o depósito destinado a recoger todo rebasamiento de aceite por el orificio de llenado del carter y/o caja de velocidades. Este depósito deberá poder recoger por lo menos un litro de aceite. Este reglamento se pondrá en vigencia a partir del 1 de enero de 1969.

REGLAMENTACION FORMULA TURISMO DE CARRETERA "B"

Bastidor: El mismo será de un coche de paseo, fabricado en gran serie, de modelo posterior al año 1936. Los chasis que podrán intervenir en esta categoría deberán corresponder a vehículos importados normalmente por sus concesionarios en el país desde el año 1936. Los mismos podrán ser alivianados y/o reforzados, debiendo mantenerse su forma original sin más modificaciones que las autorizadas en los puntos siguientes:

a) cuando se cambie la suspensión original podrá modificarse para adaptar la nueva. Asimismo, podrán modificarse los soportes del motor.

b) la distancia entre ejes mínima deberá ser de 2690 mm.

Estructura autoportante: a) Debe-

rá ser de fabricación nacional de gran serie.

b) Cuando la estructura resistente sea del tipo autoportante, la misma deberá ser original de fábrica desde el eje delantero hasta el puente trasero (se entiende que es piso de chapa estampada y el falso chasis).

Podrá ser reforzado y/o alivianado sin modificar su forma original, exceptuando las alteraciones necesarias para adaptar la nueva suspensión y motor. Deberán cumplir la distancia mínima entre ejes de 2.690 mm.

Suspensión y tren trasero: Libre, con la limitación en todos los casos de que deberá utilizarse un diferencial de eje rígido, adaptando el sistema de paliers flotante o similar.

Suspensión y tren delantero: Libre.

Frenos: Libres en su tipo, construcción y diseño. Deberán estar concebidos de tal manera que la acción del pedal de freno ejerza normalmente sobre las cuatro (4) ruedas. En el caso de una pérdida en un punto cualquiera de la cañería o de una falla en cualquier elemento del sistema, la acción del pedal deberá continuar ejerciéndose sobre, por lo menos, dos (2) ruedas. (Doble circuito de frenos).

Motor: a) El block deberá ser producido en gran serie y de fabricación nacional.

b) Podrá ser de cualquier marca, modelo o año de fabricación.

c) No podrá utilizarse motores que en su origen tengan menos de 2.900 cc. de cilindrada. Una vez preparados, su cilindrada máxima será de 4.000 cc.

d) El recorrido de los pistones será el original del motor utilizado.

e) La construcción del árbol de levas es libre, no pudiéndose modificar su ubicación y no permitiéndose más de uno.

f) La colocación del núcleo motorcaja de velocidad, estará determinada de acuerdo con la ubicación que resulte de colocar el plano medio del motor a 44 cm de la línea imaginaria tendida entre el centro de las ruedas delanteras aceptándose 1 cm de tolerancia como máximo. Se entiende por plano medio del motor, el plano que está equidistante de la cara anterior y posterior del block.

Tapas de cilindro: a) Serán originales de fábrica producidas en gran serie o similares construidas especialmente en el país. En el primer caso deberán mantener sus números y/o letras de identificación. En el segundo caso el corredor deberá demostrar fehacientemente ante el requerimiento de la C.D.A., el origen de la misma.

b) Las similares construidas en el país deberán ajustarse a las especificaciones siguientes:

1) Su exterior deberá ser similar al original de fábrica.

2) Deberá mantener la misma ubicación y posición de válvulas y bujías del modelo original.

3) Su material de construcción es libre.

c) Tanto las originales de fábrica como las similares de construcción especial en el país, podrán ser modificadas libremente en su interior.

Caja de velocidad: Libre. No pudiendo exceder de cuatro (4) marchas hacia adelante y una (1) marcha atrás. La relación de engranajes es libre.

Carburación: Libre.

Sobrealimentación: Prohibida.

Inyección: Indirecta permitida, directa prohibida (al cilindro).

Combustible: Sólo se podrá utilizar nafta comercial hasta un máximo de 145 octanos.

Carrocería: Se define la carrocería de la siguiente manera:

a) **Exteriormente:** Todas las partes del automóvil expuestas a las corrientes de aire.

b) **Interiormente:** Todas las partes visibles del lugar destinado a los ocupantes.

c) **Altura Mínima del Suelo (Despeje):** El automóvil con sus ocupantes, listo para largar, deberá pasar por un gálibo de 0,80 x 0,80 x 0,12 m de altura.

d) **Dimensiones Mínimas:** Sus asientos deberán estar ubicados a uno y otro lado del eje longitudinal del automóvil (se exceptúan las diferencias por talla).

e) **Altura Mínima de Carrocería:** La carrocería tendrá una altura vertical mínima de 1,15 m medida exteriormente desde la parte inferior del bastidor o autoportante (en su estado original) al techo en su parte exterior. Dicha medida se tomará dentro del espacio de la puerta. El ancho mínimo tomado sobre ambos asientos y exteriormente será de 1,50 m. Estas medidas no deben tomarse en ninguna prominencia, puesto que la carrocería debe ser de forma continua.

f) **Parabrisas:** Estará colocado simétricamente con relación al eje longitudinal del vehículo. Tendrá una inclinación máxima de 53 grados con respecto a la vertical y a los 0,15 m del plano de su base deberá tener una longitud mínima de 1,15 m. Será de vidrio de seguridad o materiales de origen plástico de probada resistencia y transparencia.

g) **Visión Posterior:** Deberá estar asegurada por un espejo que dé sobre la luneta trasera que tenga en proyección vertical un mínimo de 0,20 m y un ancho mínimo de 0,60 m.

h) **Guardabarros:** Los guardabarros de los vehículos no deberán tener un carácter provisorio y deberán estar fijados sólidamente a la carrocería, sin ninguna discontinuidad entre sí.

i) **Puertas:** Todo vehículo tendrá por lo menos una puerta rígida en cada lado con un dispositivo de cierre y bisagra, además de un cierre de seguridad a correa o cerrojo. Los

vidrios de las mismas deben poderse maniobrar (bajándose o desplazándose) por lo menos en la mitad de su superficie; el área mínima vidriada en las puertas será de 0,30 m de alto por 0,50 m de ancho. El panel inferior de la puerta (parte opaca) deberá ser tal que pueda colocarse en ella un rectángulo de 0,50 x 0,70 m. (alto y ancho).

g) **Materiales:** Cuando la procedencia de la carrocería no sea de fábrica y de gran serie, el material a utilizar será de chapa de acero N° 20 (0,38 mm.). Para la trompa y cola, es libre la elección del material a utilizar.

Jaula de seguridad: En todos los casos los vehículos deberán tener una jaula de seguridad que como mínimo constará de dos (2) arcos, simétricos y vinculados entre sí uno contra el parabrisas y el otro atrás de las puertas. El material a utilizar será caño de acero de un diámetro mínimo de 30 mm. y un espesor de 2 mm. o sección equivalente de igual resistencia.

Cinturones de seguridad: Provistos en ambos asientos y amarrados al piso y/o parante del vehículo. Teniendo en cuenta que tanto la jaula como los asientos atañen a la seguridad de los ocupantes, los miembros de las Comisiones Técnicas y de Seguridad de la C. D. A. aprobarán en cada caso ambos.

Tanques de combustible: Su construcción es libre. Además deberán cumplir los siguientes requisitos.

a) Deberán estar ubicados dentro de la carrocería.

b) Deberán estar provistos de un dispositivo al alcance del conductor que permita cerrar instantáneamente la alimentación.

c) Su boca de carga deberá tener un dispositivo rebalsador con tubo de drenaje exterior alejado del caño de escape.

Características varias: a) Techo acorazado.

b) Arranque, generador y acumuladores (completos).

c) Extintor de incendio (del tipo de anhídrido carbónico) ½ kilogramo mínimo.

d) Cierre de seguridad del capot y tapa del baúl.

e) Limpiaparabrisas (piloto y copiloto).

f) Deberán contar con una protección adecuada para el caso de una rotura del volante del motor, chapa de acero de 3 mm. de espesor y un ancho de 170 mm. que envuelva el cubrevolante en su mitad superior.

g) Luces de posición reglamentarias.

h) El caño de escape deberá estar concebido de forma tal que la salida posterior sea horizontal y esté con respecto al nivel del piso a una altura comprendida entre un máximo de 1.000 mm. y un mínimo de 200 mm.

Peso mínimo: Establécese como mínimo el de 1.230 kilos. Los automóviles serán pesados sin el agua contenida en el radiador y motor; sin aceite; sin combustible; sin ruedas de auxilio, herramientas y criques; aceptándose una tolerancia del 3%. En caso de ser necesario el uso de lastre, éste deberá ser sólido y fijado (abulonado) convenientemente a la estructura del vehículo.

DISPOSICIONES GENERALES

Esta fórmula tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 1970. A partir del 1° de enero de 1971, solamente podrán intervenir en esta categoría coches que se ajusten a las siguientes características:

a) Su carrocería deberá estar constituida por un casco autoportante correspondiente a un automóvil de gran serie fabricado en el país, de más de 3.000 cc. de cilindrada. La distancia entre ejes será la original del modelo.

b) Este casco deberá mantener sus medidas y características originales, desde la proyección vertical de la base del parabrisas hasta la proyección vertical de la luneta trasera.

c) La trompa y cola son libres, con la limitación de que la cola no debe exceder en la altura a la base de la luneta trasera.

d) Las puertas traseras podrán ser anuladas, debiendo mantener las ventanillas en forma original.

e) Bastidor, la suspensión y tren delantero, la suspensión y tren trasero, frenos, motor, tapas de cilindros, caja de velocidades, carburación, sobrealimentación, inyección, combustible, jaula de seguridad, cinturones de seguridad, tanques de combustible, características varias, peso mínimo, batería y disposiciones de seguridad serán las del reglamento que entra a regir el 1° de enero de 1969.

LOS GRANDES PREMIOS 1968

La Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, en su sesión del 31 de julio ppdo., estudió el dictamen y propuesta emanados de la Comisión Asesora de Carreras respecto de la realización, oportunamente proyectada, de los dos Grandes Premios 1968 en ruta, y tras un amplio análisis de todos los términos del problema, adoptó la siguiente resolución:

"Visto lo propuesto por la Comisión de Seguridad en el proyecto de Normas de Seguridad (Capítulo 8° párrafo 92), el 8 de julio ppdo., lo informado por la Comisión Deportiva Automovilista en su última reunión y considerando que los Grandes Premios para el año 1968 fueron planificados cuando aún no existía el documento normativo de seguridad a que se hace referencia y cuya vigencia es imperativa; que resulta evidente que el recorrido de los citados Grandes Premios no es el adecuado para garantizar la seguridad, requi-

sito fundamental en esta actividad; que, por otra parte, por razones obvias, resulta prácticamente imposible efectuar la coordinación que cualquier competencia de esta índole requiere, sea con las Autoridades Nacionales, Provinciales, Instituciones Oficiales, Clubes, etc.; que de acuerdo con la futura política deportiva en este campo, los Grandes Premios se realizarán de conformidad con lo señalado en el párrafo 92 del capítulo 8° del proyecto de Normas de Seguridad, la Comisión Asesora de Carreras aconseja las siguientes

Resoluciones

1. Suspéndese la realización de los Grandes Premios en ruta programados para el presente año;

2. El A.C.A. proyectará con la debida anticipación, el programa de los Grandes Premios a realizarse en 1969, a cuyo efecto se tomará en cuenta los lugares o centros del país que reúnan las condiciones de seguridad indispensables, que han sido ofrecidos a la Institución y estuvieren de acuerdo con las reglamentaciones vigentes, para que las competencias puedan cumplirse dentro de las finalidades de promoción deportiva que se persigue;

3. El programa señalado será aprobado una vez que se efectúe la coordinación necesaria con los organismos e instituciones competentes, para proveer y garantizar el apoyo necesario para brindar competencias de jerarquía y con la máxima seguridad.

4. Comuníquese a las instituciones nacionales e internacionales, públíquese y archívese.

SANCIONES DISCIPLINARIAS

En la sesión realizada el 31 de julio ppdo. por el Comité Ejecutivo de la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club Argentino, se aplicaron sanciones disciplinarias a los corredores que se detallan a continuación:

1. Por inconducta grave y peligrosa, como corredor, durante el desarrollo de la competencia de Mecánica Argentina, Fórmula 4, realizada el 9 de junio en el Autódromo Municipal Parque Almirante Brown, a Eduardo Bucci: 2 años de suspensión, a partir del 5 julio ppdo., fecha en que fuera suspendido provisoriamente.

2. Por infracciones diversas cometidas por los corredores Oscar M. Franco, Eduardo Rodríguez Canedo y Héctor Sammartino: serios llamados de atención.

DE LA COMISION
ESPECIAL AL
PRESIDENTE DEL A.C.A.

Los miembros de la Comisión

Especial para el proyecto de la entidad deportiva automovilista, que preside el doctor Roberto N. Lobos e integran los doctores Belisario Moreno Hueyo y Miguel Espeche Gil, y el escribano Enrique F. Ghezzi, con fecha 7 de agosto del corriente año, dirigieron la siguiente nota al presidente del Automóvil Club Argentino:

"Señor Presidente: La Comisión Especial creada por resolución de la Comisión Directiva del día 17 de abril de 1968, a fin de que estudie y proyecte la constitución definitiva de un organismo u organización nacional capacitada y facultada para ejercer con la mayor plenitud de los poderes deportivos en el país, como auténtico representante de todos los núcleos, instituciones, agrupaciones u otras entidades genuinamente inspiradas en el deseo de promover, con su actividad, el desarrollo y el progreso del deporte automovilista en la República Argentina, ha reunido, en la primera etapa de su trabajo, todos los antecedentes necesarios para expedirse en definitiva y someter el consecuente proyecto a la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino.

"Conforme con lo resuelto por la Comisión Directiva, esta Comisión Especial deberá expedirse dentro de los ciento veinte días de la resolución, es decir, antes del 17 de agosto próximo. No obstante la constante y metódica actividad desarrollada, debido al cúmulo de informaciones y otros elementos de juicio que necesariamente ha debido acoplar, como se verá más abajo, debe preverse la posibilidad de que se produzca una demora en la redacción final del proyecto antes referido, razón por la cual consideramos útil hacer conocer a esa presidencia y a la C.D. este sucinto informe preliminar, mediante el cual anticipamos los lineamientos fundamentales de nuestro dictamen.

"La Comisión Especial ha tenido en cuenta, en primer término, los siguientes antecedentes:

"a) El ejercicio del poder deportivo en el orden interno está en manos —exclusiva y directamente— del A.C.A. desde el 3 de abril próximo pasado, fecha en que, según las normas de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.) reasumió ese poder anteriormente delegado en la Comisión Deportiva Automovilista.

"b) Solamente la F.I.A. puede hacer variar esta situación disponiendo que el poder deportivo, actualmente desempeñado por el A.C.A., pase a otra nueva entidad que se formase.

"c) La nueva entidad, según la citada resolución del A.C.A., deberá ser integrada por todos los núcleos, instituciones, agrupaciones y otras entidades genuinamente inspiradas en el deseo de promover con su actividad el

desarrollo y progreso del deporte automovilista en la República. El A.C.A. se impuso así la responsabilidad de promover la constitución de un nuevo ente deportivo que eventualmente habrá de reemplazarlo como único autorizado y calificado para aplicar el Código Deportivo Internacional (C.D.I.), sea como delegatario de los poderes del A.C.A., sea por derecho propio como organismo representativo de la F.I.A. en esta materia particular, si tal solución se adoptase para la constitución de la nueva estructura.

"Es obvio que, en ambos supuestos, es indispensable una selección previa tendiente a establecer cuáles son los clubes, núcleos o entidades que reúnen los requisitos de seriedad, capacidad e idoneidad necesarios, que los califiquen para formar parte de la organización que se prevé. Esos requisitos son principalmente técnicos, y solamente las entidades que los llenen podrán participar de una Asamblea cuya convocatoria se proyecta y de la que surgiría la formación del nuevo ente deportivo, de acuerdo con el estatuto que esta Comisión Especial está terminando de redactar. Por otra parte, el A.C.A. debe poseer elementos de juicio indispensables para poder avalar la idoneidad de las entidades en la constitución del futuro ente.

"d) La Comisión Especial ha debido contar con todos los elementos de juicio de que se ha hecho mención para estar en condiciones de elaborar las bases estatutarias para la organización del nuevo ente deportivo, y ha tenido en cuenta, además, la situación especial que atraviesa el deporte automovilista en el país. Es una situación similar, por lo demás, a la que ha afrontado el deporte automovilista tanto en Europa como en los Estados Unidos, originada por el extraordinario y rápido desarrollo de la técnica de fabricación de automotores en los últimos años. La Comisión Especial se ha orientado por el propósito de que su proyecto pueda dar las bases estructurales de una entidad seria y responsable que satisfaga la legítima expectativa del público, la preocupación de las autoridades nacionales sobre el desarrollo del deporte y los intereses de todas las partes intervinientes en la actividad automovilística.

"e) Para constituir tal entidad, la Comisión entiende que sería conveniente dividir al país en zonas, pero respetando en lo posible la organización política del país, observando las características de cada región, a fin de que las distintas secciones geográficas comprendan un número ponderable de clubes o asociaciones deportivas que hayan demostrado interés en el deporte automovilístico y que realmente sean representativos de esta actividad.

"Sobre la base de los antecedentes

recogidos y del estudio realizado, esta Comisión Especial ha llegado a la conclusión de que las zonas más adecuadas podrían ser las siguientes: ZONA 1: Capital Federal; ZONA 2: Pcia. de Buenos Aires; ZONA 3: Pcia. de Santa Fe; ZONA 4: Pcia. de Córdoba; ZONA 5: Entre Ríos, Corrientes y Misiones; ZONA 6: Formosa, Chaco y Santiago del Estero; ZONA 7: Mendoza, San Juan y San Luis; ZONA 8: Tucumán, La Rioja y Catamarca; ZONA 9: Salta y Jujuy; ZONA 10: La Pampa, Río Negro y Neuquén; ZONA 11: Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego, Antártida Argentina e Islas Malvinas.

"En cada una de estas zonas, de acuerdo con el criterio más arriba expuesto, deberán constituirse en federación regional los clubes que en definitiva fueren reconocidos. Esos entes, en su carácter de federaciones zonales, se agruparían seguidamente dentro de una Confederación Automovilística Argentina.

"Esta Confederación contaría con una Asamblea, la que elegiría el Consejo Ejecutivo y demás autoridades, entre ellas un Tribunal de Disciplina. Las resoluciones del Consejo Ejecutivo y del Tribunal de Disciplina serían recurribles ante el A.C.A., por lo menos en tanto éste mantuviese la representación de los poderes deportivos de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.).

"f) El esquema institucional y normativo que sometemos a la consideración de la Comisión Directiva, deberá ser complementado con la reglamentación pertinente de la organización de las entidades que hemos mencionado.

"Es evidente que, dentro de esa reglamentación, la Confederación a crearse deberá asumir un papel de enorme responsabilidad, no sólo por el hecho de que la realización de pruebas automovilísticas quedará sujeta y condicionada a las normas deportivas que emanen de las disposiciones que adoptare, sino también porque le corresponderá hacer cumplir dichas normas por todas las entidades que la integran y que patrocinen u organicen esas pruebas. La organización presupone la existencia de un cabal ordenamiento deportivo que deberá ser garantía de seguridad para el público y para los corredores y determinar con claridad las obligaciones y derechos de todas las entidades que de ella participen.

"Anticipando nuestra decisión de someter a la C.D. del A. C. A., dentro de un plazo razonablemente breve, el proyecto final y completo a que nos referimos más arriba, cuya redacción estamos completando, solicitamos una corta prórroga sobre el término fijado en la resolución del 17 de abril ppto., y nos complacemos en saludar al señor Presidente con nuestra más alta consideración."



El embajador de Colombia, doctor Lucio Pabón Núñez, pronuncia su conferencia en adhesión al Día de la Bandera. El distinguido diplomático se refirió al Congreso de Panamá de 1826 y a la unidad latinoamericana.

DISERTO EN LA ENTIDAD EL EMBAJADOR DE COLOMBIA, DOCTOR LUCIO PABON NUÑEZ

En un acto organizado en adhesión al Día de la Bandera, se refirió al tema "El Congreso de Panamá y la Unidad Latinoamericana"

Organizado por la Comisión Asesora de Actividades Culturales, tuvo lugar en el salón de actos de la sede central del Automóvil Club Argentino un acto alusivo al Día de la Bandera que adquirió destacados relieves. En la oportunidad, especialmente invitado, pronunció una conferencia el embajador de Colombia, doctor Lucio Pabón Núñez, quien luego de referirse con vibrantes términos a la bandera argentina, se extendió sobre diversos aspectos del Congreso de Panamá de 1826 y la Unidad Latinoamericana, como así también sobre la influencia de Simón Bolívar en esa importante etapa de la reorganización de nuestro continente. El distinguido diplomático demostró una extraordinaria erudición y expuso una muy documentada relación de los antecedentes y proyecciones del famoso Congreso de Panamá. Asimismo, el doctor Pabón Núñez, cuyas excelentes dotes oratorias puso de manifiesto en diversos pasajes de su disertación, fue interrumpido con sostenidos aplausos al terminar el feliz enfoque con el cual rindió homenaje a nuestra bandera, como así también en numerosos pasajes de su conferencia.

Numerosa concurrencia

Asistieron al trascendente acto embajadores y otros diplomáticos de diversas naciones, distinguidas personalidades, numerosos miembros de la comisión directiva del Automóvil Club Argentino y una amplia y calificada concurrencia.

Ocuparon el estrado juntamente con el embajador de Colombia, el secretario de la comisión directiva del Automóvil Club Argentino, doctor Walter A. Sabo-

Presidió el acto realizado en el Automóvil Club Argentino el secretario de la Comisión Directiva de la entidad, doctor Walter A. Saborido (izquierda), quien acompaña en el estrado al embajador de Colombia, don Lucio Pabón Núñez,



El presidente de la Comisión Asesora de Actividades Culturales de la entidad, doctor Manuel M. Pérez Taboada, inició el acto con la presentación del conferencista, embajador Lucio Pabón Núñez.

rido, y el presidente de la Comisión Asesora de Actividades Culturales, doctor Manuel M. Pérez Taboada, quien tuvo a su cargo la presentación del orador, destacando la importante trayectoria del distinguido conferencista en su actividad como ministro, legislador, diplomático, escritor, historiador y periodista.

A continuación se reproducen algunos pasajes de la exposición del embajador Pabón Núñez.

Homenaje a la bandera

"El Automóvil Club —expresó el orador— con este acto ha querido adherirse a la celebración del Día de la Bandera argentina. Me complace sobremanera el participar en este homenaje al gran Belgrano, uno de los más puros valores entre los creadores de la Independencia americana. Feliz idea la su-

ya; entregar a su patria, como enseña de victorias y como estímulo de las mejores energías nacionales, la armoniosa unión de los colores azul y blanco: azul, símbolo celestial, que, como en el poema de Longfellow, invita a pasar de cima en cima en la interminable carrera de la superación; y blanco, que es la representación de la limpidez del ideal y de la fecunda fortaleza de la voluntad. Excelentitud y transparencia del alma de este fuerte pueblo argentino. Azul de constelación y blanco de eucaristía. Bandera, te saludo con emoción porque en tus franjas sagradas fulge el ósculo de la gloria."

El doctor Pabón Núñez, entrando luego en el tema del Congreso de Panamá, enunció la bibliografía principal consultada y especialmente la que con más frecuencia utilizó en sus indagaciones. Fueron ellos, entre otros, los doce volúmenes de las Cartas, de Simón Bolívar, y la Recopilación de Papeles, proclamas y discursos del mismo Libertador, por Vicente Lecuna. Citó luego numerosos trabajos de Francisco Cuevas Cancino, Francisco A. Encina, Mauricio Mackenzie, Raúl Porras Barrenechea, Francisco José Urrutia y Jesús María Yepes.

Acerca del fracaso y triunfo del Congreso dijo a continuación: "El tema del Congreso de Panamá es muy fecundo; hoy me limitaré a tratar algunos aspectos, muy ligeramente por cierto, de cuantos capítulos.

"Se considera por varios historiadores que el Tratado de Unión, Liga y Con-



federación Perpetua y la Convención de Contingentes, firmados el 15 de julio de 1826 en Panamá por los representantes de Colombia (Venezuela, Colombia de hoy, Ecuador y Panamá), Centroamérica, Perú y México, constituyen un fracaso completo. Las razones que aducen son éstas:

"No asistieron al Congreso, por diversas causas, los Estados Unidos de América, Brasil, Bolivia, Chile y las Provincias Unidas del Río de la Plata, todos los cuales fueron oportunamente convocados. (Anotamos que concurrieron observadores de Inglaterra y Holanda, y que Francia no fue invitada porque no había reconocido la independencia de Hispanoamérica.)

"De los países firmantes, sólo Colombia ratificó los convenios.

"El mismo Bolívar, como lo recuerda Waldo Frank en *Nacimiento de un Mundo*, se expresó en estos términos de desengaño: 'El Congreso de Panamá, institución admirable si fuese efectiva, no es otra cosa que el griego loco que creía poder dirigir a los barcos en el mar desde una roca de la costa'.

Reivindicación del Congreso

"Todo ello fue así: incompreensión, golpes bajos, confusión, amargura. Sin embargo, el Congreso de Panamá constituye para Bolívar un triunfo de ecuménica resonancia. Veamos por qué:

"Desde 1831, en que México empezó a preocuparse por la expedición de un Código de Derecho Internacional Hispanoamericano, hasta 1889 y 90 —cuando en Washington se creó la Oficina Comercial de las Repúblicas Americanas (germen de la OEA)— resultan muy numerosos los intentos de gobiernos y juristas latinoamericanos para repetir la hazaña de Bolívar, total o parcialmente. Destacamos el Segundo Congreso de Panamá, convocado por el estadista colombiano Rafael Núñez, como presidente de la República, en 1880. Otro fracaso aparente: el 5 de enero de 1882 se reunieron los plenipotenciarios de Costa Rica, El Salvador, Guatemala y Colombia, y resolvieron no actuar en vista de la no concurrencia de los demás estados invitados. El fin perseguido por Núñez en aquellos estremecidos días de contiendas entre algunos países de Hispanoamérica era establecer el arbitraje obligatorio, que fue uno de los más constantes ensueños del Libertador Bolívar.

"La reunión de 1889 en Washington se ha reproducido perfeccionándose cada día, esto es, acercándose a la idea de Bolívar: van ya diez conferencias panamericanas. En la IX, tenida en Bogotá en 1948, se expidió la verdadera Carta Constitucional de la OEA, estatuto al que se le hicieron convenientes reformas en 1967, en la Asamblea de Cancilleres reunida en Buenos Aires.

"En esa misma conferencia bogotana se consagró al fin el arbitraje obligatorio, en el llamado Tratado Americano de Soluciones Pacíficas o Pacto de Bogotá (30 de abril de 1948).

"Un gran avance en la organización de los Estados Americanos, verdadero acercamiento a la *Convención de Contingentes* de Panamá, es el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, firmado en Río de Janeiro el 3 de diciembre de 1948.

"En la ya recordada Asamblea de Cancilleres, en Buenos Aires, el año pasado se debatió el tema de la Junta Permanente de Defensa, que es el necesario complemento del Tratado de Río y que es la traducción en términos modernos de lo acordado en Panamá bajo el nombre de Convención de Contingentes.



Miembros del cuerpo diplomático, integrantes de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino y una nutrida y selecta concurrencia se congregaron en el salón de actos de la sede central de la entidad con motivo de la conferencia pronunciada por el embajador de Colombia, don Lucio Pabón Núñez, en adhesión al Día de la Bandera.



0 459

SKF

rodamientos de rodillos cónicos

Los rodamientos **SKF** de rodillos cónicos completos, así como los conos y cubetas separados, son fabricados, en dimensiones milimétricas y en pulgadas, de todos los tamaños corrientes.

Ellos son completamente intercambiables con los rodamientos de otras marcas.



COMPANIA SKF ARGENTINA S.A.C. - PERU 545 - T.E. 33-2061 - VIANORTE 1430 - T.E. 40-3417-19 - 3648 - MENDOZA SAN LUIS 43 - CORDOBA AV. ORAL PAZ 289 - TUCUMAN SALTA 126 - ROSARIO CORRIENTES 389

"Y pueden seguirse adicionando elementos de juicio, para concluir con el profesor Jesús María Yepes, que: 'El Congreso de Panamá, tal como Bolívar lo ideara en su circular de convocatoria, y el Tratado de Unión, Liga y Confederación Perpetua —que representa el resultado primordial del Congreso— constituyen los timbres más altos de la gloria de Bolívar. Ellos son su obra jurídica y política por excelencia. Es lo que ha dado mayor perennidad a las actividades del Libertador'.

Nueva época en la historia del mundo

"Bien conceptuó el norteamericano Henry Clay sobre la Asamblea del Istmo: 'Era la piedra miliaria de una nueva época en la historia del mundo'.

"Por algo la Sociedad de las Naciones, en Ginebra, aprobó en setiembre de 1930 una proposición para asociarse a los honores que, con ocasión del primer centenario de su muerte, le tributaban en ese año a Bolívar. Dijo la Sociedad de él: '...quien por sus iniciativas y sus esfuerzos para asegurar el reino de la justicia y de la paz entre los pueblos fue un precursor de la Sociedad de las Naciones'.

"Más que precursor, podemos agregar nosotros. En efecto, como lo han demostrado el internacionalista francés La Pradelle (prefacio a la obra de Kormannick *La question de l'intégrité territoriale dans le Pacte de la Société des Nations*) y Jesús María Yepes (*Del Congreso de Panamá, t. I, pág. 95*), el presidente Woodrow Wilson, en el proyecto que presentó para el Pacto de la Sociedad de las Naciones, copió algunos artículos del Tratado de Panamá. 'Así concebido —escribe La Pradelle—, el artículo 10º del Pacto no es sino la aplicación al mundo entero de las doctrinas de Simón Bolívar'.

"El Libertador del norte —manifestó después— se anticipó gloriosamente a su época. Fue siempre un soñador de profecías y un constructor de realidades. Como lo supo comprender Waldo Frank: 'Bolívar sabía que su Congreso de Panamá fracasaría; sabía que él, como voluntad individual, iba a fracasar. Bolívar vivía en el futuro de América, seguro de que no viviría para conocerlo'."

Precursor del Congreso de Panamá

Posteriormente, el señor Pabón Núñez se refirió a la paternidad bolivariana del Congreso y señaló varias fechas o etapas en la vida de Bolívar; agregando luego:

"El 7 de diciembre de 1824, al llegar a Lima y dos días antes de la Batalla de Ayacucho, Bolívar, procedió a invitar formalmente a los gobiernos de Colombia, México, Río de la Plata, Chile, Centroamérica y Brasil, al Congreso de Panamá. Repite los términos de la comunicación enviada en 1821 (equivocadamente consigna él como fecha de esta primera misiva el año '822'): '...para que formásemos una Confederación y reuniésemos en el Istmo de Panamá, u otro punto elegible a pluralidad, una asamblea de plenipotenciarios de cada Estado que nos sirviese de consejo en los grandes conflictos, de punto de contacto en los peligros comunes, de fiel intérprete en los tratados públicos cuando ocurran dificultades y de conciliador, en fin, de nuestras diferencias'.

"Me he extendido en estos antecedentes —dijo en otra parte de su discurso— porque ha habido quienes han atribuido la iniciativa del Congreso de Panamá a otras personalidades. Claro que así como en el mundo literario hay influencias y coincidencias, también ellas se registran en el mundo político. El mismo Bolívar recuerda en su ya citada

Carta de Jamaica como antecedente de su programa anfictionico el del Istmo de Corinto.

"Podrían citarse ocurrencias en cierto modo similares a la del caraqueño. Por ejemplo, en 1790 el precursor Miranda presentó al ministro inglés Pitt un *Proyecto de Constitución para las colonias hispanoamericanas*, encaminado a reunir las en un imperio; en 1810, la Junta conservadora de los derechos de Fernando VII, en Caracas, invita a una Confederación americano-española, y envía al canónigo chileno José Cortés de Madariaga a comprometer a otras naciones. El andariego y discutido eclesiástico llegó a firmar un pacto con Cundinamarca. En el mismo año, en Chile, Martínez de Rosas, Juan Egaña y José Gregorio Argomedo, con igual intención de favorecer al rey hispano, piden la unión de toda América.

Iniciativa de San Martín

"No está de más recordar que el Libertador San Martín, en 1818, proclamó la unidad de Argentina, Chile y Perú en cláusulas que tuvieron amplia resonancia. En lenguaje parecido, O'Higgins anheló 'la gran Confederación del Continente Americano'.

"En 1824, el centroamericano Cecilio del Valle elaboró sabiamente un proyecto de 'Confederación General de los Nuevos Estados Americanos'.

"Y no son estos los únicos casos que pueden asociarse al Congreso de Panamá. Pero la originalidad de Bolívar es indiscutible. Quien genialmente la sustentó fue José de San Martín, en carta que dirigió al propio caraqueño el 2 de mayo de 1822 (citada por Encina en el tomo VI, pág. 29 de su monumental obra Bolívar): 'La asociación de los cinco grandes Estados de América, que tienen por objeto la carta de V.E., de 8 de enero, que me ha entregado el plenipotenciario de Colombia, naturalmente ha ocupado tiempo a todos los que meditan sobre la suerte y sobre los intereses de los pueblos americanos. Las circunstancias de la guerra y el carácter indefinido que presentaban las secciones del Nuevo Mundo han retrasado aquel acontecimiento, hasta que V.E., puesto en actitud de influir sobre todos los que admiran su gloria, ha dado el primer paso para realizar el plan más digno de un guerrero feliz'.

"El primer paso, ha escrito el Libertador de Sudamérica. He aquí la singularidad de Bolívar. Y he aquí la más plena comprobación de su paternidad en relación con el Congreso de Panamá."

Cooperación argentina

Acerca de la cooperación argentina en la empresa de Bolívar, el señor Pabón Núñez dijo a continuación:

"El concepto de San Martín, que se acaba de transcribir, dada la trascendencia portentosa del héroe argentino, allanó muchas dificultades al plan de su congénere del norte.

"En un principio, el gobierno de Buenos Aires, bajo la inspiración de Rivadavia, fue adverso a Bolívar, pero, un poco adelante, encargado del Estado Juan Gregorio de Las Heras, lo apoyó. Las siguientes son expresiones de este insigne conductor: "...animada la República de las Provincias Unidas de los mismos sentimientos y deseos de estrechar con los Estados del continente americano los vínculos de amistad que la ligan naturalmente y de realizar alianza sólida y duradera, se halla dispuesta de concurrir con sus plenipotenciarios a la asamblea convocada al Istmo de Panamá" (Yepes, I, 66 al 67).

"El muy inteligente, culto y asendereado prócer argentino Bernardo Mon-

teagudo fue asesinado en Lima cuando, por comisión dada por Bolívar, de quien llegó a ser amigo fervoroso después de haber sido enconado adversario, preparaba un *ensayo sobre la necesidad de una federación general entre los Estados Hispanoamericanos y plan de su organización*. Los desarrollos de Montea-gudo alcanzaron a repercutir en la redacción del Tratado de Panamá, como lo observa el profesor Jesús María Yepes en su ya nombrado estudio.

"Las cláusulas esenciales del Tratado de Panamá fueron éstas:

"*Confederación en paz y en guerra. Pacto perpetuo de amistad firme e invariable y de unión íntima y estrecha. (Artículo 1º.) Defensa de la soberanía de todas y cada una de las potencias confederadas y aseguramiento de una paz inalterable. Defensa de la integridad territorial. (Artículos 2º y 21º.)*"

La doctrina de Monroe

Comentó a continuación la Doctrina de Monroe sobre la no intervención de potencias extranjeras en los países hispanoamericanos y señaló otras cláusulas importantes del Congreso, que fueron la constitución de una Asamblea General y la aplicación del "uti possidetis iuris", del "civis americanus", de la abolición de la esclavitud, de la codificación del derecho internacional y de la Convención de Contingentes.

"Bien se ha advertido que una de las grandes fallas de la Sociedad de las Naciones, como también de la ONU, aunque parcialmente enmendada por esta última organización, así como de la OEA, consiste en la falta de poder coactivo: de fuerzas militares capaces de imponer suficientemente, cuando sea necesario, el derecho. Esto no aconteció con el Tratado de Panamá. Ya vimos que la propuesta argentina de 1967, en la Asamblea de Cancilleres reunida en Buenos Aires, empalma con la Convención de Contingentes, forjada bajo la inspiración bolivariana."

"La Patria es América"

"Bolívar habla a veces —en sus proclamas, discursos y cartas— de la 'América Meridional' o de la 'América del Sur' cuando expone sus ensueños de unidad, pero con mayor frecuencia se refiere a 'América'; así, sin distinguos. Es muy citada aquella sentencia que estampó en su proclama del 12 de noviembre de 1814 a los soldados de la División Urdaneta, en Venezuela: 'Para nosotros la Patria es la América'.

"En las *Instrucciones* dadas por Colombia en 1825 a sus delegados a la Asamblea anfictionica figura esta misión: 'Arreglar nuestros negocios mercantiles'. Y el siguiente es el artículo 8º de las *Bases* presentadas por el gobierno invitante, el peruano —presidido por Bolívar—, para elaborar el Pacto: 'Se procurará que los gobiernos respectivo: habiliten a sus plenipotenciarios para firmar un tratado de comercio y navegación'.

"Resulta, por consiguiente, de meridiana claridad que la Liga Aduanera de Tacubaya, como los actuales empeños de la Alalc, los del Mercado Común Centroamericano, los del venidero Mercado Común Latinoamericano, que todo cuanto significa unidad para la protección de nuestras soberanías y para el buen encauzamiento y necesario desarrollo de nuestros pueblos, están en el entendimiento providente de Bolívar, así sea tan sólo en simple embrión. Ya lo observó otro genial estadista, Rafael Núñez, quien acuñó esta justa síntesis: 'Bolívar todo lo adivinó, y esa es su apoteosis'." •

JUEVES TURISTICOS 1968

Disertaron en sendas reuniones el doctor Augusto Raúl Cortazar y la seora Ilda N. B. Maiztegui de Figari.

CON el éxito de costumbre se inició el ciclo "Jueves Turísticos A.C.A.", correspondiente a 1968, que, como ya es tradicional, realiza la Institución en procura de fomentar el turismo nacional.

En la inauguración de este ciclo fueron proyectados filmes turísticos de nuestro país y posteriormente disertó el Director del Fondo Nacional de las Artes, D. Augusto Raúl Cortazar, sobre el tema "El folklore salteño, atractivo turístico".

Continuando con esta actividad, el jueves 27 de junio se realizó la segunda reunión. También se proyectaron filmes de la Argentina y luego se escuchó la palabra de la Sra. Ilda N. B. Maiztegui de Figari, que tuvo a su cargo amena charla sobre "Ushuaia bajo la Cruz del Sur".

En julio se concretaron otras dos reuniones; en la primera de ellas, se exhibieron, como ya es de práctica, filmes turísticos de la Argentina y también de Canadá. En la segunda, el coronel (R. A.) Raúl Gómez Fuentealba, se refirió al tema "Bellezas Cordilleranas Neuquinas", que complementó con una película filmada por el propio disertante y mediante la cual fue dable apreciar las bellezas de esa zona privilegiada.

Las reuniones contaron en todas las ocasiones con un público selecto que colmó el Salón de Actos, demostrando, una vez más, el interés de nuestros asociados por todo cuanto signifique el conocimiento del país.

El programa de agosto fue el siguiente:

Jueves 8: Filmes turísticos de la Argentina. Disertación a cargo del Sr. Juan Pedro Erreca, sobre: "ESTAMPAS VENECIANAS - VERONA, ITINERARIO DE ROMEO Y JULIETA". Ilustrada con diapositivas.

Jueves 22: Filmes turísticos de España. Disertación a cargo del Sr. Alberto N. Antoni-

Vista parcial del público asistente al acto inaugural del ciclo "Jueves Turísticos A.C.A.", que se desarrolla anualmente en la sede central de la Entidad.

ni, sobre "IMAGENES ANTARTICAS". Ilustrada con diapositivas.

PROGRAMA DEL MES DE SETIEMBRE

Para el mes de setiembre próximo, en que habrá de finalizar el presente ciclo, se



En un momento de su disertación vemos a la señora Ilda N. B. Maiztegui de Figari, a quien acompaña el vicepresidente 2º de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, ingeniero Mario L. Negri.



El secretario de la Comisión Asesora de Turismo Nacional e Internacional, doctor Luis Petraglia, efectuó la presentación del doctor Cortazar, durante el acto realizado en el Automóvil Club Argentino.



El director del Fondo Nacional de las Artes, doctor Augusto Raúl Cortazar, durante su disertación referida al folklore salteño y su atractivo turístico, correspondiente al ciclo "Jueves Turísticos A.C.A."

han programado los siguientes actos:

Jueves 12, a las 18: Filmes turísticos de Francia. A las 18.30: Disertación a cargo del Dr. José Ulises López, sobre "VIAJE IMAGINARIO POR MISIONES", amenizada por un conjunto de arpa y guitarras, y solo de guitarra a cargo del profesor Don Lucas Braulio Areco.

Jueves 19, a las 18: Filmes turísticos de Italia. A las 18.30: Disertación a cargo de la Sra. Lola Tapia de Lesquere, sobre: "PARQUES NACIONALES SUREÑOS EN LA BELLEZA Y EN LA HISTORIA". Versos por su autora, Srta. María Eugenia López Canessa. Ilustración con diapositivas de la Srta. Justina Lagleyze.

Además, para el jueves 26 de setiembre, se halla en preparación una reunión dedicada a la Provincia de Salta.

Ralph Nader PELIGROSO A CUALQUIER VELOCIDAD

Los riesgos del diseño en el auto norteamericano. Con este libro quedó documentada la irresponsabilidad general y la apatía de la opinión pública frente a la inseguridad de las carreteras. Su publicación causó un gran escándalo y despertó la conciencia sobre el problema. Una obra fundamental para su información, editada por Jorge Alvarez, y que podrá adquirir en todas las librerías por \$ 800.- o solicitarla a:

LIBRERIA DEL COLEGIO

Humberto 1º 545 - Capital Federal

Ruego enviarme un ejemplar de PELIGROSO A CUALQUIER VELOCIDAD. Adjunto cheque/giro por \$ 800.- a vuestra orden.

Nombre

Domicilio

Localidad

LIBRERIA DEL COLEGIO - Humberto 1º 545-Buenos Aires

El Banco de la Nación Argentina inauguró una cabina receptora de depósitos en la playa de servicios del edificio central del Automóvil Club Argentino, sobre la calle Vicente López. Este nuevo servicio permite a los automovilistas, sin descender de sus vehículos, efectuar depósitos en dinero o en cheques con destino a cualquier cuenta corriente abierta en las filiales del mencionado banco ubicadas en la Capital Federal y Gran Buenos Aires.

El acto se llevó a cabo con la asistencia de los presidentes de ambas instituciones, del presidente del Touring y Automóvil Club Paraguayo, señor Juan B. Gill Aguinaga, miembros directivos del Banco Nación y Automóvil Club Argentino y funcionarios y representantes del comercio y la industria.

La ceremonia de la bendición de las flamantes instalaciones estuvo a cargo del Rvdo. padre Eduardo Villacorta, después de lo cual el presidente del A.C.A. efectuó el



Ceremonia de la bendición de las nuevas instalaciones del Banco Nación en el Automóvil Club Argentino, que estuvo a cargo del Rvdo. padre Eduardo Villacorta. Presencian el acto, de izquierda a derecha, el presidente del Banco de la Nación, ingeniero agrónomo Saturnino Llorente; el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman; el vicepresidente del Banco de la Nación, señor Juan B. Peña, y los señores Pedro Masalin y Mario Solanas Pacheco, vocal y director de la mencionada institución de crédito.

EL BANCO DE LA NACION ARGENTINA INAUGURO UNA CABINA RECEPTORA DE DEPOSITOS EN LA SEDE CENTRAL DEL A.C.A.

Permite a los automovilistas efectuar operaciones sin descender del vehículo

El presidente del A.C.A. destacó la múltiple significación del nuevo servicio bancario inaugurado en la Entidad.

depósito inicial. Los asistentes se trasladaron luego a la sala de sesiones de la Entidad, donde el presidente del Banco de la Nación, ingeniero agrónomo Saturnino Llorente, refiriéndose al acontecimiento expresó los siguientes conceptos:

"Ha sido corto el lapso transcurrido desde la inauguración de nuestra oficina 'Auto-Banco', ocasión en que expresamos nuestra complacencia por la feliz circunstancia de la colaboración de dos instituciones, privada la una, estatal la otra, pero que, extendidas a lo largo y a lo ancho del territorio nacional, se hallan ambas impulsadas por los mismos ideales que persiguen, por sobre todo, el beneficio de la República.

"Auto-Banco fue una realización que unió a dos entidades en estrecha cooperación, la que se ha visto confirmada y acrecida en corto tiempo. La posterior emisión de cheques de viajero especiales fue otro hito para reforzar aún más esa cooperación, y hoy, al integrarse a nuestra Oficina esta cabina receptora, dan las dos entidades otra muestra de unidad y de sentido progresista.

"Con este elemento, que dejamos oficialmente inaugurado, le será posible al cliente efectuar desde su vehículo de-



pósitos destinados a cualquier cuenta corriente radicada en nuestras agencias de la Capital Federal o en sucursales suburbanas, lo que representará una innegable comodidad y un avance en lo referente a celeridad operativa, importante factor en la dinámica bancaria de nuestro tiempo.

"Modesto es, tal vez, el motivo que hoy nos agrupa, pero seguramente los pequeños motivos son, y sin duda lo seguirán siendo, sumamente importantes en la tarea de servir, pues ellos son los que cimentan, en la mayoría de los casos, las grandes realizaciones.

"En efecto, el Banco Nación y el Automóvil Club trabajan incansablemente, cada uno en su esfera de acción, para aportar algo más de riqueza a nuestra Argentina. Con esa intención los dos organismos se extendieron hasta cubrir el país, y ahora, ambos saben que ha llegado el momento de que ese trabajo sin pausa se intensifique y acreciente aún más.

"Hemos hablado muchas veces del profundo estancamiento económico que aquejaba a la Argentina, y luego, con profunda satisfacción, hemos afirmado que, conseguida la estabilidad monetaria —fruto de incansables esfuerzos y que todavía debe ser consolidada—, podemos vislumbrar la posibilidad de encarar proyectos que apunten directamente a intensificar la explotación y aprovechamiento de las grandes fuentes de riqueza que posee el país."

Proyección del turismo

"Uno de estos puntos —continuó el orador—, y me refiero al turismo, hace coincidir las líneas de acción futura entre el Banco de la Nación y el Automóvil Club Argentino.

"Países empobrecidos por la devastación de las guerras han logrado, sobre la base de una racional explotación de este rubro —considerado altamente significativo a la luz de la economía moderna—, acortar el tiempo necesario para recuperarse y sentar las bases de un futuro cada vez más promisorio. ¿Cómo no podemos lograr nosotros el mismo éxito si contamos con una tierra apro-

piada, un pueblo generoso y hombres e instituciones con ideas puestas al servicio de los altos intereses del país?

"El Gobierno de la Revolución Argentina, a través de sus organismos competentes, ha sopesado en toda su magnitud esta posibilidad y está decidido a impulsarla en una de las etapas de la gestión que está empeñado en realizar.

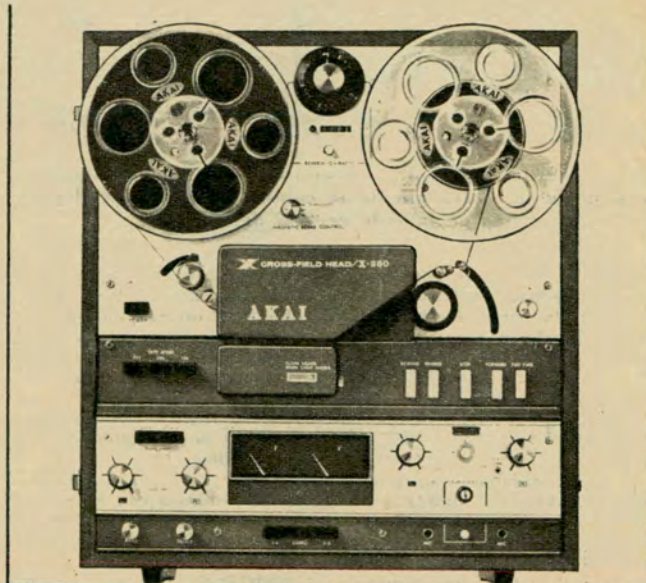
"El turismo, en un país como el nuestro, dueño de paisajes de singular belleza, de climas benignos y variados, de fauna terrestre y marina que posibilitan la caza y la pesca deportivas a niveles internacionales, puede y debe representar un interesante aporte en divisas muy digno de ser tenido en cuenta y en ninguna forma despreciable.

"Por otra parte, dicha acción configuraría en sí un notable incremento en las posibilidades ocupacionales. En una palabra, la racional explotación de este rubro —que es una de las metas fundamentales del Automóvil Club— contribuirá a la elevación de vida del medio argentino, y en ese momento, en el instante mismo en que entra a jugar el interés nacional, ese logro, esa aspiración, se convierte también en meta de nuestro Banco, que tiene como primordial misión lograr un futuro cada vez mejor para nuestro país.

"Como se ve, grande es la tarea que aguarda a ambas instituciones, dilatada como nuestra tierra y como nuestro cielo, y para lograrla es necesario estar unidos por la estrecha amistad que nos distingue. Esta amistad y este espíritu de cooperación nos complace mucho y compromete nuestro más profundo y sincero agradecimiento, máxime frente a los honrosos y halagadores conceptos que acaba de emitir el doctor Carman acerca de la obra que cumple el Banco de la Nación Argentina.

"Auto-Banco fue el primer escalón, la cabina de recepción es otro, pero nuestros puntos de coincidencia persisten y tenemos que continuar el derrotero hasta el fin. El país necesita, para seguir engrandeciéndose, del esfuerzo de todos, y especialmente de organismos como los nuestros, que le imprimen a su acción un amplio sentido nacional. Debemos, pues, impulsar a la Patria con el diario trabajo hacia adelante, hasta que, alcanzados los objetivos, sintamos en lo profundo del alma la satisfacción de haber sido nosotros mismos, en estrecha

Durante la ceremonia inaugural, el presidente del A.C.A. efectúa el primer depósito en la cabina, que permite a los automovilistas efectuar esa operación sin descender del vehículo.



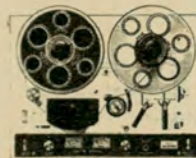
AHORA EL MAS COMPLETO GRABADOR

X-360

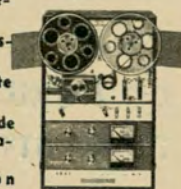
- 3 cabezas, 3 motores.
- 4 pistas estéreo/monoaural para grabación-reproducción.
- 4 velocidades de cinta (1 7/8, 3-3/4, 7-1/2 y 15 ips).
- Motor principal de 3 velocidades.
- Cabeza de Campos Transversales.
- Amplificador Solid State de 50 vatios.
- Control automático de volumen (Comput-O-Matic).
- Operación de inversión continua automática (Reverse-O-Matic).
- Frenado magnético de los motores.



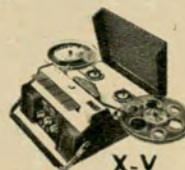
1800 SD



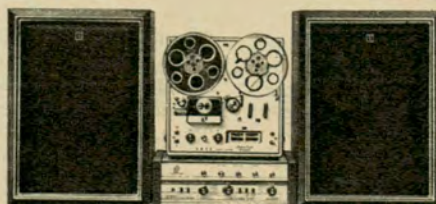
3000 D



M-9



X-V



X-1500
AA-5000

SW-130

AKAI®

MURASE S.R.L. MORENO 1628 - T. E. 45-0386 y 8661

Palacio del Grabador, Paraná 483, Capital.
Casa Solui, Cangallo 1184, Capital.
La Casa del Grabador, Libertad 430, Capital.
Foto Raisz, Paraguay 585, Capital.
Electrónica Córdoba, Local 12A, Galería San Martín (Córdoba).



El ingeniero agrónomo Saturnino Llorente habla durante el acto de la inauguración de la cabina receptora de depósitos en la sede central del A.C.A.

comunidad de ideales con nuestros fundadores, participes activos en la forja de la grandeza de esta hermosa Nación que nos cobija."

Palabras del presidente del A.C.A.

A continuación, el presidente del Automóvil Club Argentino pronunció estas palabras: "Esta obra que ahora inauguramos tiene, desde nuestro punto de vista, una múltiple significación. Por un lado, gracias al dinamismo y la visión de las autoridades de la primera institución bancaria de la República, nos permite ofrecer a la activa masa de los automovilistas en general, y particularmente a los asociados del Automóvil Club Argentino, un servicio que, por su índole y por la forma en que será prestado, constituye una innovación señera y ejemplar dentro de las prácticas bancarias, cuyos beneficiarios

no tadarán en apreciar su utilidad incalculable; por el otro, nos brinda la oportunidad de asociar, una vez más, la sigla de esta Institución a la del Banco de la Nación Argentina, privilegio que por sí solo subraya la trascendencia nacional de la acción que está cumpliendo la Entidad que presido.

"No enuncio con estas palabras meramente un concepto circunstancial. Tengo plena conciencia de la fundamental importancia que para el progreso del país, en algunos de sus aspectos, tiene la actividad servicial del Automóvil Club Argentino y, consecuentemente, aprecio en sus debidas proporciones la responsabilidad social que ello importa; pero, precisamente por eso, valoro en todo su alcance la honrosa distinción que nos toca al poder participar con nuestros esfuerzos en la obra promocional que está desarrollando el Banco de la Nación Argentina, cuya acción tesonera y orgáni-



El presidente del Banco Nación obsequió al titular del A.C.A. un libro que reseña la historia de esa institución de crédito desde su fundación.

ca sirve de pauta, marca rumbos y abre caminos para el progreso integral de nuestra tierra. Y por todo eso, esta inauguración no es para mí un acto protocolar, digamos, sino la expresión de una fraterna conjunción de voluntades para servir real y eficazmente a nuestro pueblo a través de uno de sus sectores más dotados de iniciativa y más productivo para la comunidad.

"Aquí, a esta dependencia cómoda del 'Auto-Banco', podrán venir los automovilistas para cubrir los riesgos, es decir, para proteger el fruto de sus esfuerzos; porque en rigor su importancia no estriba fundamentalmente en que facilita el depósito de fondos, sino en que ofrece protección a su titular en días y horas que pueden encerrar una oculta amenaza para esos bienes, amenaza que se desvanece con el breve trámite que puede cumplir aquí sin molestia alguna. Esta reflexión, tan sim-

ple como exacta, me hace prever que no demoraremos mucho en gozar de la satisfacción de poder ofrecer igual servicio en otras estaciones del Automóvil Club Argentino.

"Al felicitar a las autoridades del Banco de la Nación Argentina, tan acertadamente presididas por el ingeniero Saturnino Llorente, por esta nueva obra, quiero, en nombre de los socios y autoridades del Automóvil Club Argentino, agradecerles por esta renovada oportunidad que nos han brindado, también a nosotros, de servir una vez más a la Nación."

Terminados los discursos, el presidente del Banco Nación, ingeniero Saturnino Llorente, obsequió al presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, un libro en el cual se historia la vida del Banco de la Nación Argentina desde su fundación.

Posteriormente, los visitantes fueron agasajados con un cóctel. •

SERVICIO DE AUXILIO GRATUITO

Se recuerda a los señores asociados que para figurar comprendidos dentro del Auxilio Gratuito en las zonas establecidas para tales efectos, deberán inscribir su automóvil en el registro respectivo.

Ello podrán hacerlo en forma gratuita y para un solo automotor en cualquiera de nuestras estaciones, donde se identificará al mismo mediante una insignia que se debe adherir al parabrisas.

Este distintivo no eximirá de la obligación de exhibir la credencial correspondiente, con el cupón de cuotas al día.

Los socios tendrán derecho a requerir los Servicios de Mecánica de Emergencia y Auxilio Mecánico para otros automotores de su propiedad y hasta un total de tres por asociado, previo registro de ellos y mediante el pago de la suma anual que se establezca.

En los casos de transferencia de coche, el asociado está obligado a anular la inscripción del automóvil con anterioridad a la entrega de éste, para quedar en condiciones de registrar el nuevo vehículo.

HALLAZGO DE UNA ALHAJA EN EL RECREO DE PUNTA LARA

El socio plenario 297.814, señor Ignacio Parisi, encontró el verano pasado en el recreo de Punta Lara, del Automóvil Club Argentino, una cadena con medalla de oro. En el N° 40 de AUTOCLUB se publicó la noticia a los efectos de que el interesado pasara a retirar la ahaja perdida, pero transcurridos tantos meses sin obtener respuesta, reiteramos el anuncio con la esperanza de que la persona que perdió esa cadena y medalla pueda recuperarlas.

VISITA DE ALUMNOS DE LA ESCUELA RAGGIO



Un grupo de sesenta alumnos de la Escuela Raggio efectuó una visita a las instalaciones de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino, en el Parque 3 de Febrero. Los alumnos fueron acompañados por el profesor Héctor S. Blanco, y en compañía de miembros de la escuela de la entidad recorrieron las distintas dependencias, entre ellas: las aulas, gabinete psicotécnico y clínico, autos entrenadores y pista de aprendizaje.

AUXILIO MECANICO: 82 - 6081

Recepción de pedidos telefónicos

Llévase a conocimiento de los señores socios que, con motivo de la incorporación de una nueva "Mesa de Ordenes" destinada a la recepción telefónica de los pedidos de Auxilio Mecánico, cuando se escuche el "tono de ocupado", se deberá cortar para efectuar una nueva llamada. No así en el caso en que se obtenga el tono de llamada y no sea atendido de inmediato, pues esto indica que a medida que las líneas telefónicas se desocupen serán recepcionados.

LOS EFECTOS DEL ALCOHOL EN LOS CONDUCTORES

Sobre ese tema se realizó una mesa redonda de la cual participaron calificados especialistas

UNA numerosa concurrencia se congregó en el salón de actos de la sede central del Automóvil Club Argentino, con motivo de la realización de una mesa redonda acerca de los efectos del alcoholismo en los conductores de automóviles. Organizado por la Comisión Asesora de Actividades Culturales de la Entidad, el acto contó con el auspicio del Consejo Argentino del Alcoholismo.

Ocuparon el estrado el titular del mencionado consejo, doctor Roberto Pochat, quien presidió la mesa redonda, y los doctores Alberto Calabrese y Fernando V. Cimato, ambos catedráticos universitarios especialistas

Por un código de ruta

Luego, el doctor Pochat realizó una breve introducción al tema de la reunión, tras lo cual cedió la palabra al doctor Calabrese, quien inició su exposición diciendo: "Los accidentes en ruta producen más muertos y lesionados que muchas causas patológicas. De ellos, un porcentaje variable, pero alto, de más del 20 por ciento, se debe al alcohol". Dijo luego que "el alcohol comienza a absorberse rápidamente en el estómago y en pocos minutos puede producir síntomas que perturben la capacidad de conducir. El médico puede evidenciar los tras-



El secretario de la Comisión Directiva del A.C.A., doctor Walter A. Saborido, hace la presentación de los participantes en la mesa redonda sobre los efectos del alcohol en los conductores de automóviles, realizada en el salón de actos de la entidad. De izquierda a derecha, los doctores Alberto Calabrese, Saborido, Roberto Pochat, Manuel Pérez Taboada y Fernando V. Cimato.

en toxicología y médicos forenses de la justicia nacional; los disertantes estuvieron acompañados por el secretario de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, doctor Walter A. Saborido, y por el presidente de la Comisión Asesora de Actividades Culturales, doctor Manuel Pérez Taboada.

El acto se inició con palabras del doctor Saborido, quien hizo la presentación de los doctores Pochat, Calabrese y Cimato. Destacó en su exposición la oportunidad del tema a tratarse y su relación directa con la campaña en favor de la seguridad en el tránsito que desarrolla el Automóvil Club Argentino, anticipando también el propósito de realizar otra mesa redonda sobre los trastornos psicopáticos en conductores de automotores.

tornos que produce el alcohol aún a bajas concentraciones, mediante sencillas técnicas: psicométricas y neurológicas".

Tras referirse a otros aspectos muy interesantes del problema, abogó por "un Código de Ruta con la expresa indicación de obtener muestras del aire espirado y de la sangre del conductor responsable de un accidente de tránsito", haciendo por último un llamado a la responsabilidad del conductor como integrante de la sociedad y destacando el valor de la educación en la prevención de los accidentes en ruta.

A continuación, el doctor Fernando V. Cimato efectuó un examen con datos estadísticos sobre accidentes en ruta, considerando en su análisis que "las causas de defunción demuestran que el automóvil es el arma más mor-

tífera que el hombre haya construido". Señaló que el mayor número de víctimas está entre peatones y ciclistas y que éstos son en general personas no alcoholizadas. Otras conclusiones: el sexo femenino ocupa alrededor del seis por ciento del total de conductores alcoholizados causantes de accidentes, y el mayor número de víctimas se registra entre las 18 y 21 horas.

La intoxicación "inaparente"

Por último, el doctor Pochat se refirió a consideraciones actuales sobre el papel del alcohol en el tránsito automotor y a las necesarias medidas de prevención y educación. Comenzó diciendo que "sin duda, el problema de las víctimas del tránsito automotor ha adquirido inquietud universal, pues la frecuencia e intensidad de los accidentes son reveladas por estadísticas que evidencian superar en sus consecuencias a muchas enfermedades y epidemias que afectan a la humanidad. Se ha calculado que un millón de vidas se ha perdido en el mundo por esta nueva epidemia en lo que va de este siglo, y que si la espiral ascendente se mantiene, otro millón de personas perderá la vida por accidentes de tránsito en los próximos 12 a 15 años".

Expresó en otra parte de su exposición: "los estudios practicados revelan que las tres cuartas partes de los accidentes evidencian una alteración del factor humano, particularmente psicológico, como el factor de superioridad, la fatiga y las causas exógenas tóxicas. Es común considerar que sólo el que ha llegado a la completa ebriedad es el que representa el verdadero peligro, pero es necesario corregir este antiguo criterio".

Manifestó a continuación que "lo más interesante ahora es el grado de intoxicación llamado 'inaparente', y que ha llevado a la noción de 'estado alcohólico', hoy considerado en numerosas legislaciones y Códigos de la Ruta. Todo esto ha traído dificultades, tanto a médicos como a juristas, para determinar el criterio, según las diferencias individuales de resistencia al alcohol, de cuál es la tasa legal de alcoholemia. Repetimos —afirmó— que debe diferenciarse la ebriedad evidente de la influencia de un estado alcohólico, englobando en este último los estados que preceden a la ebriedad, tanto más graves al ser ignorados o aún negado". Señaló luego que ha llegado el momento en que las autoridades nacionales tomen cartas e intervención en el problema y realicen exámenes de alcohol en sangre a los conductores de vehículos, como se efectúa en las principales naciones del mundo, especialmente de Europa, para establecer si suponen un peligro potencial para el tránsito.

Tras la exhibición de gráficos sumamente ilustrativos, y de una película perteneciente a la Organización Mundial de la Salud, la mesa redonda finalizó con una serie de preguntas del público acerca del importante tema. •



FUERON

El Gobierno de La Pampa declaró huéspedes oficiales al presidente del A. C. A. y su comitiva

El gobernador de la provincia de La Pampa, contraalmirante Helvio Nicolás Guozden, y el presidente del A.C.A. cortan la cinta simbólica para franquear la entrada al motel inaugurado en la ciudad de Santa Rosa. Contempla la escena el Director Nacional de Turismo, señor Alberto Burbridge.

DOS nuevos moteles, ubicados en Santa Rosa y Caleu Caleu, construidos por el Gobierno de La Pampa y equipados por el Automóvil Club Argentino, a cuyo cargo se halla también la administración de dichas unidades, quedaron oficialmente inaugurados en sendas ceremonias que tuvieron muy destacada significación.

La delegación del A.C.A., que se trasladó a La Pampa para asistir a los actos, estuvo encabezada por el presidente de la Entidad, doctor César C. Carman, a quien acompañaron el vicepresidente 2º, ingeniero Mario L. Negri; el secretario, doctor Walter A. Saborido; el prosecretario, escribano Enrique F. Ghezzi; los vocales titulares, señores Héctor Aizpiri, Enrique González Vidal y Ovidio H. Salgueiro; el vocal suplente, escribano Eduardo Casás; el gerente general, señor Domingo M. Armendáriz; el jefe de la División Moteles, Restaurantes y Recreos, señor Carlos O. Pisani, y el jefe regional señor Osvaldo Cayón.

Juntamente con la delegación del A. C. A., y con el objeto de asistir a las ceremonias inaugurales, tam-

bién viajó a la provincia de La Pampa el titular de la Dirección Nacional de Turismo, doctor Alberto Burbridge.

Huéspedes oficiales

En vísperas del arribo de las autoridades del Club, el Gobierno de La Pampa dictó el decreto N° 1220/68, por el cual el presidente del A. C. A. y su comitiva fueron declarados huéspedes oficiales de la Provincia. Mediante otro decreto, igual medida fue adoptada con relación al titular de la Dirección Nacional de Turismo, doctor Alberto Burbridge.

Entrevista con el Gobernador

Abriendo el plan de actos en la provincia de La Pampa, la delegación del Club fue recibida por el gobernador de dicho Estado, contralmirante (RE) Helvio Nicolás Guozden, a quien el doctor Carman hizo entrega de las credenciales y diplomas que lo distinguen como socio honorario de la Institución. En la oportunidad, el

gobernador pampeano recibió también la insignia de la Entidad, un juego de publicaciones cartográficas y una colección de la revista AUTOCLUB.

Durante la ceremonia, también recibieron sendos diplomas de socio honorario los ministros provinciales de Gobierno y Obras Públicas, doctor José Angel Ochoa; de Economía y Asuntos Agrarios, doctor Hervé J. P. Arieu; y de Asuntos Sociales, capitán de navío (RE) Fermín Eleta.

Las autoridades del A. C. A. también entregaron credenciales de socio especial de la Institución al titular de la Dirección de Turismo de la Provincia, doctor Miguel Angel Menéndez; al obispo local, monseñor Jorge Meyer; y al intendente municipal de la ciudad de Santa Rosa, señor Eduardo Félix Molteni.

Conferencia de prensa

Como parte de los actos realizados en Santa Rosa, el presidente del A. C. A. ofreció una conferencia de prensa que congregó a numerosos periodistas pampeanos y corresponsales de diarios de la Capital Federal, du-

El doctor Carman ofreció a su llegada a Santa Rosa una conferencia de prensa con la participación de periodistas locales y corresponsales de diarios de la Capital.

El obispo de Santa Rosa, monseñor Jorge Meyer, procede a la bendición de las instalaciones del motel inaugurado en la capital pampeana.



INAUGURADOS LOS MOTELES DE SANTA ROSA Y CALEU CALEU

rante cuyo transcurso destacó diversos y fundamentales aspectos de la acción de la Entidad en el interior del país con miras a una promoción racional y orgánica del turismo.

“Consideramos que es de máximo interés —expresó en uno de los pasajes— crear en esta provincia las condiciones básicas que, aparte de la existencia de caminos, que también se están construyendo y a ritmo aceptable, permitan que los automovilistas y turistas puedan utilizar el itinerario que atraviesa este Estado para sus excursiones, viajes de placer o de trabajo, para llegar al destino distante, sea éste Bariloche o Bahía Blanca, San Rafael, Mendoza o Buenos Aires. Dada la situación geográfica de La Pampa, indudablemente ésta debe convertirse, y sin duda se convertirá a corto plazo, en un nudo crucial de caminos, acercando todos los extremos del territorio nacional.”

Tras referirse a la necesidad de crear una verdadera red de moteles y estaciones de servicio anexas, tarea en la que están empeñados el Automóvil Club Argentino, el gobierno de La Pampa y Yacimientos Petrolíferos Fiscales en los aspectos que a esta entidad corresponden, el doctor Carman concluyó su conferencia de prensa con los siguientes conceptos:

“Me parece casi innecesario decir, pero asimismo quiero destacarlo, que la actividad del A.C.A. en este campo particular no importa, de ningún modo, el propósito de sustituir o difi-

cultar la actividad del capital privado. Muy al contrario: nuestra tarea es fundamentalmente de estímulo y promoción, lejos de toda esperanza o deseo de lucro, y por eso mismo confiamos en que la iniciativa privada no tardará en hacerse presente, permitiendo que los hombres y empresas con visión inviertan fondos en una tarea que, fuera de toda duda, les aportará provecho y beneficios. Nosotros intentamos crear, así, una fuerza progresista en este sentido, y en cierto modo contribuimos a orientarla señalándole la ruta, que la acción del A.C.A., en conjunción con las autoridades locales, están abriendo en zonas hoy prácticamente marginales, pero que no tardarán en convertirse, estoy absolutamente seguro de ello, en polos o centros de atracción, de progreso y de riqueza.”

El motel de Santa Rosa

Continuando el plan de actos, tuvo lugar la inauguración oficial del motel de Santa Rosa, ceremonia a la que asistieron el gobernador de La Pampa y otras altas autoridades de la provincia.

Después de coreado el Himno Nacional Argentino, el presidente del A.C.A. y el primer mandatario provincial, contraalmirante Guozden, procedieron a cortar la cinta simbólica de la nueva unidad. Luego, el obispo, monseñor Meyer, bendijo las instalaciones del motel, tras lo cual hicieron uso de la palabra el ministro

de Gobierno y Obras Públicas de la Provincia, doctor José Angel Ochoa, y el presidente del Automóvil Club Argentino.

Entre otros conceptos, el doctor Ochoa manifestó: “Para llegar a esta hermosa realidad, se han conjugado los recursos del Gobierno de la Provincia, del Automóvil Club Argentino y de la Dirección Nacional de Turismo. Cuando mañana realicemos idéntica ceremonia en La Adela, en nuestro extremo sudeste, esta provincia contará con tres establecimientos de este tipo en funcionamiento. Los primeros moteles fueron establecidos en Lihuel Calel, al pie de la sierra que hoy sirve de centro al futuro Parque Nacional de ese nombre. Con ellos, el Gobierno de La Pampa y el Automóvil Club Argentino inauguraron una modalidad de cooperación que ha sido proseguida felizmente en esta misma Provincia y se ha generalizado en el país. Actualmente, La Pampa construye dos establecimientos similares, también mediante convenio con el Automóvil Club Argentino, en las localidades de Gobernador Duval y Santa Isabel.”

“Es justo decir aquí —agregó luego el ministro— que en esta parte de nuestra acción hemos contado con el mayor apoyo y una completa comprensión de la Secretaría de Estado de Difusión y Turismo.” Y concluyendo su exposición, expresó el doctor Ochoa que “el pueblo y el Gobierno de La Pampa esperan que la fecunda obra en común iniciada con

El ministro de Gobierno y Obras Públicas de La Pampa, doctor José Angel Ochoa, procede a efectuar la entrega oficial del motel de Santa Rosa a las autoridades del Automóvil Club Argentino.

Durante el acto de inauguración del motel de Santa Rosa se efectuó la entrega de diplomas a los miembros de las comisiones de las filiales del A.C.A. en esa ciudad y en General Pico. La entrega de uno de ellos estuvo a cargo de monseñor Jorge Meyer.





El secretario del Automóvil Club Argentino, doctor Walter A. Saborido, también participó en la entrega de diplomas a los nuevos miembros de las filiales de la Entidad en Santa Rosa y General Pico.



Casco central de la estancia llamada Parque Luro, recientemente adquirida por las autoridades provinciales de La Pampa con el propósito de realizar obras para el fomento del turismo. Dicha estancia fue objeto de una visita, como parte del programa de actos.



El ministro de Gobierno y Obras Públicas de la provincia de La Pampa, doctor José Angel Ochoa, ofreció en agasajo de la comitiva del Automóvil Club Argentino, un banquete que tuvo lugar en el Hotel Pampa, de la capital provincial.

el Automóvil Club Argentino se prolongue en el tiempo y cristalice en muchas otras realidades tan espléndidas como la que ahora nos toca inaugurar. Celebremos este acontecimiento, porque es un síntoma de la voluntad y de la capacidad de transformación que recorre las arterias de la Nación Argentina a través de la eficiente y acertada concurrencia de la actividad pública y privada."

Palabras del doctor Carman

Por su parte, el presidente del A.C.A., al referirse al acontecimiento, entre otros conceptos expresó:

"Esta inauguración del motel de Santa Rosa, acto al que atribuimos una alta significación, importa no solamente una manifestación concreta de la actividad propia del Automóvil Club Argentino en la promoción del turismo, sino también una prueba fehaciente de lo mucho útil que puede ser hecho en nuestro país, en beneficio de toda la comunidad nacional, cuando los hombres y las instituciones conjugan esfuerzos y se inspiran en el desinteresado afán de servirla. Como sucede con todas las iniciativas y obras que el Club propicia, estimula o ejecuta, no se trata de apreciar la presencia de este nuevo motel tan sólo por las ventajas que ha de aportar para la zona de su influencia, sino que es necesario pensar que, directa o indirectamente, este establecimiento, al igual que cada uno de los hoteles, moteles, u hosterías que vamos entregando al servicio del público automovilista, se convertirá automáticamente en un centro que ha de irradiar sus efectos civilizadores más allá de los límites geográficos del rincón territorial que en apariencia está destinado a servir."

"En cuanto al A.C.A. —dijo también el doctor Carman— plenamente consciente de la responsabilidad que asume y de su capacidad para afrontarla, ha de multiplicar sus esfuerzos en ritmo acelerado, cooperando sistemáticamente en la tarea para dotar al país, en definitiva, de una red servicial de doble signo, es decir, que específicamente atienda las necesidades del automovilista y que al mismo tiempo provea a sus requerimientos como turista. Haremos cuanto estuviere a nuestro alcance, como es comprensible y lógico, en colaboración con las autoridades, para que en todos los caminos de la República y hacia todos los rumbos del país, las estaciones de servicio y los moteles y hosterías del Automóvil Club Argentino se constituyan en jalones y avanzadas de progreso."

EL PRESIDENTE DEL PERU FUE DESIGNADO SOCIO HONORARIO



El embajador del Perú, señor Alvaro Rey de Castro, recibe el diploma y las credenciales de socio honorario del A.C.A. correspondientes al presidente del país hermano, arquitecto Fernando Belaúnde Terry.

EL presidente del Automóvil Club Argentino y otras autoridades de la Entidad entrevistaron al embajador del Perú, señor Alvaro Rey de Castro, a quien hicieron entrega de las credenciales y diploma de socio honorario correspondientes al primer mandatario del país hermano, arquitecto Fernando Belaúnde Terry. Con igual destino, fueron puestas en manos del diplomático peruano publicaciones cartográficas y guías de turismo editadas por la Institución.

Durante la entrevista también fue entregado al señor Rey de Castro, su diploma de socio honorario, y se departió sobre interesantes aspectos del turismo y del automovilismo en el Perú y en la Argentina, como asimismo sobre la acción desarrollada por la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC).

Inaugurado el motel de Santa Rosa, la delegación del A.C.A. asistió a una comida ofrecida por el ministro de Gobierno y Obras Públicas de la provincia de La Pampa, doctor José Angel Ochoa, que contó con la presencia del gobernador, contraalmirante Guozden, y de altos funcionarios del Estado pampeano.

El motel de Caleu Caleu

La comitiva del A.C.A. y los representantes del Gobierno provincial se trasladaron luego a la localidad de Caleu Caleu, donde se procedió a inaugurar otro motel. Allí, una vez bendecidas las instalaciones, hizo uso de la palabra el presidente del Automóvil Club Argentino, quien expresó:

"No por el apremio del tiempo, sino por las exigencias de la acción, esta inauguración, que por tantos motivos constituye un halago para nuestro espíritu y un estímulo para nuestra tarea, sólo es una etapa, una breve detención en el largo camino que nos proponemos recorrer en nuestro afán de servir y ser útiles. En realidad, la única intención que me guía al pronunciar estas palabras, es la de decir con cuánta decisión y alegría al mismo tiempo participamos en la obra de los hombres que, con patriotismo genuino y limpia fe, trabajan para ensanchar los horizontes y las po-

sibilidades para el progreso de esta tierra, del país en general y de las provincias, que son los cimientos de su grandeza, en particular. Hablo de los hombres de La Pampa, porque percibo casi de una manera táctil su inquietud y veo el resultado en sus obras; pero pienso también en los tantos argentinos que, en todas las latitudes de la República aceleran con su acción el ritmo de las horas para acercar la Nación a su destino.

"Este motel de Caleu Caleu y su Estación de Servicios pueden ser contados por lo que costaron y por el esfuerzo que insumió su construcción; pero si sólo hiciéramos esta cuenta, habríamos ocultado con una mera anécdota la línea grande de la historia. Porque esta obra, importante o pequeña, es, en realidad, un símbolo que traduce el incansable esfuerzo de conquistar y transformar definitivamente el desierto para incorporarlo a la fecunda heredad argentina. Y viene a demostrar, además, que estamos en marcha y avanzando hacia la Argentina de mañana.

"Al felicitar sinceramente a quienes la concibieron y a quienes la realizaron, me siento orgulloso de presidir en esta hora al Automóvil Club Argentino, que vuela aquí, como en todas partes, su confianza en la tarea del presente y su infinita fe en el futuro, y movido por esa fe y esa confianza, aporta su esfuerzo constante y tesonero sin esperar otra recompensa que la satisfacción de haber servido a la Nación."

DESTACAN EL EXCELENTE DESEMPEÑO DE PERSONAL DEL AUXILIO MECANICO

Las felicitaciones que habitualmente se reciben por la eficacia del servicio de Auxilio Mecánico, corresponde destacar en esta oportunidad las incluidas en las notas enviadas por los socios Juan Moore, Hugo Urrestarazu y Raúl Jabois, en las cuales destacan el excelente desempeño de los mecánicos de auxilio, señores Raúl Vicente Perelli, Eugenio Luis Sicilia y Ricardo Tenor.

VISITA DE DELEGADOS BRITANICOS



Recientemente efectuaron una visita de cortesía al Automóvil Club Argentino, miembros del Royal Automóvil Club de Londres, el señor J. Crafton y la delegada del turismo británico señorita A. I. Manington. Fueron recibidos por el vicepresidente 2º del A.C.A., ingeniero Mario L. Negri, y por el vocal titular señor Enrique González Vidal.

BENEFICIOS QUE OTORGAN LOS JOCKEY CLUBES DEL INTERIOR

CONTINUANDO con la información de los beneficios que otorgan los Jockey Clubs del interior a los asociados del Automóvil Club Argentino, que se encuentran en tránsito por las respectivas localidades, ofrecemos el detalle de las franquicias que brindan las siguientes entidades:

JOCKEY CLUB SANTA FE: Hipódromo de "Las Flores": acceso libre a las instalaciones.

JOCKEY CLUB SAN LUIS: acceso libre a los espectáculos turfísticos.

JOCKEY CLUB MENDOZA: libre acceso a las instalaciones del hipódromo.

INSTRUCCIONES PARA OBTENER REGISTRO DE CONDUCTOR EN LAS MUNICIPALIDADES BONAERENSES

LA provincia de Buenos Aires, por decreto N° 4193/68 y resolución 655/68, dispuso que a partir del 1° de agosto ppto. se otorguen las licencias de conductores en todas las categorías, así como también sus renovaciones, por intermedio de sus municipalidades.

Las instrucciones dictadas son las que se enuncian a continuación:

REGISTROS NUEVOS ORIGINALES

1°) Tener 18 años de edad cumplidos; 2°) saber leer y escribir el idioma nacional, salvo la excepción prevista en el art. 55 del Decreto N° 14123/56, Reglamentario de la Ley 5800 (ver pág. N° 100 del Código de Tránsito de la Pcia. de Bs. As.); 3°) justificar identidad con Libreta de Enrolamiento o Cívica, los argentinos nativos o naturalizados; Cédula de Identidad Provincial, los extranjeros ingresados al país con anterioridad al 1° de enero de 1968; los extranjeros ingresados al país con posterioridad al 1° de enero de 1968, documento otorgado por el Registro Nacional de las Personas; 4°) acompañar certificado de buena conducta expedido por la Policía de la Pcia. de Bs. Aires, de fecha no anterior a seis (6) meses de la presentación de la documentación de solicitud, con excepción del personal de las Fuerzas Armadas de la Nación, en actividad, como así también de los representantes diplomáticos acreditados en el país; 5°) presentar certificado de domicilio, expedido por la Policía de la Pcia. de Bs. Aires, de la localidad; 6°) aprobación del examen teórico práctico que comprenderá el conocimiento de las disposiciones del Código de Tránsito; 7°) aprobación del examen médico, de acuerdo a lo establecido en el art. 61 del Decreto N° 14123/56, con excepción del personal de las Fuerzas Armadas de la Nación en actividad (ver págs. 103 y 104 del Código de Tránsito de la Pcia. de Bs. Aires); 8°) justificar el pago de la tasa que fije la Ley Impositiva anual; en la actualidad \$ 1.000 (cuando el carnet es original), por renovaciones \$ 500; 9°) acompañar tres (3) fotografías actualizadas, de 3 ½ × 3 ½ cm, en fondo gris claro, de frente y papel bromuro.

RENOVACION (Por vencimiento del término de validez)

1°) Aprobación del examen médico, con firma y sello del facultativo; 2°) la licencia original otorgada en su oportunidad, a los efectos de re-

gistrar la constancia de la renovación; 3°) certificado de domicilio expedido por la Policía de la Pcia. de Bs. Aires, de la localidad; 4°) justificar el pago de la tasa que fije la Ley Impositiva anual, en la actualidad \$ 500; 5°) acompañar tres (3) fotografías actualizadas de 3 ½ × 3 ½ cm, en fondo gris claro, de frente y con papel bromuro.

DUPLICADOS (Por deterioro)

1°) La licencia deteriorada; 2°) acompañar tres (3) fotografías actualizadas de 3 ½ × 3 ½ cm, en fondo gris claro, de frente y papel bromuro; 3°) justificar el pago que fije la Ley Impositiva anual, en la actualidad \$ 500; 4°) aprobación del examen médico, si el expedido en su oportunidad hubiera caducado.

POR EXTRAIVO

1°) Certificación de haberse formulado la denuncia del hecho ante la autoridad policial; 2°) cumplimiento de los requisitos establecidos en los puntos 2, 3 y 4 del inciso anterior.

CAMBIO DE CATEGORIA

1°) Solicitud del pedido; 2°) aprobación del examen teórico-práctico.

CAMBIOS DE DOMICILIO

1°) Solicitud del pedido; 2°) certificado de domicilio expedido por la Policía de la Pcia. de Bs. Aires, de la localidad.

APTITUD FISICA

1°) Solicitud del pedido; 2°) aprobación del examen médico con sello y firma del facultativo. Los municipios otorgarán "Renovaciones" o "Duplicados", en los casos en que tengan el Registro Original a la vista o existan constancias en la misma Municipalidad. Caso contrario, se deberá remitir todos los antecedentes a la División Licencias de Conductor, que resolverá al respecto.

Las categorías a otorgar serán las siguientes: MOTOCICLETAS, PARTICULAR, PROFESIONAL CAMIONES, PROFESIONAL TRANSPORTE DE PERSONAS y PROFESIONAL TAXIMETROS.

En caso que los médicos municipales comprueben en el solicitante una incapacidad psicofísica, no podrá extenderse la licencia ni el certificado provisorio de conducción, sin antes haberse girado los antecedentes a la División Licencias de Conductor, que dispondrá efectuar una Junta Médica por intermedio de la Dirección de Reconocimientos Médicos, dependiente del Ministerio de Bienestar Social de la Provincia de Buenos Aires, de acuerdo con lo establecido en el artículo 62 del Decreto N° 14123/56, reglamentario de la Ley 5800 (ver pág. 104 del Código de Tránsito Provincia de Buenos Aires).

También se indica en las instrucciones que las municipalidades estarán en condiciones de informar al respecto.

LAS AUTORIDADES DEL CLUB CON EL COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AEREA



Autoridades del Automóvil Club Argentino mantuvieron una entrevista con el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, brigadier general Adolfo Teodoro Alvarez, oportunidad en la cual le hicieron entrega de las credenciales correspondientes a socio honorario de la Institución. En la foto, el alto jefe militar departe con el presidente y vicepresidente 2° de la Entidad.

CON MOTIVO DE SU RETIRO DE LA INSTITUCION SE BRINDO UN AGASAJO A DON MANUEL GONZALO SERRANO



El gerente general del Automóvil Club Argentino, señor Domingo M. Armendáriz, habla durante el homenaje realizado en honor del señor Manuel Gonzalo Serrano, a quien vemos acompañado por su esposa, señora Amelia López de Gonzalo Serrano.

DIO lugar a una grata reunión de cordialidad y camaradería la demostración que se brindó en el salón de actos de la Entidad al señor Manuel Gonzalo Serrano, con motivo de su retiro del Automóvil Club Argentino para disfrutar de un merecido descanso. El agasajado, que desempeñaba el cargo de gerente de Administración, había cumplido 38 años de servicios ininterrumpidos en la Institución.

Para despedirlo, se congregaron directivos del A.C.A., numerosos funcionarios y empleados, ex compañeros de tareas del señor Gon-

zalo Serrano, representantes de firmas concesionarias y de entidades vinculadas de una u otra forma a la Institución, en número tal que la concurrencia colmó la capacidad de las instalaciones. En un ambiente de gran emotividad se iniciaron los discursos de despedida, con las palabras del subgerente Administrativo Contable, señor Hugo Montivero, quien habló en nombre de los amigos del agasajado, organizadores del acto. Al término de sus expresiones le hizo entrega al señor Gonzalo Serrano de un óleo, obsequiado por los compañeros del Automóvil Club Argentino.

Seguidamente hizo uso de la palabra el señor Abel Ricci, en representación del Sindicato Unico de Trabajadores del A.C.A. y de la Asociación Mutual del Personal del Club.

A continuación destacó las virtudes personales y la labor desarrollada por el señor Gonzalo Serrano, el gerente general del Automóvil Club Argentino, señor Domingo M. Armendáriz. En nombre de la Comisión Directiva de la Entidad habló luego el secretario de dicha comisión, doctor Walter A. Saborido, quien al concluir su discurso entregó al homenajeado una bandeja de plata. Por último, con emocionadas palabras agradeció la demostración el señor Gonzalo Serrano, al tiempo que el subjefe de la División Contable, señor Osvaldo A. Piatti ponía en sus manos una plaqueta alusiva en nombre del Círculo de Ejecutivos del Automóvil Club Argentino, y el señor Novoa le entregaba otra plaqueta en representación de la firma concesionaria de la Estación de Servicio de Avellaneda.

Finalmente se sirvió un lunch, del que participó la numerosa concurrencia.

Finalmente se sirvió un lunch, del que participó la numerosa concurrencia.

Finalmente se sirvió un lunch, del que participó la numerosa concurrencia.



IMAGEN DEL PERU CONTEMPORANEO



El presidente de la Comisión Asesora de Actividades Culturales, doctor Manuel Pérez Taboada, hace la presentación del agregado cultural de la Embajada del Perú. Sentados, el secretario del A.C.A., doctor Walter A. Saborido, y el conferenciante, señor Alfredo Cánepa Sardón.

EL agregado cultural de la Embajada del Perú, señor Alfredo Cánepa Sardón, pronunció en el Automóvil Club Argentino una erudita y amena conferencia a la que tituló "Imagen del Perú Contemporáneo". El acto fue organizado por la Comisión Asesora de Actividades Culturales, como parte del programa correspondiente al ciclo 1968.

El orador estuvo acompañado en el estrado por el secretario de la Comisión Directiva de la Entidad, doctor Walter A. Saborido, y por el presidente de la mencionada Comisión Asesora, doctor Manuel Pérez Taboada, quien tuvo a su cargo las palabras de presentación del diplomático peruano. El directivo del A. C. A. destacó, entre otros aspectos de la personalidad del señor Cánepa Sardón, su condición de discípulo del maestro José Ortega y Gasset y de otras figuras descollantes de la filosofía y las letras españolas. Señaló también que, no obstante su nacionalidad peruana, se hallaba unido por estrechos vínculos a España, donde encontró las fuentes principales de su formación intelectual, y a la Argentina, donde reside desde hace dieciocho años.

Luego el señor Cánepa Sardón pronunció su conferencia extendiéndose sobre los diversos aspectos del Perú de nuestros días: un análisis sumamente interesante de la realidad social económica y cultural del país hermano, cuyos conceptos publicaremos en nuestra próxima edición.

Finalmente se ofreció un atractivo espectáculo audiovisual sobre el tema, con material y equipos pertenecientes a Aerolíneas Peruanas S. A., gentilmente facilitados por dicha empresa para complementar la conferencia del señor Cánepa Sardón.

El agregado cultural de la Embajada del Perú, señor Alfredo Cánepa Sardón, pronuncia su interesante y amena conferencia sobre la realidad actual de su país.





CONSTRUYESE UN AUTODROMO EN 9 DE JULIO

A sólo tres kilómetros de la plaza principal de la ciudad de 9 de Julio, provincia de Buenos Aires, se realizan las obras de construcción de un autódromo, el cual constará de un circuito asfáltico de 4.651,85 metros

de longitud con un ancho de pista de 15 a 17 metros. Recientemente el gobernador de la provincia de Buenos Aires, general Francisco Imaz, inspeccionó las obras, que en su parte inicial comprenden ya la preparación de la pista y la compactación de los 1.700 metros de la recta principal. En la foto se observan los automóviles del mandatario provincial y de su comitiva durante la visita realizada.

HAY CADA VEZ MAS AUTOMOVILES EN FRANCIA

LA circulación de automóviles se ha doblado en Francia desde el año 1960: 12.430.000 vehículos circularon el 31 de diciembre de 1967; mientras que el 31 de diciembre de 1960 habían circulado 6.340.000 vehículos.

Hay actualmente en Francia un vehículo por cada 4,8 habitantes, lo que constituye uno de los índices de motorización más elevados del mundo.

El departamento del Sena es el más "motorizado"

de Francia. Su parque se elevaba el 31 de diciembre a 2.116.555 vehículos (uno por cada 3,3 habitantes); figuraba a continuación la región parisense con 666.420 vehículos, el Norte con 492.600, Bouches-du-Rhône con 378.170, el Rhône con 343.925, Sena Marítimo con 275.740, Gironda con 270.315, Pas-de-Calais con 250.370, Isère con 204.270, Alpes Marítimos con 202.950, Mosela con 185.735, Loire Atlántico con 185.160, etc.

Después del Sena, la mayor densidad de automóviles es la de los Alpes Marítimos: 1 automóvil por cada 4,1 habitantes, Doubs con uno por cada 4,2, Vaucluse, Loiret y el territorio de Belfort con uno por cada 4,3, Gironda, Marne, Eure et Loir y Rhône con uno por cada 4,4, etc. (I.A.F.).

PRENDAS DE VESTIR CON CALEFACCION CENTRAL

LA calefacción central es un procedimiento poco menos que universalmente adoptado para viviendas, pero nadie puede llevársela puesta si sale a comprar algo o a ver un partido de fútbol. Sin embargo, tal vez las cosas cambien. Ahora es posible, en principio, llevar la calefacción central incorporada a la ropa. El sistema fue exhibido hace poco tiempo en una exposición organizada por el Consejo de Desarrollo de las Aplicaciones de la Electricidad de Brighton (Gran Bretaña).

Lo primero que viene a la memoria cuando se oye hablar de este asunto, son las frazadas caldeadas eléctricamente, con cables embutidos en franela, junto con la estricta recomendación de no doblar la frazada. El Test-O-Therm, nombre del nuevo sistema, constituye algo muy distinto. Nada de cables, sino un paño especial que conduce el calor. Se trata de un nylon dotado de un revestimiento negro, confeccionado con una com-

binación de polímeros de silicónes. Naturalmente, la composición exacta de ese revestimiento no ha sido revelada, pero sus fabricantes han obtenido ya la patente mundial, lo que no deja de ser significativo.

Para calentar este material sigue haciendo falta una batería, pero el tipo de batería empleada recurre a elementos de níquel-cadmio con la consiguiente reducción de peso. Un sobretodo, por ejemplo, se forra con el nuevo material conectándolo con la batería de níquel-cadmio, que se lleva en el cinturón. Tal cinturón —parecido a uno de los que utilizan los cazadores para llevar cartuchos— sólo pesa 2,7 kg y no es ostensible; usado bajo un abrigo holgado ni siquiera se nota. Este dispositivo calienta automáticamente el cuerpo, porque mantiene una temperatura preestablecida con prescindencia de las variaciones meteorológicas. Funciona durante 6 hs. tras lo cual es preciso recargar la batería.

Cabe preguntar qué sucede si alguien agujerea el forro conductor. No sucede nada, no hay peligro porque la parte ileta del material sigue funcionando normalmente. En cuanto al lavado, la prenda sigue prestando-se tal como antes, sin el menor inconveniente, a la limpieza a seco.

MODIFICACION DE LA LEY DE PROPIEDAD INTELECTUAL

HA sido modificado recientemente el artículo 36 de la ley N° 11723 sobre propiedad intelectual. Por la misma han sido eximidas del pago de derechos de autor a las exhibiciones de

obras en establecimientos de enseñanza, siempre que las mismas tengan fines educativos, los actores que las representen no perciban emolumentos y la entrada sea gratuita.

CAMINO DE HUGHES A MELINCUE

HA sido inaugurado oficialmente el tramo de 19 kilómetros de pavimento flexible correspondiente al camino de Hughes a Melincué, de la ruta provincial N° 93.

Con la citada obra se posibilita a una importante zona del sur de la provincia de Santa Fe la doble ventaja de la comunicación directa con la ruta provincial número 8 y del acceso a una gran zona de mucho porvenir turístico, como lo es la laguna de Melincué. De esa manera, el camino tendrá también vinculación con la Capital Federal, vía Pergamino y con el centro del país, vía Río Cuarto y Villa Mercedes.

Multas por evasión fiscal e incumplimiento a los deberes formales

Por Decreto 4471 de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires apruébanse las normas que serán aplicadas a los infractores de las Ordenanzas Fiscales y Tarifarias y disposiciones conexas por las que se fijan deberes formales a cumplir, con excepción de las que se relacionen con el impuesto a las actividades lucrativas.

Los titulares de los vehículos habilitados que introduzcan modificaciones en los mismos que comporten tanto el aumento del peso registrado como un cambio de uso o destino y no lo comuniquen a la Dirección General de Rentas dentro de los plazos establecidos al efecto, serán pasibles de una multa de \$ 1.000 a \$ 2.000.

Los titulares de vehículos registrados que no soliciten la baja de los mismos dentro de los plazos establecidos en las disposiciones vigentes serán pasibles de una multa de \$ 5.000 a \$ 10.000.

Los titulares registrados y los compradores de vehículos que no cumplan con los requisitos reglamentarios para la formalización de las transferencias ante las oficinas respectivas serán pasibles de una multa de \$ 5.000 a \$ 10.000.

Los titulares de negocios vinculados con la comercialización de automotores o sus desechos, los armadores, importadores, representantes y agentes en el ramo de los mismos, que no cumplan con la obligación de llevar el libro-registro serán pasibles de una multa de \$ 5.000 a \$ 10.000. Por no llevarlo en forma reglamentaria, de \$ 2.000 a \$ 4.000.

Los titulares de garajes y estaciones de servicio por infracciones relacionadas con el libro-registro rubricado y/o el libro auxiliar para estadías transitorias serán sancionados en la siguiente forma: a) Por no exhibirlos: \$ 5.000 a \$ 10.000; b) por no llevarlos en forma clara y ordenada: \$ 2.000 a \$ 4.000; c) por cada vehículo omitido: \$ 1.000 a \$ 2.000.

Los titulares de vehículos registrados que no devuelvan las chapas-patente o no documenten en forma reglamentaria su extravío o sustracción al tiempo de solicitar la baja serán pasibles de una multa de \$ 1.000 a \$ 2.000.

El uso de chapas-patentes que no corresponden, así como las contravenciones a los medios de identificación extendidos por la Municipalidad para los vehículos radicados en jurisdicción de la Capital Federal, serán penados, sin perjuicio de la retención del vehículo, con una multa de \$ 1.000 a \$ 2.000. El mismo tratamiento se aplicará a los vehículos que posean permisos temporarios de tránsito vencidos.

La circulación de unidades que se encuentren en tránsito por el distrito federal con destino al interior del país, que carezcan de chapas-patentes o permisos especiales de circulación reglamentarios, hará pasibles a sus titulares de una multa de \$ 1.000 a \$ 2.000.

Por Decreto 4408 reglántase la aplicación de multas a que hace mención el anterior expuesto (Decreto 4471), de la siguiente manera:

Tanto el acta como la resolución, en la que deberán constar claramente el acto u omisión que se atribuye al presunto infractor, serán notificados a éste, a quien se le acordará un plazo de diez (10) días para que alegue su de-

fensa por escrito y proponga o entregue las pruebas que hagan a su derecho.

El acta labrada por los inspectores o empleados de la Dirección General de Rentas hará fe sobre el contenido de la misma mientras el contribuyente no pruebe lo contrario. Labrada aquélla, sea o no firmada por el interesado, surtirá sus efectos cuando en la misma conste claramente el hecho u omisión punible y se deje constancia de haberse notificado al interesado que se le ha concedido el plazo legal para alegar su defensa.

Practicadas las diligencias de prueba, el sumario quedará cerrado y deberá dictarse resolución motivada, intimando el pago que corresponda dentro del plazo de diez (10) días. Cuando las infracciones surgieran con motivo de impugnaciones u observaciones vinculadas con la determinación de impuesto, la multa deberá aplicarse en la misma resolución que determina el tributo.

A los efectos de la presente reglamentación, el director general y el subdirector general de la Dirección General de Rentas serán los funcionarios autorizados para dictar las pertinentes resoluciones.

Una vez recibido el recurso jerárquico establecido, la Dirección General de Rentas deberá remitirlo en el término de cinco (5) días al Departamento Ejecutivo juntamente con el informe respectivo. ●

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
EN LAS SIGUIENTES DEPENDENCIAS DEL ACA:

ESTACION DE SERVICIO CENTRAL (Cap. Fed.)

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

SU COBRO EN TODO EL PAIS PUEDE SER EFECTUADO
EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

O EN CASA CENTRAL Y SUCURSALES DEL

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

Y FILIALES EN LAS REPUBLICAS
DE BOLIVIA, BRASIL Y URUGUAY

FUE AMPLIADA LA ZONA GRATUITA EN EL SERVICIO DE AUXILIO MECANICO A SOCIOS

EL Automóvil Club Argentino, consecuente con la ininterrumpida ampliación de servicios en que está empeñada la Institución para beneficio de sus asociados, ha decidido extender la zona gratuita en el servicio de Auxilio Mecánico, la que comienza a regir a partir del 1º de setiembre del corriente año. La resolución establece que en la zona que comprende la ciudad de Buenos Aires y alrededores, el servicio de auxilio mecánico será gratuito en un radio de más o menos 30 kilómetros, a partir del mojón Km 0.

Por lo tanto, la zona gratuita del servicio mecánico con la nueva ampliación

Abarca un radio de más o menos
30 kilómetros desde el mojón km
0 de la ciudad de Buenos Aires

está delimitada de la siguiente manera, de acuerdo con el mapa que acompaña a esta nota:

Al norte, el camino de acceso a Dique Luján, desde Río Luján hasta Ingeniero Maschwitz, incluyendo el sector de la planta urbana de esta localidad situada entre las vías del F.C.G.B.M. y la ruta

nacional N° 9. Esta carretera, desde la estación y recreo del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, en la mencionada localidad en dirección sudeste y su continuación el Acceso Norte hasta la intersección con la ruta nacional N° 197, la que a su vez sirve de límite en dirección oeste hasta el empalme con la ruta nacional N° 8 en José C. Paz.

Desde este punto, la mencionada ruta 8 hasta su intersección con la ruta nacional N° 202 por un lado y la avenida Teniente General Bartolomé Mitre por el otro. Desde este punto a la derecha —acceso a General Sarmiento (San Miguel)— por la citada avenida Tte.



Gral. Bartolomé Mitre, que, continuando la hacia el sudoeste, se convierte en la ruta provincial N° 23 (Camino Moreno-San Miguel), hasta llegar a la localidad de Moreno. Las vías del F.C.D.F.S. hasta la estación Merlo; calle Libertador General San Martín de esta localidad y su continuación V. Vergara hasta enfrentar el cementerio y calle Patricios en estación Libertad, por ésta a la derecha en dirección sudoeste hasta el camino pavimentado de acceso a Pontevedra (calle Otero). Continuación de este camino en dirección a González Catán y con la misma orientación del otro lado de la estación hasta la ruta nacional N° 3. Por esta última en dirección a Buenos Aires hasta las vías del F.C.G.B., las que hacen de límite hasta Guernica, sobre la ruta nacional N° 210.

Esta carretera en dirección noroeste hasta empalmar con la calle de acceso a Villa Numancia. A la derecha por la calle de tierra divisoria de los partidos de San Vicente y Almirante Brown y la continuación como línea imaginaria hasta empalmar con la ruta provincial N° 53 (camino viejo F. Varela-Brandesen). Pequeño codo por ésta hacia el sur, para luego continuar hacia el oeste por la calle pavimentada que comunica con la ruta nacional N° 2 en Bosques y su continuación hasta el camino General Belgrano por el mismo en dirección a La Plata hasta el camino de tierra que da acceso a Guillermo E. Hudson, luego el canal que se extiende del otro lado de las vías férreas con igual orientación hasta el Río de la Plata, el que finalmente hace límite hacia el Este complementando con el Río Luján.

SERVICIO DE AUXILIO GRATUITO

SE recuerda a los señores asociados que, para figurar comprendidos dentro del AUXILIO GRATUITO en las zonas establecidas para tales efectos, deberán inscribir su automóvil en el registro respectivo.

Ello podrán hacerlo en forma gratuita y para un solo automotor en cualquiera de nuestras estaciones, donde se identificará al mismo mediante una insignia que se debe adherir al parabrisa.

Este distintivo no eximirá de la obligación de exhibir la credencial correspondiente, con el cupón de cuotas al día.

Los socios tendrán derecho a requerir los Servicios de Mecánica de Emergencia y Auxilio Mecánico para otros automotores de su propiedad y hasta un total de tres por asociado, previo registro de ellos y mediante el pago de la suma anual que se establezca.

En los casos de transferencia de coche, el asociado está obligado a anular la inscripción del automóvil con anterioridad a la entrega de éste, para quedar en condiciones de registrar el nuevo vehículo.



NUEVA OFICINA DE SEGUROS PARA SOCIOS EN LA FILIAL FLORES

Un aspecto parcial de la nueva oficina recientemente inaugurada en la Filial Flores, del Automóvil Club Argentino, la que tiene a su cargo la realización de los seguros de vehículos para socios y el trámite integral referido a siniestros automovilísticos. La nueva dependencia funciona con el horario continuado de 8 a 18 horas.



**Asegure seguridad
para los suyos...
Asegurándose Ud.**

SEGURO DE VIDA COLECTIVO

SIN EXAMEN MEDICO

- DOBLE INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE.
- INDEMNIZACIONES ADICIONALES POR ACCIDENTE.
- BENEFICIO POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE.

CAPITALES ASEGURABLES SEGUN EDAD

HASTA 40 AÑOS \$ **2.000.000.-**

DE 41 A 45 AÑOS HASTA \$ 1.700.000.-

.. 46 A 50 1.200.000.-

.. 51 A 55 700.000.-

.. 56 A 60 400.000.-

.. 61 A 65 250.000.-

\$ 2.- MENSUALES POR CADA \$ 1.000.- DEL CAPITAL ASEGURABLE, EN CUOTAS TRIMESTRALES

INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS, ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL, Av. DEL LIBERTADOR 1850 - Bs. As.

**CREDECIAL
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.*

**CONTROL
DE
AUTOMOTORES
EN LA
RUTA 11**

LA ruta nacional Nº 11 se halla pavimentada en su totalidad, uniendo nuestro país con Paraguay. Este hecho repercute en forma favorable para el aumento del tránsito automotor, circunstancia propicia para el incremento del turismo por carretera, como también del movimiento comercial, con positivos resultados para ambos países.

Sin embargo, los beneficios apuntados pueden verse disminuidos en virtud del exceso de controles que existen sobre la ruta, especialmente en su último tramo, a partir del límite de las provincias de Santa Fe y del Chaco.

En efecto, en un tramo de aproximadamente 410 kilómetros, existen diez

puestos policiales o de Gendarmería, en los cuales se detiene a los conductores de vehículos requiriéndoles una serie de datos, incluso de los acompañantes, que se anotan en planillas, no siempre con la celeridad deseada, agregándose la revisión del vehículo, equipajes y otros detalles que, aparte del tiempo que insume, provocan las molestias consiguientes.

El Automóvil Club Argentino considera que por lo menos tres o cuatro controles podrían ser realizados en forma simultánea, dada la proximidad entre unos y otros —dos de ellos se hallan a apenas 1 km ó 1,5 km entre sí— y atento a ello ha hecho llegar notas a la Dirección Nacional de Turismo, a la Dirección General de la Gendarmería Nacional, a los Ministerios Provinciales de Gobierno de las provincias de Formosa, Chaco y Santa Fe, proponiendo el estudio que posibilite la reducción señalada.

De esta manera, una vez más el A.C.A. colabora con las autoridades del país en la tarea en que se hallan empeñadas, como es la facilitación del tránsito automotor y la promoción del turismo en toda la República.

**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 disposición regirá hasta el 30 de setiembre del corriente año.

**RESOLUCIONES
DE LA
COMISION
DIRECTIVA**

ENTRE las numerosas resoluciones adoptadas por el cuerpo directivo del Automóvil Club Argentino en sus últimas sesiones, relacionadas con obras, servicios y adquisición de equipos en o para las diversas estaciones y demás establecimientos que posee la Entidad en todo el país, mencionaremos las que siguen, que sólo reflejan una parte de la compleja tarea que cumple el alto organismo, indicando el centro de servicios directamente beneficiado.

1.— Sesión del 29 de mayo de 1968 (acta Nº 8):

a) Obras o equipos para las Estaciones de Barracas, Traful, San Nicolás, La Rioja, Mercedes (San Luis), Santiago del Estero, Caballito (Cap. Federal), Avellaneda, Bolívar, Jujuy, Don Torcuato, San Juan y Casa Central.

b) Reimpresión (20.000 ejemplares) de la Carta Turística de la Provincia de Entre Ríos.

c) Adquisición de cuantiosos bienes de capital, para uso y para venta a los socios.

2.— Sesión del 19 de junio de 1968 (acta Nº 9):

a) Provisión de señales de diverso tipo, con destino al Comando del 1er. Cuerpo de Ejército.

b) Provisión de señales completas de diversos tipos, con destino al Centro de Instrucción Profesional de Aeronáutica.

c) Provisión de señales para el Hospital Municipal de Morón.

d) Obras o equipos para las Estaciones de Oberá, Mendoza, San Clemente de Tuyú (Campamento), Punta Lara (Recreo), Timbúes (Recreo), Chorriaca (Estación y Motel), Luján (Recreo), Rosario, Tinogasta y La Plata.

e) Adquisición de importantes bienes de capital, para uso y para venta a los socios.

3.— Sesión del 3 de julio de 1968 (acta Nº 10):

a) Obras o equipos para las Estaciones de Mar del Plata (Playa Grande, estacionamiento), Pilar, Bariloche, Piedra del Aguila, Necochea, Luján, Choelechoel, Villa Alberdi, Arrecifes, Azul, Villa Mercedes (San Luis), Mercedes (Bs. As.), Santa Fe, Corrientes, Córdoba, Lincoln y Misiones (inversión para las reparaciones y puesta en funcionamiento de las Hostelerías de Apóstoles, San Javier, San Ignacio, Montecarlo y Eldorado, recientemente transferido por la provincia nombrada al A. C.A., en propiedad).

b) Llamar a concurso de antecedentes a la industria nacional, para la fabricación de "casas rodantes".

c) Valiosas adquisiciones varias de bienes de capital, para uso y para venta a los socios.

**GUIA DE
HOTELES:
NUEVAS
EDICIONES**

EL Automóvil Club Argentino ha puesto en circulación 30.000 ejemplares de la segunda edición, actualizada, de la Guía de Hoteles de la Provincia de Buenos Aires y la Capital Federal, con el fin de satisfacer la demanda de dicha obra por parte de los asociados y del público en general. Editada en formato de 14 x 23 cm, consta de 40 páginas en las que se han incluido aproximadamente 300 localidades y 1.300 establecimientos hoteleros, que fueron clasificados de acuerdo con el padrón suministrado por la Dirección de Turismo de la Provincia de Buenos Aires.

Esta obra tiende a facilit

tar al viajero en tránsito por las rutas de nuestro país el medio de consulta más apropiado para solucionar las dificultades que la elección de un lugar de hospedaje pueda presentarle, y al mismo tiempo, le ofrece una información panorámica de las comodidades que aquél pueda brindarle.

Con el mismo propósito, en igual formato y con 24 páginas conteniendo información debidamente actualizada, también se han puesto en circulación 20.000 ejemplares de la segunda edición de la Guía de Hoteles - Zona Patagonia, que incluye aproximadamente 230 localidades y 600 establecimientos hoteleros, clasificados conforme al padrón provisto por las Direcciones de Turismo de las correspondientes provincias.

El precio de venta por ejemplar de las referidas obras se ha fijado en \$ 40 para socios y \$ 150 para no socios.



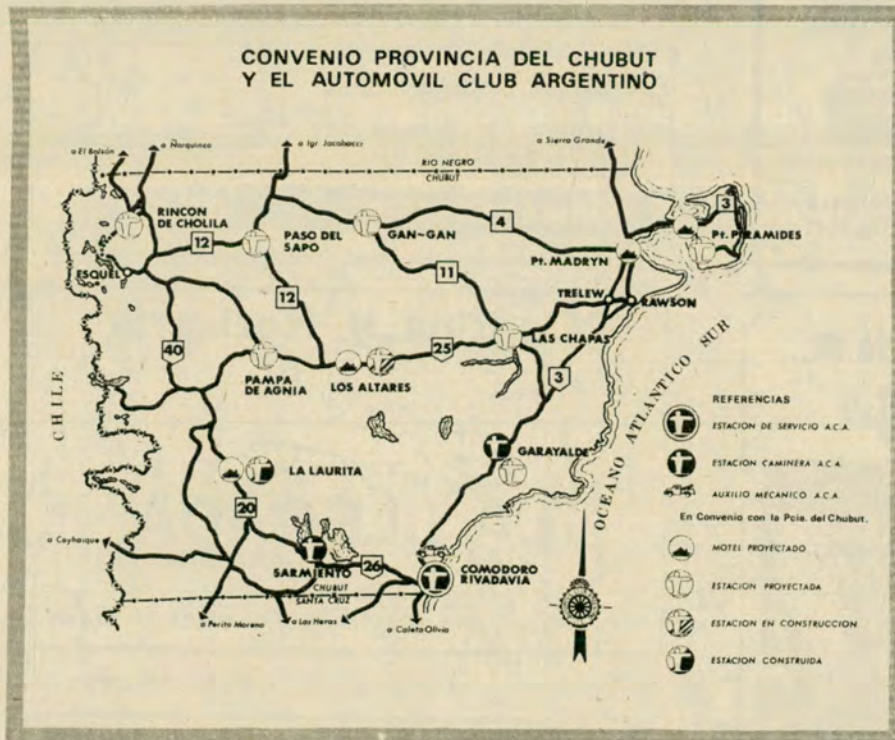
El gobernador de la provincia de Chubut, contraalmirante (RE) Guillermo Pérez Pitton y el vicepresidente 2º del Automóvil Club Argentino, ingeniero Mario L. Negri, suscriben importantes convenios para el desarrollo turístico y caminero de ese estado patagónico. Sentados de izquierda a derecha aparecen el presidente de la Asamblea de Delegados del A.C.A., doctor Ricardo E. Araújo; el secretario de la Comisión Directiva, doctor Walter A. Saborido; el contraalmirante Pérez Pitton, y el ingeniero Negri. De pie: el vocal suplente de la Comisión Directiva del A.C.A., señor Alfonso Castellanos Esquiú; el jefe de la División Moteles, Restaurantes y Campamentos, señor Carlos O. Pisani, y el subgerente de Turismo de la Entidad, señor Carlos J. von Breuning.



Durante la ceremonia de la firma de los convenios con Chubut habla el ingeniero Mario L. Negri. Ocupan la cabecera de la mesa, de izquierda a derecha: el doctor Walter A. Saborido; el contraalmirante Guillermo Pérez Pitton; el ingeniero Negri; el director de Vialidad de la provincia de Chubut, agrimensor Eduardo U. Gavioli; y el director Provincial de Turismo de Chubut, señor Antonio Torrejón.

IMPORTANTES CONVENIOS CON LA PROVINCIA DE CHUBUT

Se realizarán obras fundamentales para el desarrollo turístico y caminero de la zona



EN la sede central del Automóvil Club Argentino fueron suscritos tres convenios con la provincia de Chubut, que tienen por finalidad la realización de obras fundamentales para el fomento caminero y turístico de la zona. Los documentos fueron firmados por el gobernador del mencionado estado argentino, contraalmirante (RE) Guillermo Pérez Pitton, y por el vicepresidente 2º y secretario del A.C.A., ingeniero Mario L. Negri y doctor Walter A. Saborido, respectivamente.

Los convenios otorgan al A.C.A., en las condiciones que en cada caso se establecen, las siguientes unidades de propiedad de la provincia de Chubut: dos moteles ubicados en las localidades de Puerto Madryn y Los Altares y una Estación de Servicio situada en Pampa de Agnia, todas estas unidades en construcción adelantada; un motel en Puerto Pirámides y tres estaciones de servicio ubicadas en Paso del Sapo, Gan Gan y Chollila.

Por su parte, el Automóvil Club Argentino deberá construir una estación caminera en Las Chapas, otra en Puerto Pirámides y otra en Garayalde, estando esta última condicionada al trazado definitivo de la Ruta Nacional N° 3.

El plan de obras significará un notable estímulo para las corrientes turísticas desde la cordillera hacia el mar, la afluencia hacia Puerto Madryn —atractivo centro para los aficionados a la pesca submarina— y especialmente el turismo hacia dicho punto proveniente del norte, pasando por Buenos Aires.

ACUERDO CON QUINTANA AUTOMOTORES S. A.

DESPUES de analizar con mucho detenimiento las circunstancias y condiciones de un acuerdo propuesto al Automóvil Club Argentino por la firma Quintana Automotores S. A., concesionaria de Ford Motors Argentina, para promover la afiliación de automovilistas a nuestra Institución, la Comisión Directiva de la

Entidad aprobó la siguiente resolución:

“Apruébase el convenio entre el A. C. A. y Quintana Automotores S. A., por el cual la firma citada otorga facilidades a sus compradores de vehículos nuevos o usados para ingresar como socios de la Institución, y en los casos en que ya fueren so-

cios, abonar por cuenta de los mismos tres cuotas adelantadas, según categorías, con vigencia a partir del 1º de septiembre de 1968 y por el término de un año.

En compensación de lo expuesto en el punto anterior, el A.C.A. autoriza a Quintana S. A. a publicar lo convenido, sometiéndolo previamente a su aprobación.”



BUENOS AIRES NOCTURNO

RESTAURANTES - NIGHT CLUBS



No se pierda, un
"OASIS"

lo espera
RESTAURANT
CERVECERIA
ESTILO MUNICH

COCINA INTERNACIONAL-ESTACIONAMIENTO PROPIO
Av. del LIBERTADOR 7522 esq. Republicetas
T.E. 70-6420

RESTAURANT "EL TROPEZON"

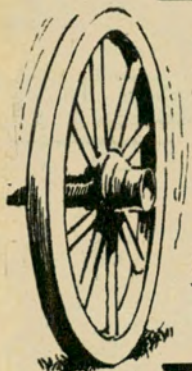


ABIERTO
DIA Y NOCHE
RAMOS HNCS.
Y FARIÑA



el restaurante más tradicional de
Buenos Aires. Famoso durante 66
años por su Puchero de Gallina
y otros platos exquisitos de la
casa.

Callao 248 T.E. 45-6453



GRAN PARRILLA adherida a
DINERS CLUB

La Rueda

ESPECIALIDAD DE LA CASA
CHIVITO AL ASADOR Y COSTILLARES

COCINA INTERNACIONAL
atendida por sus propios dueños

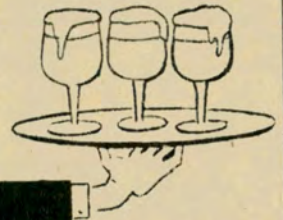
SALON PARA BANQUETES
Y DESPEDIDAS

MUSICA FUNCIONAL ESTACIONAMIENTO

Avda. CABILDO 4899 701-0410
(a 100 metros de la 701-0548
Avda. GENERAL PAZ)

munich corrientes

Restaurant - Cerveceria
Banquetes - Despedidas
FIAMBRES ALEMANES



CORRIENTES 1220/22

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

Cantina y Rotisería



"LA LLEGADA"

Almuerce y Cene con AIRE ACONDICIONADO

Igual que en su casa

CORDOBA 1751 T.E. 44-7097 BUENOS AIRES

TOME
NOTA



AUXILIO MECANICO

nuevo número
telefónico
centralizado



82-6081

para la Ciudad
de Buenos Aires y Alrededores

MALÓN CONTRA MALÓN



Una lucidez irónica gobierna las páginas de Julio Aníbal Portas, "Malón contra Malón", publicada por Ediciones de La Flor, en volumen ilustrado con numerosos grabados. A través de autores como Portas, el país trata de mirar su propio rostro, más allá de la acostumbrada, fría enumeración de hechos que solía conformar el criterio clásico de la historia papalista. "Malón contra Malón" es letra viva acerca de la solución final del problema indio en la Argentina.

Con palpitante humanidad, Portas le entra a la dura época. Su temática abarca la estrategia, los fortines, el paciente caballito criollo, la inicua leva denunciada en forma perdurable por Hernández en "Martín Fierro", las deserciones, el indio como combatiente, los heroicos militares de la frontera, las mujeres, los médicos de la campaña del desierto. Todo un mundo revuelto, terrible, a ratos confuso que está ligado a la más acuciante problemática de la historia, a través de textos que se leen con creciente interés, porque nunca se los ha situado en la zona estática de las conclusiones definitivas o de la parcialidad del que se sitúa en uno solo de los campos adversarios. Incluso el alucinante trasvase de esos dos sectores y las consecuencias finales de la campaña encuentran en el libro de Portas una valoración bien humana y por eso, aunque él proclame con modestia que la posteridad sólo puede discutir sobre la base de hipótesis no verificables "que es lo único que resta frente a los hechos sin regreso de la historia", su apretada prosa, en admirable labor de síntesis, los hace regresar de una manera efectiva. Nos dice lo que está detrás de los hechos. También recoge con acierto lo que dijeron los protagonistas de la gesta. Podemos diferir de su concepción, pero ella tiene el mérito esencial de acercarnos vívidos aguafuertes de un pasado que es necesario recorrer, para tentar explicar la gran incógnita de muchos aspectos de la hora presente que hacen a la vigencia de lo nacional.

LETRA VIVA Por Ulyses

Para Autoclub

LYSANDRO
GALTIER

Internémonos en la Penumbra Lúcida que propone Lysandro Z. D. Galtier, en el libro de poemas así titulado, que publica la Editorial Sudamericana. Abre el volumen una imperiosa elegía. En ella hay un vislumbre de San Juan de la Cruz. La personalidad de Galtier trata de fundirse en la Soledad original, que destaca con mayúscula, para darnos un esquema vibrante de su internación por los más altos senderos, por los que desembocan en las formas inasibles de lo eterno. Podemos también llegar al puerto de una noche mágica, a los recuerdos, al reino milagroso de las analogías —fuente permanente de un acuciante azoro— a los tiernos y desgarradores adioses, al poeta mismo sumergiéndose con intrepidez en la conciencia cósmica.

Galtier está perseguido por los temas que perfeccionan el íntimo desasosiego del hombre pensante. Bucea en las leyes del universo y en la misteriosa disposición de la divinidad. El confesado pudor de la palabra, el temido enigma perturbador del verbo, le sirve para afirmar que ha mirado las cosas de este mundo con serena humildad y en derecha. También para trabajar con respeto un decoroso orden de palabras, semillero de un verso inteligente, que elude criteriosamente toda proclividad a lo emotivo fácil, a lo barroco exterior, a la entrega que siempre propone una rica inspiración como la suya. Todo en Galtier conserva un orden ponderable y manifiesta un sacrificio final de las facilidades que fluyen de un manejo del idioma tan hábil como el que lo caracteriza. "Penumbra lúcida" en que se pueden oír los pasos del ángel, acercar presencias que no son visibles, o el oído espectral que quizá puede entender la cifra inefable del misterio. Fuente de poesía viva, "Penumbra lúcida" convoca en su atmósfera crepuscular un trasmundo pleno de imprevistos. El autor de "Luz de Pampa", también ensayista importante y traductor inigualado entre nosotros de Milosz y Apollinaire, ratifica su adentrada personalidad con este libro notable.

EMILIO
ZOLEZZI

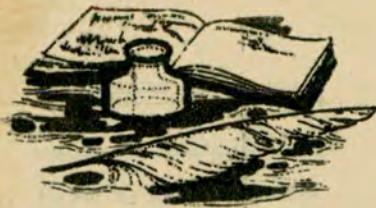
Estamos ante un poeta mayor, de labor honda y silenciosa. Su último libro, "Del tiempo y su Batalla" ha sido publicado en la Colección La Ventana Voladiza, de la Editorial Kraft. Un verso austero, de clarísima inspiración, gobierna los textos. El poeta se sitúa con delicada melancolía frente a la obsesionante quimera del tiempo. Esto en cuanto a la forma externa. Pero hay más. Existe un impulso metafísico, la búsqueda insaciable de las cosas en sí. Se valoriza así una tarde, la palma de una mano, el duro oficio de crear en la zona de la poesía, una casa, un árbol entrevisto o el testimonio relampagueante, asombroso por lo breve y cargado de sentido, de la ciudad.

Emilio Zolezzi es un lírico innato. La pureza temperamental que transmiten su poema se adueña del ánimo, convencido de belleza, por el don supremo del canto. Resulta extraño, y esto es uno de los elementos primordiales de la auténtica poesía en libertad, que los ritmos concertados no lo sean por un débil hilo musical, basado en casualidades idiomáticas, sino por un arrebatado ritmo interior, ajeno en su forma a todo convencionalismo musical.

No cabe en "Del Tiempo y su Batalla" elegir poemas. El libro, y quizá el conjunto de la admirable obra de Emilio Zolezzi, en un solo poema que en el titilaje y la temática busca solamente pausas de respiración, conaturales al ser. El cauce se mantiene luminosamente unitario. Tal vez en esta última entrega predomina un poco más el tono de recogimiento casi religioso, que también define al poeta en su angustiada contemplación del misterio del universo. Pero los valores y el estilo tan personal que lo manifestaron desde el primer instante se mantienen en su alta, precisa integridad.

LA SOLEDAD

Un nuevo título del notable creador de "Cien Años de Soledad". Esta vez aparece plásticamente Isabel, viendo llover en Macondo. El ya legendario lugar de Colombia nacido al calor de la formidable prosa barroca de Gabriel García Márquez surge como una nueva isla de la soledad densa y acuciante que forma un denominador común de su literatura. Es una novela corta (o un cuento largo; carecemos en nuestro idioma de una palabra tan precisa como "nouvelle"). Narrativa lenta, llena de sorpresas, sobre un momento que nos invade de la misma forma insistida, desolada, que usa la lluvia persistente, tropical, para envolver a la mujer que está involucrada en el título, que al nombrarla y nombrar la lluvia, se permite el lujo de anunciar el tema completo, sin que por eso pierda interés la lectura.



LIBROS RECIBIDOS

Eduardo Viña: Bajo una cruz vacía (Editorial Celcius); Luis Gowland Moreno: El collage (Centro Editor de América Latina; José Romano Arana: No siempre es amor filial (Librería y Editorial Ruiz, Rosario); Comité Judío Americano, Instituto de Relaciones Públicas: Comunidades Judías de Latinoamérica (Editorial Candelabro); Osvaldo Rosster: Poemas (Ediciones Culturales Argentinas, Secretaría de Cultura de la Nación); Mario García Acevedo: La Música Argentina durante el período de la Organización Nacional (Ediciones Culturales Argentinas, Secretaría de Cultura de la Nación); Secretaría de Cultura de la Nación, Ediciones Culturales Argentinas: Fanorama Cultural 1967; Luis María Lozzia: Augusto Mario Delfino (Ediciones Culturales Argentinas); Mauricio Rosenthal: Carlos Alberto Leumann (Ediciones Culturales Argentinas); Carlos Tagle Achával: El Régimen Político Argentino (después de la reforma constitucional de 1966); edición del autor, Córdoba; Lucio Pabón Núñez: Palas Atenea-Poetas, Humanistas y Políticos (Biblioteca de Autores Nortesantandereanos, Cúcuta, Colombia); Cyrano de Bergerac, Ambrose Bierce, Emilio Salgari, Leopoldo Alas, Eduardo L. Holmberg, Rudolf Erich Raspe, Julio Verne, Enrique Méndez Calzada, Miguel de Cervantes, Karel Capek; Antes que la ciencia fuera ficción (Ediciones de La Flor); José Lezama Lima: Paradiso (Ediciones de La Flor); Julio Anibal Portas: Malón contra malón (Ediciones de La Flor); Enrique Wernicke: El agua (Ediciones de La Flor); Ezra Pound: El ABC de la lectura (Ediciones de La Flor); Alberto V. Ottavien: Por la paz (Ediciones del autor, La Plata); León Herman: 99 Silencios (Ediciones Sentir y Pensar, Talleres Gráficos Index); Herbert Read: Al diablo con la Cultura (Editorial Proyección); Jaime S. Firstater: Lucha moral y futuro (Editorial Scham, Córdoba); José Álvarez López, Antonio Ribera, Pablo Ponzano y Mario Ferrari: La vida extraterrestre (Editorial Kier); Dioses Atómicos (Editorial Kier); José Álvarez López: El Enigma de las Pirámides (Editorial Kier); Ramatis: La vida en el planeta Marte y los dioses voladores (Editorial Kier).

PALAS ATENEA (POETAS HUMANISTAS Y POLITICOS), POR LUCIO PABÓN NUÑEZ.

El autor es un viejo actor en la política de su país (viejo menos por el número de sus años que por la intensidad y consecuencia inalterable de sus luchas en la política colombiana) y ahora la Argentina goza del privilegio de contarle como representante diplomático de su patria en Buenos Aires. No mencionamos esos antecedentes de Pabón Núñez sino con el propósito de señalar que la vida pública no impide que los hombres de talento y capacidad, puedan aportar singulares valores a la cultura, y hasta es probable que, en cierta medida ponderable, quizás la actividad política ofrezca posibilidades extraordinarias para enfocar hombres y hechos con una amplitud de visión y una profundidad conceptual que se ve favorecida con esa actividad, y esto parece ser cierto, tanto en materia de estudios históricos, como en las producciones específicamente literarias. Abundan los ejemplos. Nos bastaría recordar la honrosa y larga nómina de diplomáticos de países de este continente que cumplieron su misión en el nuestro —poetas, escritores y artistas— y que en el suyo propio, tuvieron una notoria y respetable militancia política. Es lo que sucede con el doctor Pabón Núñez, académico, historiador, investigador y crítico literario, ensayista, estudioso de la lengua y de la filosofía, publicista en la más seria y amplia aceptación de la palabra, y político y diplomático de relieves destacados, como lo señala el doctor Jesús Estrada Monsalve, en un breve discurso reproducido como prólogo en la obra que comentamos.

"Palas Atenea" consta —aparte de sus prólogos— de cinco "libros" (y un apéndice), cuyos títulos, ilustrativos por sí mismos, son: Tres meditaciones sobre Fray Luis de León; Rafael

Núñez, poeta, o del existencialismo agustiniano a la beatitud de Cristo; Sabat Ercaasty, el profeta con corazón de niño; Homenaje a Félix Restrepo, Societatis Iesu, y a Carlos Eduardo Mesa, Cordis Mariae Filius; el último es un magnífico estudio del Libertador Bolívar, considerado más como hombre y estadista que como guerrero, y se titula "Bajo el signo de Bolívar", ensayo enjundioso, penetrante y comprensiblemente apasionado a ratos. Queremos destacar el minucioso análisis de la personalidad y de la obra de Fray Luis de León, a quien Pabón Núñez califica de "padre del idioma" (M.G.).

HISTORIA DE LA ECONOMIA NORTEAMERICANA, POR ROSS M. ROBERTSON

En dos nutridos volúmenes ha publicado la Editorial Bibliográfica Omeba este prolijo estudio sobre la evolución y el desarrollo de la economía pública y privada de los Estados Unidos. Esta obra es realmente, como se anuncia en el subtítulo de esta edición, "un certero análisis de los ciclos económicos, desde la colonia hasta la organización industrial de nuestros días", del gran país del norte de nuestro continente, tan admirado siempre y universalmente, envidiado a menudo y temido solamente por quienes advierten su inmovilizable posición de baluarte de la democracia occidental y de cuanto ésta implica como defensa de la libertad y dignidad del hombre.

Esta "Historia" tiene un extraordinario valor informativo y docente, no sólo para el estudioso especializado, sino también para el lector común, movido por la curiosidad de averiguar el origen, las bases y el mecanismo de la fenomenología económica de los Estados Unidos, que ha conseguido crear una unidad coherente y

homogénea, inconteniblemente progresista, que constituye quizá uno de los resultados más asombrosos producidos por la actividad humana en los últimos dos siglos de historia.

Pero, justamente porque mencionamos la historia, queremos señalar una desviación del criterio o juicio crítico con que, en los últimos tiempos especialmente, suele ser enfocado el proceso histórico por la mayoría de los economistas, Robertson inclusive; es una desviación que limita la visión y termina por inducir en error al lector desprevenido. Para los aludidos estudiosos, toda la historia es economía, en lo que inadvertidamente coinciden con el pensamiento de la ortodoxia marxista, pese a que ya hace bastante tiempo Henri de Man (en "Más allá del marxismo", por ejemplo) y otros pensadores han demostrado su falacia. Naturalmente, surge por sí solo que, si la historia no es sino el resultado del proceso económico, la política —aún en el mejor y más amplio sentido de esta palabra, que, por lo demás, es su sentido auténtico— no es otra cosa que economía. El genio de Pericles o el de Bonaparte serían, pues, solamente materia contable, y por este camino es fácil reducir a cifras todo lo que, en el plano espiritual, cultural y sentimental, hace del hombre un sermido, como ingenuamente seguimos creyendo que es.

No tenemos espacio para analizar y discutir este apasionante tema; pero no renunciemos a la tentación de decir que "política" es todo cuanto hace al progreso de los Estados y países, inclusive las cifras, y no al revés. Y en cuanto a la Historia, con mayúscula, que contiene y expresa mucho más que el desarrollo económico, es incontable el número de factores que determinan su evolución, factores entre los que no debe olvidarse los que tienen sus raíces sólo en el corazón de los hombres y las mujeres, como muy bien señala Emil Ludwig en alguna de sus hermosas biografías (M.G.).

POR TIERRAS DE ELQUE, POR MARTA ELENA SAMATAN

La autora, chilena por su nacimiento, es desde hace muchos años ciudadana argentina. Vive en Santa Fe, y, dedicada a la docencia, la investigación histórica y las tareas administrativas creadoras ha aportado esfuerzo e inteligencia a la vida intelectual de nuestro país. Pero, como ella misma lo declara en las "palabras preliminares" del libro, jamás ha podido despojarse de los recuerdos y la añoranza del valle de Elque, donde estuvo su hogar nativo. "Ni el tiempo ni la distancia —dice— han podido hacer mella en las primeras sensaciones infantiles y, a pesar de los años de ausencia, los cerros desnudos, el río de aguas correntosas y los viejos huertos frondosos siguen teniendo ese mismo encanto de las cosas que nos llenaron de admira-

(Continúa en la página 180)

ción al despuntar de la vida."

Es un libro que se lee con placer y que, aun en quienes no conocen el valle que lo inspiró, despierta una indefinible y honda nostalgia por la autenticidad de su acento conmovido y por el brillo singular con que la autora sabe iluminar todas las imágenes que evoca y que reflejan hombres y cosas, grandes y pequeñas, de ese rincón chileno. Es un armonioso poema en prosa (M.G.).

TRATADO TEORICO-PRACTICO DE LA EXPROPIACION PUBLICA, por el

PROF. Dr. JOSE CANASI (Edit. LA LEY)

Un instituto de intrincada dificultad jurídica y de gran significación social, económica y política es abordado en esta obra. El autor, profundo especialista en la materia, condición ya manifestada con la publicación de "Justiprecio en la Expropiación Pública", en 1952, y "Retiroción en la Expropiación Pública", en 1964, ratifica su calidad magistral en este "Tratado Teórico-Práctico de la Expropiación Pública", que comprende dos nutridos tomos.

El doctor Canasi es profesor de Derecho Administrativo en las Facultades de Derecho de la Universidad Nacional de Buenos Aires y del Salvador, y su capacidad analítica y docente queda evidenciada con este tratado integral sobre la expropiación pública, donde no omite aspecto alguno de la heterogénea y compleja rama del Derecho Público de que la obra se ocupa. Esta presenta, además, la novedad de incluir en su extenso temario todo lo referente a expropiación de empresas públicas y privadas, examinándose su régimen de valuación a través de la doctrina foránea y argentina, como también la numerosa y amplia jurisprudencia sobre la materia en el orden internacional, con especial referencia a la de los Estados Unidos y la de nuestro país, bien actualizada.

La oportunidad y significación de este sesudo estudio del profesor Canasi son tanto mayores cuanto que el tema de la expropiación de bienes en interés público adquiere en estos días particular importancia, dados los vastos planes de obras que han sido proyectados o están en ejecución para responder a las crecientes exigencias del desarrollo de la República, que están preocupando seriamente a los gobiernos nacional y provinciales. Agreguemos, en fin, que el profesor Canasi, presidente del Tribunal de Honor del Automóvil Club Argentino, es representante de esta Institución ante la Comisión Especial de Reforma de la Ley Nacional de Tránsito, cuya presidencia también ejerce.

beneficiense

CON LOS DESCUENTOS QUE LE OFRECEN LAS

CASAS ADHERIDAS AL A.C.A.

JOYERIA Y RELOJERIA (Continuación)

CASA SIMSA Florida 631 Joyería - relojería	10 %
CASA CHANEL Esmeralda 464 Joyería - relojería	10 %
CASA STURBA Alte. Brown 1280 Relojería - joyería y composturas	del 5 al 10 %
EL TRUST JOYERO RELOJERO S. A. C. I. F. Corrientes 1000 Regalos - marroquinería - fantasías - cristalería Relojería y platería	10 %
ESCUELA UNIVERSAL DE RELOJERIA Pueyrredón 1730 Relojería - joyería y composturas ..	10 %
HUBERMAN S. R. L. Av. Callao 232, Piso 1º Joyería - relojería y composturas ..	10 %
JOSE CONSONI - JOYERIA Av. Sáenz 928 Joyería y relojería	5 %
JOYAS TONY Av. Maipú 2740 - Galería Mahipa, Local 4 - Olivos Joyería y relojería	10 %
JOYERIA BELGRANO Belgrano 144 - San Isidro Joyería - relojería - regalos	10 %
JOYERIA COLISEO calle 47 Nº 687 - La Plata Todos los artículos	10 %
JOYERIA EL ANGEL Belgrano 7 - San Martín Joyería y relojería	10 %
JOYERIA FLORIDA San Martín 2243 - Florida Joyería y relojería del 5 al	10 %
JOYERIA HECTOR Cuenca 2885 Alhajas - relojes - regalos	10 %
JOYERIA HOFFMAN Boedo 1019 Relojería y joyería	10 %
Artículos de oro	5 %
JOYERIA PIGNATARO Av. La Plata 1446 - Santos Lugares Joyería - relojería - regalos	10 %
JOYERIA RUBIN Cabildo 1586 Joyería - relojería y composturas	10 %
JOYERIA RELOJERIA BIAGIOLA Rivadavia 5315 Joyería - relojería y regalos	10 %
PALMIERI HNOS. S. A. Lavalle esq. Maipú - Brasil 1050 - Av. de Mayo 917 - Capital. Y calle 7 Nº 709 - La Plata Joyería y artículos generales	10 %
RAU-MAR Cuenca 3385 Joyería y relojería	10 %

JUGUETERIA Y COTILLON

MULTIVENTAS Av. Sáenz 920 Bazar y plásticos	5 %
BAZAR BERANI Patricios 945	

Juguetería	10 %
BAZAR ESPOSITO Diag. 80 Nº 813 - La Plata Juguetería	10 %
BAZAR NUEVE DE JULIO 9 de Julio 43 - Bernal Juguetería	10 %
BONANZA Rivadavia 6731 Juguetería y aeromodelismo	10 %
CASA BURLANDO Av. Santa Fe 1082 Juguetería	10 %
CASA CORRAL 9 de Julio 35 - Bernal Librería - juguetería y papelería ..	10 %

LENCERIA - MERCERIA

BURBUJAS Bartolomé Mitre 8 - Ramos Mejía Medias	5 %
Marroquinería y fantasías	10 %
CASA BRON Cuenca 3372 En general	10 %
CASA DI LORENZO Rivadavia 3552 En general	5 % y 10 %
CASA LEIDER Cuenca 3217 En general	10 %
TRICOT ONCE Pasteur 475 En general	15 %
Medias, damas y caballeros	10 %
CASA S. y P. Boedo 784 En general	10 %
Medias	5 %
CASA VIBEL Olavarría 524 Lencería y punto	10 %
CORSETERIA NUEVA LINEA Córdoba 550 - Local C. 12 Corsetería y lencería	10 %
Medias	5 %
CREACIONES RAFAEL Av. R. S. Peña 1201 - Stos. Lugares En general	10 %
CREACIONES RAFAEL Centenera 172 En general	10 %
CREACIONES SILVIA Rivadavia 12610 - Local M. y L. Ciudadela Lencería y medias	5 %
D. HARARI Y CIA. S. C. A. Calle 8 Nº 828 - Calle 8 Nº 823/804/826 - La Plata En general	10 %
GACELA Av. Libertador 664 - Merlo Lencería y art. de punto 5 % al	10 %
KARINA Rivadavia 4370 - Local 4 En general	10 %
LA LIQUIDADORA Belgrano 169 - San Isidro Lencería y medias	5 %
LA SELECCION Francisco Beiró 4292 En general	10 %
MARYCAR Belgrano 291 - San Martín	

Lencería, sport, excepto ofertas ..	10 %
MARYSEL Rivadavia 7055 En general	5 % al 10 %
MERCERIA CERAMODART Diag. 80, Nº 926 - La Plata Lencería y mercería	10 %
Hilos y ofertas	Neto
MERCERIA LA ESTRELLA 9 de Julio 319 - San Isidro Av. Maipú 2760 - Olivos Av. Maipú 294 - Vicente López Belgrano 186 - San Miguel Mercería, botonera, otros	10 %
Forros y entretelas	5 %
MERCERIA Y LENCERIA SUSEL Alvear 219 - Villa Ballester En general, excepto medias	10 %
MERCERIA LA GLORIA Av. San Martín 1536 En general	10 %
CASA CLASE Santa Fe 1402 y 1184, Suipacha 256 y Cabildo 1965/69 Artículos marcados con etiqueta blanca, contado	10 %
Art. marcados con etiqueta rosa ..	5 %
VILMA Calle 49, Nº 625 - La Plata Lencería y sport	10 %
NORMA Calle 54, Nº 627 - La Plata Mercería y lencería	10 %
PEKY Av. Santa Fe 1285 Art. de punto y sweaters .. 5 % y	10 %
PRINCE ONCE Corrientes 2196 En general	10 %
PRINCE CENTRO Córdoba 535 - Local 43 En general	10 %
QUEEN'S Av. Santa Fe 902 - Local 36 Boutique	10 %
RE - OL Calle 8, Nº 823 - La Plata Lencería y artículos de punto	10 %
SALDOS 8 Calle 8, Nº 828 - La Plata Art. damas y niños	10 %
VAN - ROT, IMPORTADORES Calle 8, Nº 804 - La Plata Artículos finos de damas	10 %

LIBRERIA - PAPELERIA IMPRESA

PIGÜE Eduardo 7º Nº 1051 - Hurlingham En general	10 %
ANTONIO MINISALE E HIJOS L. Gallardo 1475 - San Miguel En general, excepto textos escolares	5 %
ARIZMENDI S. A. Paraná 230 - 2º Piso - Of. 24 Ficheros s/legislación del trabajo rural y comercial e ind.	10 %
ARTES GRAFICAS ALIANELLI S. R. L. Amenábar 2100 En general	10 %
Papel Con-Tac	5 %
BERTOLINI HNOS. Almirante Brown 1423 En general	10 %

(Continuará)

CAZA, CAMPING

LA investigación pesquera alemana ha tenido frecuentemente éxitos espectaculares durante el período de la post-guerra, al descubrir bancos de peces y nuevas "reservas" para la pesca. Su éxito resonante más reciente ha sido el descubrimiento de ricos bancos de peces en la plataforma continental inmediata a la costa atlántica del continente sudamericano: un viaje de estudio del barco de investigación pesquera "Walther Herwig", del Centro

Federal de Investigación Pesquera, descubrió allí, en el verano de 1966, gigantescos bancos de merluza, un fino pez comestible, a profundidades que oscilaban entre los 300 y los 500 metros

El barco se encuentra actualmente en un segundo viaje con rumbo a aguas del hemisferio sur. El invierno próximo volverá a estudiar el hallazgo sudamericano, como informó el doctor Ulrich Schmidt, catedrático y director del Instituto de Pesca Marina,



LAS RESERVAS PLATAFORMA

Aún subsiste el pez. También en el mar es necesaria la veda.

dependiente del Centro Federal de Investigación Pesquera, evocación de una asamblea sobre economía pesquera, celebrada durante la semana de Kiel.

Durante los viajes de descubrimiento se hicieron capturas experimentales en las cercanías de los bancos de merluza, obteniéndose hasta 42 toneladas por hora, que prueban que las existencias de peces son enormes y permiti-

tirán el cobro de dos a tres millones de toneladas por año. Actualmente, en la región citada se captura solamente un cuarto de tonelada de pesca al año.

Además, en las regiones sureñas próximas, frente a la costa de la Patagonia y Tierra del Fuego, se podrían hacer descubrimientos de una importancia semejante. Aquí suponían los argentinos sus principales reservas pesqueras

CAMPING J. A. SERPE RODADOS

TRAILERS Y CASAS RODANTES

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 cumblera. 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

COMPRE EN FABRICA PERO... COMPRE CALIDAD

- CARPAS
- ESTRUCTURALES Y TRADICIONALES
- BOLSACAMAS
- ANORAKS
- KAYAKS DESARMABLES

VENTA — ALQUILER — REPARACIONES

COMASA S.R.L. FABRICANTES - CREDITOS

JUAN B. ALBERDI 2482 - T. E. 612 - 0545 Bs. As.

TRAILER MOCHILERO

QUAGLIA Y CIA.

EN DOS MODELOS. Totalmente contruidos en chapa y caños de acero. Suspensión con elásticos y amortiguadores hidráulicos. Cocina con dos hornallas.

REPRESENTANTES:

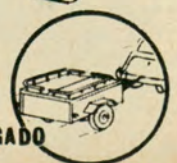
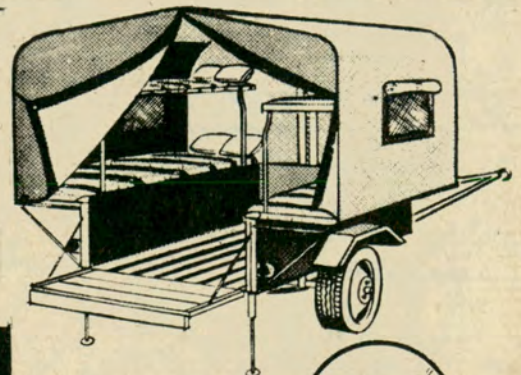
MENDOZA: ELISEO J. SOSA, J. M. Estrada 154, Godoy Cruz.
SANTA FE: MILTON M. TURLETTI, Cañada Rosquín.

FINANCIACION

EXHIBICION

CANALEJAS 2961

BUENOS AIRES



PLEGADO

Y PESCA

de profundidad, como la merluza. Esta suposición ha resultado ser errónea; en cambio, el "Walther Herwing" ha encontrado bancos de peces pelágicos (en aguas libres) semejantes a los arenques, que permiten confiar en una pesca semejante en cantidad a la citada de la plataforma continental cercana a Argentina.

Si se calcula la cuantía de pesca regular que con sus descubrimientos ha hecho posible el barco alemán de investigaciones en unos 6 ó 7 millones de toneladas por año, el "Walter Herwing" habría descubierto en sus viajes bancos de peces que hacen del diez al doce por ciento

zar incluso los 60 millones.

Tal expansión es de celebrar y se precisa ante la indiscutible necesidad de proteínas animales de la población mundial y del continuo crecimiento de la población. Pero hemos de preguntarnos hasta qué punto las existencias de peces pueden soportar el aumento continuo de su explotación. En opinión del ictiólogo hamburgués, la frontera de tal expansión, está a la vista: La mayor región pesquera del mundo, el Atlántico norte, muestra ya señales de sobre-explotación.

De acuerdo con un convenio internacional, en que toma parte también la Unión Soviética, esta re-

empleando más barcos, sólo puede perjudicar su explotación. Una segunda región pesquera explotada en grandes proporciones durante los últimos años es la plataforma continental que se extiende ante las costas de Africa del Sur y Occidental en donde se pesca sobre todo merluza y donde han acudido ya barcos pesqueros alemanes. Sin embargo, como han dado a conocer en las últimas semanas ictiólogos españoles, también allí se votan los primeros signos de una excesiva explotación pesquera.

Los bancos descubiertos por el "Walther Herwing" ante la costa de América del Sur han sido "nacionalizados" inmediatamente para protegerlos, extendiendo las aguas territoriales de la Argentina a 200 millas marinas. El éxito de esta medida es dudoso porque una gran parte de los bancos descubiertos se encuentran fuera del límite de dichas aguas territoriales. La Unión Soviética ha comenzado hace un año a explotar estos bancos empleando barcos propios de investigación y

PESQUERAS EN LA CONTINENTAL ARGENTINA

del cobro actual del mundo por año. Esto supone un éxito incalculable si se compara con los medios.

Pero pierde importancia para el aprovisionamiento de pescado del mundo, si se considera su evolución: a comienzos de los años cincuenta la captura pesquera mundial era de poco más de 20 millones de toneladas al año. El continuo aumento de la pesca en casi todos los estados importantes, hizo que en 1964 la captura pasara de los 50 millones de toneladas. En 1967 podría alcan-

gión es vigilada constantemente. En los últimos años se han aumentado en un 40 % las inversiones en pesca; en cambio, la captura aumentó solamente en un 25 %, señal clara de que la explotación es forzada. El aumento efectivo se ha conseguido ampliando la captura de especies no codiciadas antes o sólo muy poco, como el sollo o el mero.

No es posible ya un aumento de la captura en el Atlántico norte, como expuso el doctor Schmidt; toda expansión de la pesca



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

DISFRUTE SUS VACACIONES CON EQUIPOS PARA CAMPING DE:

H.P. Camou

COMPLEMENTOS DEPORTIVOS

DISEÑADORES Y FABRICANTES PARA EL CAMPING FELIZ
LINEA COMPLETA DE CARPAS TIPO TRADICIONALES Y BUNGALOW — ACCESORIOS PARA CAMPING — NAUTICA — TALLER DE REPARACION DE CARPAS — VENTA AL PUBLICO Y MAYORISTAS — CREDITOS — ENVIOS AL INTERIOR

ESPAÑA 1095 - San Isidro (Bs. As.) - T. E. 743 - 7205
Calle 64 esquina 55 - NECOCHEA (Bs. As.) - T. E. 1850



unos 40 buques-factoría de grandes proporciones.

Según el doctor Schmidt, tal tendencia pone de manifiesto que la riqueza pes-

quera de los mares del planeta no es inagotable, y urge una regulación de su explotación. Las posibilidades modernas de una

pesca mundial con congelación de la captura en buques-factoría, hacen que cualquier lugar sea apropiado de manera inmediata para la explotación. Se está dando una carrera de equipamiento entre las naciones para conseguir una participación lo más acusada posible en la captura pesquera de los mares del planeta, que no podrán soportar durante mucho tiempo sin perjuicio de las existencias pesqueras.

Es perfectamente presumible un aumento a 100 millones de toneladas por año de captura pesquera hasta finales de siglo. Pero no tienen visos de probabilidad las esperanzas de algunos expertos en pesca, que confían en que se llegará a una captura de 200 millones de toneladas por año.

Es alarmante el ejemplo de existencias de ba-

llena en el polo Norte y Sur que, debido a una explotación exagerada, ha desaparecido prácticamente y para la que cualquier medida de protección llega demasiado tarde y no está a la altura de las exigencias biológicas.

¿Cómo se podría evitar algo semejante en otras regiones pesqueras y con otras especies de peces? Hay expertos que piensan en una pesca rotativa en los distintos mares, que tras una explotación intensiva deberán ser totalmente vedados durante algún tiempo. También se discute una distribución nacional de las zonas de captura; finalmente hay otros grupos que abogan por la asignación internacional de una cuota de captura.

(Sonntagsblatt, 16 de julio de 1967.)

naucape



S. R. L.

Lanchas - Cruceros. Motores marinos dentro y fuera de borda. Gestión sin cargo de toda la documentación de su embarcación.

Préstamos - Service en el río. En Camping y Pesca surtido completo y asesoramiento.

PLANES DE VENTA - FINANCIACION
Estacionamiento gratuito BELGRANO 2369

Exposición y Venta BELGRANO 2431 - T.E. 48 - 9262

BRUMI DEPORTES

Ofreciendo el surtido más completo para CAMPING PIONERO Y DUVE.

Carpas Pionero, 4 personas, c/doble techo	\$ 24.600.—
Bungalow Pionero, 4 personas	„ 59.900.—
Bolsas de dormir de	\$ 3.990.— y „ 5.500.—
Carpas Duve Sport 5/6 pers., c/doble techo y ábside ..	„ 32.500.—
Carpas Duve Sport, 2 personas, c/doble techo	„ 14.600.—
Mochilas Universal 30 kgs. c/armazón	„ 4.400.—
Dto. a socios del A. C. A. 10% contado.	
Creditos: 5, 10 y 15 meses.	

H. YRIGOYEN 84 - MARTINEZ - 792-3444

DUVEsport

MAS DE UNA DECADA PRODUCIENDO CALIDAD EN CAMPING

CARPAS - BOLSAS DE DORMIR, etc. EQUIPOS PARA CAZA Y PESCA.



Novedad '68, nueva Cantimplora "distinta". Precios para mayoristas.

La FABRICACION más completa y especializada para campamento.

Fábrica: MENDOZA 1689 (Barrancas de Belgrano) CAPITAL

PESCA DEPORTIVA EN CHUBUT

Zonas indicadas para dicha práctica

Desde Puerto Lobos, sobre el Golfo San Matías, hasta el balneario Rada Tilly, en el Golfo San Jorge, la costa atlántica chubutense, ofrece al aficionado, un sinnúmero de playas de distintas características, con el complemento de riachos de mar, caletas y lagunas litorales.

En Puerto Lobos existe, en la desembocadura del arroyo Verde, un hermoso riacho de mar que se abre en una gran laguna. Con mareas plenas entran en inmensos cardúmenes, róbalo de buen peso, pejerreyes manila y de tosca, sargos y algunas especies menores de escaso valor deportivo, tales como el cornalito, etc. En este lugar se puede practicar "Spinning" liviano, utilizando pequeñas cucharas "spinners", o de lo contrario cebos naturales: lombriz de mar, pequeños crustáceos y carnada blanca.

En Península Valdés, se puede hacer una subdivisión

de lugares que, de acuerdo con sus características geográficas, ofrecen al pescador distintas posibilidades. En primer lugar sobre el Golfo San José, encontramos El Riacho de Pampero con características similares al de Puerto Lobos, pero de mayor extensión. Con mareas plenas se obtienen róbalo, pejerreyes y con mucha paciencia y técnicas especiales es posible obtener alguna lisa. Este lugar es especial para hacer "spinnig" pudiendo utilizarse señuelos un poco más pesados (orenos, cucharas criollas, "jigs" y las populares "spinners").

Pesca de costa en verano

Sobre la ribera del Golfo hay muy buenos lugares para realizar pesca de costa en la temporada veraniega con creciente sobre la entrada del riacho, preferentemente en horas de la noche, utilizando



CIA. LONERA ARGENTINA
Montevideo 255 - Tel. 35-1900 - Capital

carpas mochilas

y toda clase de telas para las mismas

Al adquirir la tela ud. mismo podrá hacer su carpa con el asesoramiento completo sin cargo que la CIA. LONERA ARGENTINA pone a su disposición.



SERVICE COMPLETO SIN CARGO

un equipo pesado con pater-nóster de cable de acero o cobre, anzuelo tiburonero, y carnada blanca o carne ovina en trozos grandes, se pueden obtener grandes ejemplares de tiburón, llegando algunos hasta ciento cincuenta kilos de peso. En general toda la costa del golfo ofrece las mismas especies, con el complemento de lugares de rocas en donde se obtienen: meros y pez turco.

La famosa Isla de los Pájaros

Hacia el sudeste del riacho se encuentra la Isla de los Pájaros (islote notable) en donde anidan gran cantidad de aves marinas. Hacia el Este de esa isla, se define otro accidente geográfico llamado Punta Logaritmo de la cual se desprenden amplísimas restingas de roca y tosca. Unos tres kilómetros al Noroeste de esa punta se encuentran las grandes salmoneras de Punta Logaritmo, de muy buena pesca. Utilizando botes con motor fuera de borda y acompañado por algún guía de Puerto Madryn o Trelew, es seguro obtener ejemplares de Salmón de Mar que por su abundancia y peso (record 27 kilos) hacen de este lugar el más concurrido por los aficionados de la zona. Meros, brótola, cazón, raya, pez turco completan la fauna ictícola de este lugar. El equipo a utilizarse ha de ser de considerable resistencia, caña corta, de uno o dos tramos, "reel" preferentemente con carrete de acero, nylon de 0,60 a 0,80 una bajada con dos anzuelos N° 8, plomada de hasta 250 gramos (esto sujeto a condiciones climáticas, oleaje, correntada, etc.). La carnada a utilizarse puede consistir un pulpo, pejerrey, róbalo, pez palo o bien en caso de no conseguirse esto, carne ovina o vísceras, usando más tarde la misma carne de mero.

Desde Punta Logaritmo hasta Punta Buenos Aires sobre la entrada del golfo, encontramos grandes extensiones de playas de ripio o arena, ideales para pesca de costa, sobre Punta Tehuelche (faro del mismo nombre) se encuentran grandes extensiones de salmoneras y en playa

Bengos hacia el noreste del antedicho lugar es posible obtener a poca distancia de la costa buenos ejemplares de mero, salmón y tiburón.

La costa abierta al océano

La costa abierta al océano que tiene la península, ofrece como lugares interesantes La Armonía, amplia zona de restingas costeras y paredes de rocas desde donde es posible practicar lanzamientos con una caña fuerte, en este lugar es posible obtener grandes ejemplares de salmón, mero, sargo, pez turco y tiburón. Siguiendo la costa de la península hacia el sudeste encontramos Caleta Valdés accidente geográfico de notables características. Tiene una extensión aproximada de 36 kilómetros, corriendo paralela a la costa de Sur a Norte; hacia el sur de la entrada de la caleta, se encuentra una laguna de mar de grandes dimensiones, la misma no tiene comunicación directa con el océano, sino que renueva sus aguas por filtración; en realidad este accidente geográfico fue parte de la misma Caleta Valdés, mas sucesivos temporales la aislaron transformándose en laguna a la que los lugareños bautizaron Lolita (por un viejo casco hundido que se halla en las inmediaciones). La fauna de estos lugares es similar: róbalo, pejerreyes manila de buen peso, cazón, raya, mero. El "Spinning" es de fácil práctica afirmándose que esta zona bien puede considerarse paraíso de pescadores.

En el Golfo Nuevo

Siguiendo la línea de la costa hacia el sur se encuentra la entrada del Golfo Nuevo de características similares al San José, grandes extensiones de playas, roquerías, etc., de lo cual se deduce que pesca de costa, "spinning" y pesca de altura se practican con la misma facilidad.

La pesca de costa tiene como lugares principales:

Playa Colombo, cercana a Puerto Pirámides, buen lugar para capturar hermosos ejemplares de pejerrey manila y de tosca, róbalo de buen peso, cazón y raya.

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)



NAUTICA CAMPING

Pruebe su lancha de paseo equipada con motor fuera de borda de 30 HP hasta 225 HP. **SIN COMPROMISO** Asesoramiento completo.



CRUCEROS - VELEROS - TRAILERS - CASAS RODANTES

Vea nuestra exposición permanente al aire libre. Encontrará 20 carpas, una de ellas es suya. Exposición y venta permanente, inclusive sábados y domingos.

CACIQUE



Facilidades desde 30 % contado - Saldo en 30 meses.



ROMERO HÑOS. Y CIA.
RUTA PANAMERICANA Y GRAL. PAZ

En la exposición más natural, la línea completa **Dionero**
CARPAS - ART. DE CAMPING - NAUTICA
H.P. Camou Complementos deportivos
 España 1095 - SAN ISIDRO (Bs. As.) - T. E. 743-7205
 Calle 64 esq. 55 - NECOCHEA (Bs. Aires) - T. E. 1850

N 875



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



Casas Rodantes "ROLER"
 UNICAS - INSUPERABLES

O 476

Vende: ROLERCASA S. A. - L. M. CAMPOS 2841
 SARANDI (Buenos Aires)



ENCENDIDO VEGAS S.R.L.
SECCION CAMPING
CAMPING - NAUTICA - PESCA
 ■ LINEA COMPLETA DE LAS MEJORES CARPAS, BOLSAS DE DORMIR, ANORAKS Y MOCHILAS.
 ■ MESAS, SILLAS Y BANCOS PLEGABLES.
 ■ FAROLES, COCINAS, GARRAFAS, ETC.
BALSAS Y CANOAS DE GOMA
CARPAS CACIQUE
 EXPOSICION Y VENTAS
 Avda. CABILDO 3310/20
 T. E. 70-5378
 TALLERES
 CAMPOS SALLES 2261/63
 T. E. 70-4729

TRAILLER MOCHILERO
 PLEGADO

O 477

El Pescadero de Punta Pardelas: extensas paredes de tosca desde las cuales se pesca mero, salmón, pez turco, cazón, escrófalo y sargo.

Puerto Pirámides: en su playa es posible la pesca de pejerrey y róbalo.

Playas El Desempeño y Barrera: similares características en cuanto a especie.

Playa Galarza: idal para la pesca del róbalo.

El Doradillo, La Farola y finalmente la playa de Puerto Madryn con su muelle, todas muy parecidas en cuanto a pesca, con la variante que desde el muelle mencionado se capturan también: calamares, pez gallo, saborín y en algunas temporadas caballa. Las playas de la costa sur del golfo son las siguientes: Punta Cuevas, El Kaiser, Punta Este, Playa Paraná, El Pozo, Plaza Alzúa, Punta Conscripto (Faro del mismo nombre), Playa Grande, Bahía Craker y El Pedrel; la fauna es idéntica a la de las playas de la costa norte.

Pesca de Altura

A seis kilómetros de Puerto Pirámides en dirección este, se encuentran grandes extensiones de salmoneras de reciente descubrimiento. Es necesario ir acompañado por un guía. Frente al pescadero de Punta Pardelas existen lugares de piedra a poca distancia de la costa. Frente a playa El Doradillo y La Farola se encuentran también: salmoneras de dimensiones más reducidas. En Puerto Madryn, frente a la playa, dos cascós hundidos y pequeñas restingas de tosca. En Punta Este y Bahía Craker: amplísimos sectores de piedras. La fauna es idéntica en todos estos lugares: salmón, mero, pez turco, brótola, sargo, cazón, escrófalo, etc. Desde Punta Ninfas hacia el sur hasta Rada Tilly podemos mencionar como lugares conocidos: la desembocadura del Río Chubut en Rawson, playas Canto, Menéndez, Magagna, Elgorriaga, La Perla, Cabo Raso, Camarones, Bahía Bustamante y playas de Comodoro Rivadavia, en todos estos lugares la fauna en similar, únicamente se nombran los lugares más conocidos, de más fácil acceso y características más aptas para la pesca deportiva.

Pesca de lagos y ríos cordilleranos
 Es muy abundante y de ca-

lidad la pesca en esos escenarios. Podemos citar en primer lugar los lagos del Parque Nacional Los Alerces: Futalauquen - Kruger-Verde-Menéndez - Rivadavia-Situación y N° 1, 2, 3. Trucha arco iris, trucha marrón y perca son las especies de más proliferación. En menor proporción: pejerrey, salmón plateado y trucha de arroyo, excepto Lago Rivadavia en donde abunda esta última especie.

"Spinning", "trolling" y "fly casting" son las especialidades de más difusión como elementos de pesca en esos lugares. Fuera de los ejidos de Parques Nacionales podemos citar los lagos: Puelo, Epuyen, Esperanza, Lezama y Cholila. Hacia el sur de Los Alerces, lagos Rosario, Vinter, Lagos 1, 2, 3, 4, 5 en la zona de río Pico, siendo el principal el N° 3. Siguiendo hacia el sur, lagos Fontana y La Plata. De características distintas de acuerdo con su posición, pero igualmente ricos en pesca son los lagos Musters y Colhué Huapi, cercanos a la localidad de Sarmiento, siendo muy abundante la pesca de trucha de arroyo, y la perca.

La zona que abarca los lagos del Parque Nacional Los Alerces, es famosa por sus records de trucha arco iris como son los lagos General Paz y N° 3 en Río Pico por la muy buena calidad de sus truchas de arroyo (Fontinalis).

Epocas ideales para la pesca

En la zona marítima desde octubre hasta mayo se obtienen especialmente róbalo y pejerrey y además pez gallo, raya, cazón y tiburón. Estas especies pueden ser capturadas también en meses de invierno, en algunos sectores de la costa, como bahía Craker y desembocadura del río Chubut.

Desde agosto hasta mayo en la zona marítima se pescan salmón, mero, escrófalo, pez turco, brótola, sargo, etc. Con algunas excepciones el mero se obtiene en meses de invierno.

En cuanto a la zona lacustre, desde diciembre hasta fines de abril (zona de parques veda establecida) se pueden capturar: trucha arco iris, trucha de arroyo, trucha criolla, salmón, trucha marrón, etc. ●



VENTAS POR MAYOR Y MENOR
 CARPAS TRADICIONALES Y TIPO BUNGALOW - TRAILLERS - BOLSAS DE DORMIR - MOCHILAS - ROPA SPORT - ARMERIA - ANORAKS
CREDITOS A SOLA FIRMA

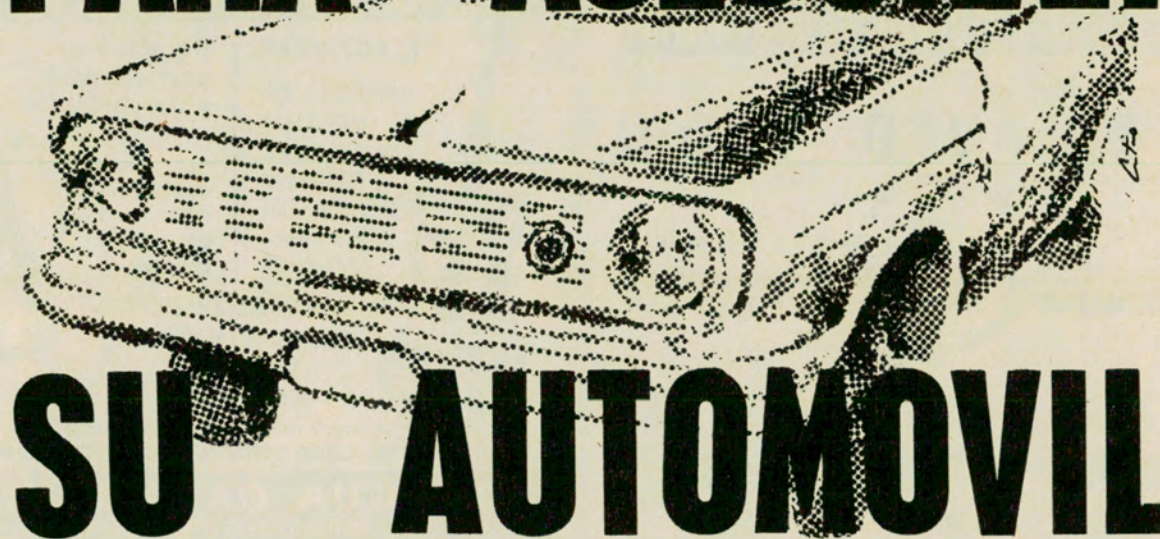


O 477



**Servicio de
Previsión
para socios**

PARA ASEGURAR



SU AUTOMOVIL

a tarifas y franquicia que brindan
un positivo beneficio económico

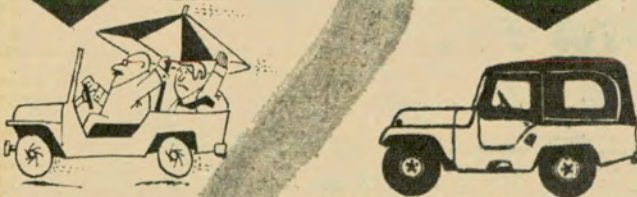
POLIZA 2 CONTRA TODO RIESGO Y FACILIDADES DE PAGO
1 CUOTA AL CONCRETAR EL SEGURO Y
5 BIMESTRES

POLIZA 1 ROBO, HURTO, INCENDIO Y RESPONSABILIDAD
CIVIL HACIA TERCEROS

INFORMESE EN DEPENDENCIAS Y REPRESENTACIONES DE TODO EL PAIS SOBRE EL VEHICULO DE
SU INTERES, CAPITAL ASEGURABLE, PRIMA ANUAL O EN CUOTAS Y RIESGOS QUE CUBRE.

autoclub sugiere

...NO VIAJE ASI... EN DOS HORAS HAGALO ASI...!



Confeccionamos la capota de su JEEP o PICK-UP IKA, en lona o plástico de primera calidad, con estructuras y medias puertas metálicas. TOTALEMENTE DESARMABLES. Fundas Cristal para coches nacionales.

RAUL A. LOMBO y Cia.

ARIAS 2451 T. E. 70-2716 Capital Federal

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

LINEA COMPLETA EN ACCESORIOS DEPORTIVOS

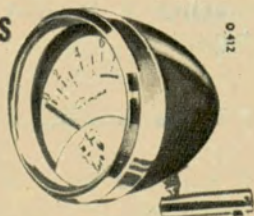
COLOCACION EN EL ACTO

PALANCAS DEPORTIVAS • ALFOMBRAS PLABEL • ROPA SPORT DE CATEGORIA • TOCADISCOS "AUTOVOX" IMPORTADOS • BANDAS CUADRICULADAS.

Distribuidor exclusivo

COMIND AUTOMOTOR S.R.L.

Fabricante de los Tacómetros y Cascos Córdoba 1770, Cap. - 42-2651



Comind (R)
ENVIOS AL INTERIOR



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. Consultenos.

RIVADAVIA 10912
T. E. 64 - 3168

GUITARRAS

ELECTRICAS

VARIEDAD DE MODELOS Y COLORES AGUDOS Y GRAVES UNICOS! MAXIMA GARANTIA

De estudio, profesionales y de concierto

En todos los tamaños Construidas con maderas estacionadas de primera calidad.



Invitamos a Ud. a conocerlas

PLANES TOTALMENTE EN CUOTAS SIN ANTICIPO

Catálogos remitir \$ 40. en estampillas 97 AÑOS FABRICANDO GUITARRAS. SU MEJOR GARANTIA.

ANTIGUA CASA NUÑEZ

SARMIENTO 1573 - Tel.: 46-7164

SEÑOR SOCIO:

EXAMINE DETENIDAMENTE ESTA SECCION: LE RESULTARA BENEFICIOSO

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.



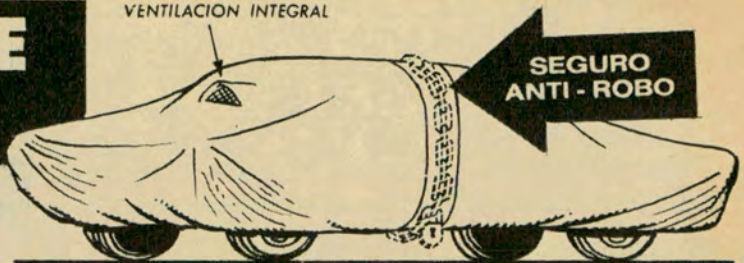
CROMADO CON FECHA DE GARANTIA EXIJA LA MARCA GRABADA

DIRECTAMENTE DE FABRICA...

Llega a usted en la mejor calidad y al más bajo precio.

¿Porqué dejar que el sol, la lluvia, el rocío y las heladas dañen a su vehículo, si para evitarlo fué creado el TAPAUTO BRUNO? No espere más, aisle a su automóvil de los agentes climáticos, colocándole un TAPAUTO BRUNO. Su óptima confección en tela frisada con policloruro de vinilo importado y con proceso MULTIFLEX, sus soldaduras electrónicas, su ventilación integral, le garantizan más calidad y más duración por menos precio. También puede adquirirlo, a opción, con SEGURO ANTI-ROBO (Mod. Reg. N° 3004). Fabricado para todo tipo de vehículo.

VENTILACION INTEGRAL



SEGURO ANTI-ROBO

TAPAUTO®

AHORA CON HD 405 ALUMINIZADO QUE RECHAZA LOS RAYOS SOLARES

Bruno

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 - CASTELAR SUR: MORAS HNOS., Buenos Aires y Zeballos (Ruta 7), T. E. 629-0793 - ROSARIO: LONERIA "EL INDIO", San Luis 1559, T. E. 68076 - CORDOBA: CASA MARCOS KAPLAN, Rivadavia 265, T. E. 5212 - MENDOZA: ENRIQUE AYUSO, 25 de Mayo 816, San J. Guaymallén - BAHIA BLANCA: OSCAR LEBED, Charlone 21, T. E. 33750.

TAMBIEN D' SPONEMOS DE LONAS PARA CUBRIR PORTAEQUIPAJES



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

AUTORADIO OSCAR CASA DE GIORGIO S. R. L. 1918 - 1968

AGENTE OFICIAL Y SERVICE AUTORIZADO DE LAS MAS PRESTIGIOSAS MARCAS

RADIOS Y AUTOSTEREOS

VENTA - COLOCACION - SERVICE

DORREGO 644
EN SU NUEVO LOCAL T. E. 54-0338



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

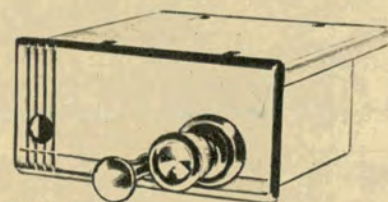
Av. JUAN B. JUSTO 7694/96/98

T. E. 69-7775 - CAPITAL

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:

• CADI S. A. I. C., Warnes 1055 • M.B., Av. San Martín 4851 • EVODINE S. R. L., Estados Unidos 4339 • RAMON S. GONZALES, Santa Marina 492, TANDIL • RIPON, Cabildo 4200 • ROLMA ARGENTINA, Warnes 957.

y casas del ramo. Mod. Pat. N° 5703

Ud. mismo puede colocarla debajo del tablero en cualquier marca de auto.

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

CITROEN 2CV - RENAULT 4L

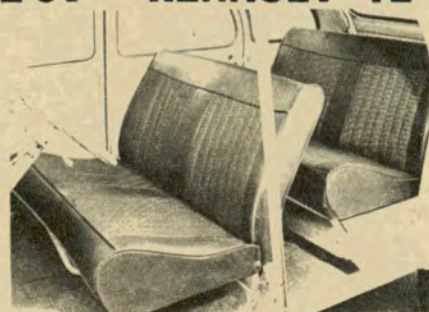
Colóquele asientos confortables enterizos SIN CAÑO CENTRAL. También fundas anatómicas para toda marca y modelo de coche.

AUTO CONFORT S. R. L.

Cochabamba 1382, T. E. 27-9695, Bs. As.

ENVIOS AL INTERIOR

Adherido a Crédito Universal



Se aceptan órdenes Crédito Bancario.

autoclub sugiere

por fin!
una bicicleta
que puede llevarse
en el baúl



en venta en todas
las casas del ramo

NUEVA
BICICLETA
PLEGADIZA



La plegadiza Halcón, con manubrio y asiento desmontable, puede llevarse cómodamente en el baúl del coche o guardarse en un placard. Se presenta en dos tamaños de uso indistinto para ambos sexos: graduables del 12 al 20 y del 20 al 28. Fina terminación en vistosos colores. Goma balón, carterita con herramientas, inflador, timbre, posa pie y porta equipaje con cesto de metal.

LA AUTOMATICA S.A. Gral. M. de Gainza 1022/26 Bs. As.
Tel. 59-1703 y 5763-58-2550
Calidad... que rueda desde 1914

AUXILIO MECANICO **82-6081**
Nuevo número telefónico



SUPRALOCK
SELLAJUNTAS SINTETICO

Para eliminar pérdidas en conexiones de agua, naftas, aceites y gas.

Supralock es indispensable en juntas de motor.

ARTEFA S.A.C.I.F.
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE LOS PRODUCTOS ERPA
Av. Entre Rios 1027/29. Tel. 23-5877/26-2203/27-6211, Bs. As.



AUTOCLIMATICE
SUS VIAJES!

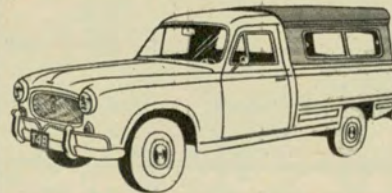
**ACONDICIONADOR
DE AIRE**

Y OTRAS MARCAS NACIONALES e IMPORTADAS
PARA VALIANT - FORD - PICK-UP - LINEA IKA
CHEVROLET - PEUGEOT - FIAT 1500
SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

Notaire
MODELO 68

METRO-CAR S. C. I.
PRIMER TALLER ESPECIALIZADO EN AIRE ACONDICIONADO PARA AUTOMOTORES
NAHUEL HUAPI 3260/62 • Capital • T. E. 78-8379

para su nueva
pick-up
PEUGEOT



la mejor
carrocería
al mejor
precio

- Totalmente forrada en NIKKO
 - Ventanas dobles, corredizas, con vidrios templados
 - Plafonier central de luz y... UNICA ;carrocería musical!
- Stock permanente - Colocación inmediata

FACILIDADES DE PAGO A CONVENIR

Pídala a:

CARROCERIAS

milán

FABRICA Y VENTA: **BRANDSEN 3739**
(alt. Av. Mitre 3600) - Sarandí - Tel. 207-8103
AV. MITRE 2650 - Avellaneda - Tel. 22-5916

en Gral. Pacheco
RUTA 9 Km. 34 1/2

en Tucumán
MONTEAGUDO 621

en Santa Rosa
25 de MAYO 646

en Córdoba
JUAN B. JUSTO 1620

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

LLEVE CONFORT EN SUS VIAJES Y VACACIONES

Camping, Pic-nic, Casas de Fin de Semana, Playas, etc.

LA LINEA MAS COMPLETA DE ARTICULOS PLEGABLES Y PORTATILES PARA LA COMODIDAD Y CONFORT DEL AUTOMOVILISTA.

Catres - Carpas - Parasoles - Colchonetas - Parrillas - Piletas de natación - Valijas Viajeras - Tráiler - Mesas; desde \$ 1.990.- TODO LO QUE NECESITE LO ENCONTRARA AQUI A LOS MEJORES PRECIOS.

FUNDA CUBRE-COCHES; La más resistente a la intemperie, que le brinda total protección en cualquier época del año. Cosida y soldada, 100 x 100 impermeable, plastificada y afelpada por dentro, no raya ni se pega. Ventilación integral, Para todas las marcas y modelos de coches.

PEDRO V. CAFFARENA

J. B. Justo 6801, T. E. 69-6065, Bs. As.
EXPOSICION: Mar del Plata 908 (Alt. J. B. Justo 6750, a 50 mt. de Casa Central).

CREDITOS - ENVIOS AL INTERIOR.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR NO CERRAMOS AL MEDIODIA

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

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

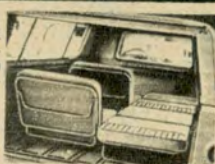
AMPLIAS FACILIDADES DE PAGO

Talleres Metal. TRES DE FEBRERO - E. MERLO - 286 - CASEROS

VITIS
ASIENTOS ESPECIALES

MAURICIO VITIS Y CIA. S.R.L. Dr. Adolfo Dickman
1375/79 (antes San Blas), Alt. Av. San Martín 2700,
T. E. 59-2026, Buenos Aires.

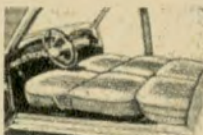
PARA CAZA, CAMPING,
VIAJES. LINEA DE
ASIENTOS FUNCIONA-
LES. Convertibles en
CAMA totalmente hori-
zontales.



PICK-UP.



ESTANCIERA



FORD FUTURA.



CITROEN y 4L.

NUEVA FABRICA DE TAPIZADOS

TAPIZADOS Avenida, empresa especializada en la fabricación de tapizados para la línea de automóviles y furgonetas Citroën, ha habilitado su nueva planta Industrial

en la calle Carlos Calvo 2876 de la localidad de Munro, conservando sus locales de Administración y venta en Av. Mitre 88/94 de Villa Martelli.

NUEVAS AUTORIDADES DE LA CAMARA DE LA CONSTRUCCION

LA Cámara Argentina de la Construcción ha renovado su Consejo Ejecutivo, el que ha quedado integrado en la siguiente forma: Presidente, ingeniero César M. Polledo; vicepresidente, ingeniero Roberto Marghetti; secretario, ingeniero Roberto J. Sevente; prosecretario, ingeniero Julio C. Crivelli; tesorero, arquitecto Mar-

celo H. Roggio; prosecretario, arquitecto Roberto J. Natino, y vocales, ingenieros Néstor C. Alesso, Pedro Bacchelli, Raúl A. Curuchet, Luis De Carli, Salomón Lijtmaer, Fernando Meijide, Isaac Sirota, Alberto H. Thoss, José Tonconogy y Vicente Wynne y doctores Carlos A. Mandry y Alvisé Sagramoso.

REESTRUCTURAN EL MURO EN LA LAGUNA DE CHASCOMUS

EL Ministerio de Obras Públicas bonaerense, por intermedio de la Dirección de Hidráulica, prepara un llamado a licitación con el objeto de adjudicar la obra de reestructuración del muro costanero en la laguna de Chascomús, con un presupuesto oficial que fue estimado en la suma de \$ 7.505.415.

La obra de referencia tiene como objetivo restituir el muro de contención de aguas de la mencionada laguna, habiéndose fijado un plazo de ocho meses para la terminación de los trabajos.

CONFERENCIA SOBRE RECURSOS HIDRAULICOS

Se realizó en Buenos Aires la Conferencia Nacional de Organismos y Expertos para discutir el infor-

me CEPAL-CFI acerca de los recursos hidráulicos de la Argentina, que fue redactado en 1964.

BORGWARD FABRICARA MOTORES PEUGEOT

PEUGEOT anunció que ha celebrado un acuerdo con la firma local Borgward Argentina S.A. para la fabricación en el país de motores diesel de diversos tipos y características de marca Peugeot-Indenor. Esta complementación industrial permitirá ofrecer una línea diversificada de motores tanto para su aplicación en automotores, como para usos industriales, agrícolas o marinos.

ABREN UN LOCAL DE EXPOSICION

MAXIMO Lagok, distribuidor exclusivo para la República Argentina de Glass y BMW en Repuestos y Accesorios, ha abierto un nuevo local de exposición y ventas en Av. Las Heras 3347 de esta Capital, en virtud de haber cerrado el salón exposición que tenían instalada a pocas cuadras en la misma arteria.



LAS CARAS DE RIO

Por ESMERALDA
RADAELLI

Para Autoclub

GUANABARA, Cattoto, Copacabana, Gavea, Palacios, barrios y playas desfilan con nombres sonoros en las páginas de los diarios fluminenses, y yo, viajera incauta, que juzgo por comparación, me sorprendo de pronto cuando de un barrio paso a otro; porque los barrios de Río son ciudades distintas y distantes con fisonomías propias, población propia, casi diría con historia propia.

Este inmenso Brasil, comarca fabulosa del sol, tierra de mañana, es un gran mundo. Es lo colonial y lo moderno, la llanura y el cerro, la playa y el bosque entremezclados en extraña confusión.

Desde esta ventana del hotel, en plena avenida Río Branco, veo salir el sol lentamente sobre un cerro semidesierto que se levanta a pocos cientos de metros, en pleno corazón de la urbe. El sol dora el cerro con tonos de aguamarina sobre el cielo verde pálido. Arriba hay unas

casas muy antiguas y poca vegetación. Los flancos del cerro están al descubierto, rocosos. Dos se deros suben por sus laderas: uno, más ancho, cortado, recto, como una escalera... Suben y bajan por esa calle extraña, hecha de escalones, hombres y mujeres, niños y animales...

La ciudad agitada amontona sus casas al pie de este cerro, lo rodea, lo aprieta, pero no lo invade. El cerro surge desnudo y desierto sobre las casas como el Pan de Azúcar surge de las olas del mar... Allá arriba, a cinco minutos del barrio más populoso, comercial y activo, hay tres casas solitarias y cuatro siluetas lentas. El sol y el viento, las piedras y las plantas tienen aún la fisonomía sencilla de cuando apenas la ciudad comenzó a existir. Todos sus progresos, su extensión, su modernización, han pasado ignorados allá arriba. Su población ha crecido de cientos a miles y pasado el millón..., pero la marea humana ha gira-

La ciudad de Río de Janeiro amontona sus casas al pie del Corcovado, que aquí vemos; lo rodea, lo aprieta, pero no lo invade.

do alrededor del cerro desierto respetando la soledad de su cumbre.

Desde este rascacielos de cientos de metros de altura, cuento hasta una docena de cerros como ése, acá y allá, surgiendo como islas del pasado sobre la marea del presente y diviso viboreando entre lenguas de tierra brazos de mar que recortan barrios oscuros con la claridad de las playas.

Río es como un mar de olas que suben y bajan. Cada barrio tiene sus cerros, sus arterias, sus playas y su mar...

Recorriendo sus barrios se siente como en ninguna parte que todo esto que le constituye no es más que un esbozo de un gran futuro. Brasil entero es un mundo de selvas vírgenes inmenso, inexplorado e inexplicable... •

AUTO CLUB informa

RAMBLER AMBASSADOR PRESIDENCIAL

IKA-Renault S. A., hizo entrega a la Presidencia de la Nación de dos vehículos Ambassador especialmente preparados para uso presidencial, que fueron adquiridos oportunamente. Estos vehículos —uno de los cuales muestra esta foto— fueron diseñados y construidos totalmente en la Planta de Santa Isabel, Córdoba, conservando las características propias de la línea Ambassador.



VIAJAN EJECUTIVOS DE WOBRON

PARTIERON con destino a Europa los ingenieros Jorge D. Barmack y César Z. Lewi, gerentes de Ingeniería y Matricería, respectivamente, de la fábrica argentina de embragues Wobron. En el transcurso de la gira visitarán a sus licenciadoras, con el fin de observar los últimos adelantos en materia de fabricación y control de embragues y discos de embrague, experiencias que luego volcarán a la planta que la empresa está terminando en General Pacheco, donde se fabrica la línea completa Wobron Legítimo, que es equipo original de todas las fábricas de automóviles, camiones y tractores argentinos.

REGRESARON DE EUROPA Y EE. UU. DIRECTORES DE PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS

REGRESARON de Europa y los Estados Unidos el ingeniero Víctor Prati y el señor Jorge López, director general y director secretario, respectivamente, de Prati-Vázquez Iglesias, a quienes vemos aquí a su llegada a Ezeiza. Durante su viaje visitaron las



firmas que han otorgado licencias a Prati-Vázquez Iglesias S. A. para la producción de sus artículos en la Argentina.

"RATING" DE L.P.

SEGUN 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 junio y julio han sido los siguientes:

Gala en la ópera. Ocho arias de óperas famosas por el tenor español Pedro Lavirgen (Music-Hall).

Lá, lá, lá. Con otros once temas populares por Caravelli y su orquesta (CBS).

La balada de Bonnie y Clyde. Por George Fame (CBS).

Espera, ya venimos. Por Chuck Johnson y Maxine Brown (Trova).

Te amo. Michel Legrand interpretando los éxitos de Cole Porter (Philips).

Botella de vino. Por The Fireballs (Emi).

El graduado. Canciones de Paul Simon por el autor y Garfunkel (CBS).

El genio de Charlie Parker (Trova).

El último vals. Por Engelberth Humperdinck (London).

La música de los grandes éxitos del cine. Por Leroy Holmes y su orquesta (CBS).

Enamorados. Por Vincent Morocco y su orquesta (Polydor).

Mi corazón comienza a sufrir. Por Long John Baldry (Music-Hall).

Beach Samba. Por Astrud Gilberto (Verve).

Wild Honey. Por The Beach Boys (Capitol).

Música, espías y amor. De la banda de sonido de la película (Decca).

Canción para ti. Por las Cuatro Voces (CBS).

El show de Roberto Carlos (CBS).

SE INAUGURA UN BUSTO DE ULRICO SCHMIDL

EN los últimos días de agosto se inaugurará, en el Parque Lezama, un busto de Ulrico Schmidl, primer cartógrafo e historiador alemán venido al país.

Dicho busto es obra de José Fioravanti, a quien le fue encomendado por la Comisión popular argentina de homenaje que preside el doctor Guillermo Gerbarini Islas y de la

que forman parte, entre otros, los doctores Horacio C. Rivarola y Mariano R. Castex, los generales Gualterio Ahrens y Benjamín Rattenbach y el almirante Eduardo Aumann.

La erección del monumento ha sido autorizada por Ley de la Nación, habiendo pertenecido la primera iniciativa al doctor Guillermo Schulz.

Como es sabido, don Ulrico Schmidl vino como arcaucero con don Pedro de Mendoza, participó en la fundación de Buenos Aires y permaneció más de 30 años en la zona de los ríos de La Plata y Paraná, escribiendo a su regreso a Alemania una crónica de viaje, que le ha valido merecido renombre.

PRESENTO PHILIPS LA "MUSICASSETTE"

Philips Argentina efectuó una reunión para presentar la "musicassette", música en cartuchos de su exclusividad sobre la base de cintas grabadas que se introducen en aparatos reproductores aplicables al automóvil y al hogar. En la foto vemos durante ese acto a los señores Hugo Perchini y Santos Lipesker, de Phonogram S. A. y Martínez y Espinosa C. A. de Philips S. A.



GOODYEAR GANO EN EL CAMPEONATO MUNDIAL DE ARADA

EN el 15º Campeonato Mundial de Arada, realizado recientemente en Salisbury, Rhodesia del Sur, triunfó el tractorista holandés M. A. Schoonen, cuyo tractor iba equipado con neumáticos Goodyear, tipo

Super Guía, en las ruedas delanteras, y Tracción Segura en las traseras. El segundo lugar lo obtuvo el tractorista Adolf Preuss, de Alemania, quien también equipó su tractor con neumáticos Goodyear.

Goodyear ha triunfado en 13 de los 15 Campeonatos Mundiales de Arada disputados hasta ahora. Estos dos aradores europeos derrotaron a los campeones nacionales de arada de 13 países, que se presentaron para disputar el Campeonato Mundial.



FERNET BRANCA DONA PREMIOS

Este es el trofeo "Amistad" que, como todos los demás premios del Torneo de Bochas por parejas, autorizado por la Federación Argentina de Bochas y organizado por el Departamento de Educación Física del Club Boca Juniors, ha sido donado por las Destilerías Fratelli Branca en nombre de su famoso Fernet Branca. El torneo se iniciará el 14 de Septiembre.

INAUGURARON 228 Kms DE ACCESOS A BARILOCHE

EN Collón Curá, lugar de empalme de las rutas 40 y 237, el secretario de Obras Públicas de la Nación, ing. Bernardo J. Loitgui, presidió el acto inaugural de 228 kilómetros de carretera, cuya construcción demandó la inversión de

3.800 millones de pesos, que fue financiada con préstamos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y la Agencia para el Desarrollo Internacional. La ceremonia contó con la presencia del gobernador de la provincia de Neuquén, ing. Rodolfo E. Rosauer, y fue precedida por el juramento de nuestra enseña patria, como homenaje al Día de la Bandera, por una unidad del 26º Regimiento de Infantería de Montaña.

EFICAZ PRODUCTO PARA MOTORES GASTADOS

UN aditivo formulado sobre la base de un notable descubrimiento de la petroquímica norteamericana es Kelube O-K.

La gran resistencia de este producto a la rotura de película tiende a aumen-

tar considerablemente la viscosidad de los aceites a temperaturas elevadas, permitiéndoles así conservar su "cuerpo".

Su aplicación más típica es la de agregarse al aceite del cárter de los motores para trabajo extra pesado o excedidos en kilometraje u horas de trabajo.

El uso de Kelube O-K, en todos los casos, disminuye considerablemente el consumo de aceite, aumentando la potencia por un mejor sellado de los cilindros, reduciendo también el humo excesivo del escape, característico en los motores "desinflados".

DESCUENTO A SOCIOS DEL A. C. A.

LA dirección del Hotel Residencial Caravelle, de San Carlos de Bariloche, nos pide dejemos constancia de su agradecimiento a los

múltiples amigos que ha contado entre sus huéspedes, y pone en conocimiento de los socios del Automóvil Club Argentino que ha dispuesto para ellos un descuento especial en las tarifas. La dirección del Hotel Caravelle es Bartolomé Mitre 278, T. E. 2203/2571 en Bariloche y Córdoba 657, piso 9º, of. 93, 392-3829/3759 en Buenos Aires.

FUE PRESENTADO EL NUEVO PROTOTIPO DE NISSAN

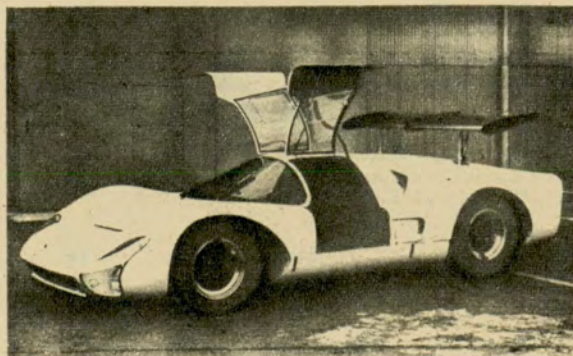
LA firma Nissan Motor Co. de Japón ha dado a conocer un nuevo prototipo de carreras, el R381. Ha sido producido con el fin de establecer las condiciones de funcionamiento de los automotores en performances de alta velocidad y potencia, y estudiar los aspectos que hacen a la seguridad, a través de análisis relativos a su manio-

brabilidad, frenaje y compartamiento de los neumáticos.

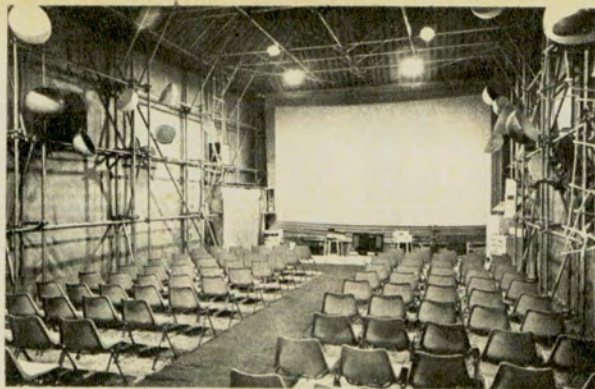
A partir de la presentación del primer prototipo, el R380-1, en 1965, la compañía ha prestado especial dedicación a estos aspectos con meritorios resultados, los que han sido incorporados a los vehículos de la marca, comercializados en los mercados internacionales.

Comparado con sus predecesores, el R381 ha sido construido dentro de las líneas más avanzadas del diseño y equipado con los últimos adelantos de la técnica mecánica.

El R381 ha hecho su debut en el quinto Gran Premio del Japón realizado en el autódromo de Fuji los días 2 y 3 de mayo últimos.



**DISEÑO
ROMANTICO
DE UN
STAND**



SINGULAR dimensión y revolucionaria estructura presentó el stand de Frávega S. A. en la Exposición Industrial de Palermo. En una gran carpa de lona a franjas anaranjadas y amarillas, con dos cúpulas, un original muñeco permanente iluminado durante todas las noches con imponente spots y guirnalda circenses. Dentro de esta inmensa carpa, con capacidad para 150 personas, con efectos luminosos especiales, con cinco cámaras proyectoras y con la atención permanente de un equipo de aproximadamente 10 personas, se proyectó un interesante audiovisual referente a la evolución del confort a través del tiempo.

**"A LOS
MANDARINES"
AGASAJO AL
PERIODISMO**

CON motivo de cumplir su 67º aniversario, "A los Mandarines", tradicional empresa dedicada a la elaboración y comercialización de café, agasajó a la prensa nacional y extranjera en retribución de las atenciones que le dispensara durante su ininterrumpida actuación comercial en el país.

Concurrieron representantes de la prensa gráfica, oral y televisiva, quienes fueron recibidos por el Directorio y realizaron una visita a la planta de elaboración, apreciando diversos detalles técnicos de funcionamiento y producción.

**AMADEO CARRIZO
CON ESTUDIANTES**

A Estudiantes de La Plata, Deportista del mes de mayo, y a Amadeo Carrizo, Deportista del mes de junio, se les entregó, durante un agasajo, los trofeos correspondientes, instituidos por la Cabalgata Deportiva Gillette y otorgados por el Círculo de Periodistas Deportivos.

La distinción correspondió a Estudiantes por su brillante actuación en la Copa Libertadores, que culminó con la conquista del título de Campeón de América, y a Amadeo Carrizo por su meritoria y larga campaña en el profesionalismo y su espectacular retorno a la primera división.

**CONVENCION
DE VENTAS
"SISTEMA DELGADO"**

DON Antonio Delgado, Presidente del Directorio de Antonio Delgado S.A.I.C., productores del calzado "Sistema Delgado", presidió los actos de la convención de Representantes de Ventas celebrada en un hotel céntrico.

La empresa ofreció un agasajo a personalidades de la industria y del comercio, quienes tuvieron ocasión de observar los nuevos modelos para la temporada Primavera-Verano 1968/69.

**FABRICAN UN
NUEVO MODELO
DE AMORTIGUADORES**

MODESTO Bertolini S.A.I.C.I.E., productora de amortiguadores Decarbon a gas, ha comenzado la fabricación de un nuevo modelo de amortiguadores a gas para transporte pesado, bajo la denominación Domador.

Este nuevo modelo es fabricado en tubos de proceso anticorrosivo, tratamiento éste que otorga gran durabilidad externa al amortiguador.

Las virtudes de los amortiguadores a gas, en este modelo, se mantienen inalterables, pues el amortiguador Domador está amparado por licencia Decarbon.



**ESCUELA DE
MECANICA**

(AUTOMOTORES)

SE HALLA ABIERTA LA INSCRIPCION PARA EL CURSO DE
MECANICA LIGERA

TURNOS:

LUNES, MIERCOLES y VIERNES de 18 a 20 Hs.

LUNES, MIERCOLES y VIERNES de 20.15 a 22.15 Hs.

MARTES y JUEVES de 19 a 22 Hs.

SABADOS de 8 a 12 Hs.

SABADOS de 14 a 18 Hs.

DURACION: 60 Hs. VACANTES LIMITADAS

TALLER DE AFINACION

A DISPOSICION DE LOS SOCIOS

INFORMES

Av. VELEZ SARFIELD 850 - T. E. 21-6650 de 9 a 21 Hs.

EL TURISMO

SOBRE SUS POSIBILIDADES HABLA EL GOBERNADOR

Para puntualizar los términos de la tarea en marcha, AUTOCLUB solicitó al presidente de la filial Posadas del Automóvil Club Argentino, Dr. Santiago E. Galián, que entrevistase al gobernador Montiel, a fin de conocer sus propósitos y proyectos en el campo del turismo, ya que pensamos que cuanto se diga y se haga para canalizar la corriente turística hacia la hermosa provincia de Misiones, será de interés para los argentinos y extranjeros que ansían conocer sus extraordinarias bellezas.

HUGO Jorge Montiel, el dinámico gobernador de Misiones, es un hombre joven, radicado en nuestro medio desde hace 15 años, donde formó su hogar con doña Isabel Pech. Obtenido su retiro del Ejército, se dedicó a las tareas agrarias en esta provincia y en Corrientes, interesante experiencia que indudablemente allana los problemas a que se ve abocado como gobernante. Su profundo conocimiento de Misiones en el aspecto integral de sus fuentes de producción, de sus habitantes y de su cultura, constituyen los pilares con los que elabora y construye el andamiaje de su obra de gobierno.

Entre sus múltiples inquietudes, es particularmente acentuada su preocupación por el desarrollo integral del turismo en Misiones. Y es que el gran potencial natural de valor turístico que ofrece esta provincia, y que abarca prácticamente la totalidad de su área, ha originado el crecimiento de un mercado que puede llegar a tener una importante incidencia en la actividad económica y social de la Provincia. A este respecto, debe tenerse en cuenta que la tasa de crecimiento de afluencia turística a este Estado es aproximadamente de 26 % anual.

Misiones y el turismo

Por otra parte, Misiones, sin lugar a dudas, abarca en este aspecto un lugar privilegiado en el país, no sólo por su maravilla máxima, las Cataratas del Iguazú, sino por la topografía misma de su suelo: cerros, quebradas, valles, ríos y arroyos; sus caminos rojos, que serpentean junto a la selva milenaria; el acento típico de hombres y mujeres venidos de países lejanos, con sus cabellos dorados que contrastan con la piel quemada por nuestros soles de fuego, y con vida y costumbres propias y religión y razas que se funden en prototipo de un ser auténticamente misionero: fuerte, luchador, sufrido, optimista, hospitalario e infinitamente bondadoso. Misiones tiene eso y mucho más: su historia jesuítica gráficamente representada por las ruinas de San Ignacio, Loreto, Santa María, en las que el espíritu del cristianismo se asoma constantemente en los umbrosos muros de piedras patinadas por los siglos.



El gobernador de Misiones, capitán (R. E.) Hugo Jorge Montiel, formula declaraciones acerca del turismo en esa provincia al presidente de la filial Posadas del Automóvil Club Argentino, doctor Santiago Emilio Galián.

Considerando el turismo no sólo como una fuente de ingresos, sino también de salud mental y física del hombre, y para que pueda manifestarse como una actividad estable en estos aspectos, este gobierno estimó oportuno fijar las bases para su desarrollo, encarando los problemas inherentes con criterio técnico-científico y utilizando una metodología en vigencia en países donde esa labor está altamente planificada. El plan de desarrollo en esta materia permitirá, además, recurrir a organismos crediticios internacionales, para lograr ayuda financiera destinada a la ejecución de importantes obras de infraestructura que complementarán el desenvolvimiento programado.

El señor Hugo Jorge Montiel, con quien el autor de esta nota ha mantenido interesantes pláticas sobre el tema, trasunta entusiasmo y justificado optimismo cuando aborda, carpetas en mano, los proyectos y planes aprobados para convertir a Misiones en la región argentina más visitada por turistas de todo el mundo.

Habla el Gobernador

Nos dice nuestro entrevistado que los planes que conducen al logro de tan ansiada meta están en marcha, y agrega: El gobierno de Misiones entiende que todo empeño de promoción turística debe comenzar con la educación destinada a crear una conciencia en la materia. La política en tal sentido debe ser coherente entre el Poder Ejecutivo y las Municipalidades, pues es menester obtener que la población colabore en la atención respetuosa y cordial de los visitantes.

Este es el panorama que puede observarse frente al Brasil desde la Hostería, que actualmente pertenece al Automóvil Club Argentino.

Más adelante nos expresa:

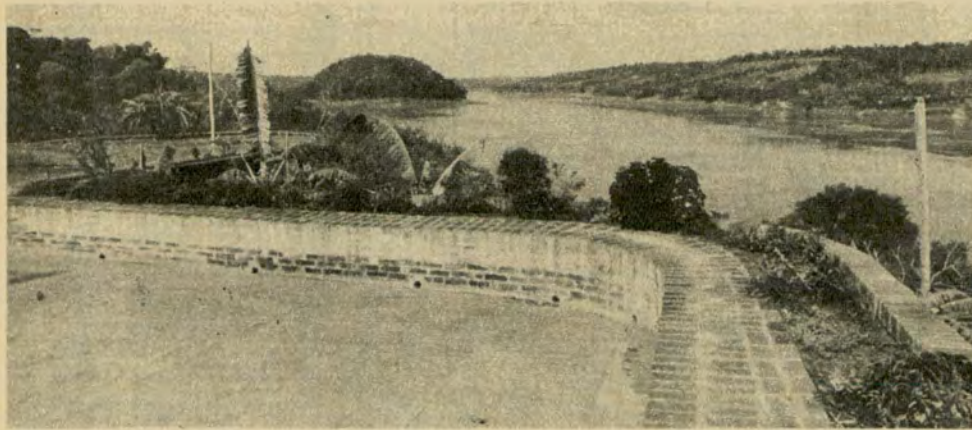
—Consideramos que las áreas de dos parques provinciales de turismo, el de los Saltos de Moconá y el de Puerto Libertad, brindarán insospechada atracción para las corrientes turísticas que visiten Misiones. Un camino provincial —en construcción— brindará fácil acceso a los Saltos de Moconá, complementándose con una pista de aterrizaje de 1.800 metros, la construcción de un parador central y una serie de moteles que estimularán el aporte privado. En lo que se refiere al Parque Provincial de Turismo de Puerto Libertad —continúa nuestro entrevistado—, el Instituto de Previsión Social de Misiones tomará a su cargo la totalidad del puerto y llevará a la realidad un plan por etapas, que incluye la refacción de los chalets existentes a medida que los mismos sean desocupados, lográndose de esta suerte un verdadero pueblo turístico que contará con comodidades para ochocientas personas.

Como podrá apreciar el lector, al Gobierno del señor Montiel le preocupa no sólo el complejo Cataratas, sino también la planificación total del turismo en la provincia, esperando la cooperación efectiva de la Dirección de Parques Nacionales y de los vecinos, quienes, en defi-



EN MISIONES

CAPITAN (R.E.) HUGO JORGE MONTIEL



También desde la Hostería, hoy del Automóvil Club Argentino, puede disfrutarse de esta hermosa vista, correspondiente a Monte Carlo.

nitiva, serán los beneficiarios de la realización integral de los proyectos.

—Con relación a las Ruinas Jesuíticas de San Ignacio, Loreto, Santa María, Santa Ana —expresa el señor Montiel—, se convertirán en un espectáculo de luz y sonido, cuya difusión interesará a otras provincias. Aspiramos a que el turista, tomando como base la ciudad de Posadas, pueda permanecer en Misiones durante varios días, visitando el Cañadón de Profundidad, Cerro Victoria, Cueva del Teyú-cuaré, Cerro Santa Ana, Salto Encantado, Puerto Candelaria (lugar histórico), para luego continuar el recorrido hacia el interior de la Provincia teniendo como meta las Cataratas del Iguazú.

La hotelería y el turismo

Considerando que la hotelería constituye un aspecto fundamental para estimular la promoción de corrientes turísticas hacia Misiones, el señor Montiel nos expresó que al declarar al turismo de "interés provincial", a través de la ley respectiva, se preverán líneas de créditos atendidas por el Instituto de Previsión Social y por el Banco de la Provincia de Misiones, a lo que se agregaría la donación de la tierra para la construcción de edificios por parte del sector pri-

vado, a fin de lograr el desarrollo de las zonas turísticas.

—Es justiciero destacar —agregó— el aporte de la Secretaría de Difusión y Turismo de la Presidencia de la Nación a los planes puestos en marcha por la Provincia. Dicha Secretaría, tiene en preparación una ley por la que se transferiría a la Provincia los hoteles de Cataratas y de Puerto Iguazú; encarará además, la construcción del camino pavimentado de Puerto Iguazú a las Cataratas, mediante el aporte de 400 millones de pesos; la construcción por Infraestructura de Aeronáutica de una aeropista afirmada de 3 mil metros, por un importe equivalente al anterior, a cargo también de dicha Secretaría de Estado, y la construcción de un hotel de 250 habitaciones en Puerto Peligro, Cataratas. Otro importante aporte de esa Secretaría es el servicio que, en el término de cuatro meses aproximadamente, cumplirá el buque-motor Guayra, cuya reparación se realiza actualmente, y que cubrirá el recorrido entre Posadas e Iguazú.

La infraestructura caminera

En cuanto a la infraestructura caminera, además de su fundamental importancia para el desarrollo económico en todos sus aspectos, favorecería notablemente al turismo, como es obvio, al permitir el acceso, por vías adecuadas, a los distintos lugares de atracción turística. De ahí que el Gobierno de la Provincia oriente sus esfuerzos en tal sentido, ya sea a través de gestiones realizadas ante Vialidad Nacional, o mediante la ejecución de obras viales incluidas en su Plan respectivo. Es así como en la actualidad se halla en marcha la pavimentación de la Ruta 12, cuyas obras fueran adjudicadas hasta Monte Carlo, previéndose la licitación del tramo Monte Carlo-Eldorado para antes de fin de año, y el último tramo hasta Iguazú, el próximo año. Igualmente, Vialidad Nacional construirá el tramo faltante entre Santa Ana y Oberá y encarará el mejoramiento de los actuales pavimentos en los tramos Itaembé-Zaimán y Zaimán-San Juan. Por su parte, la Dirección Provincial de Vialidad ejecuta las siguientes obras viales: pavimento de la

Ruta Nº 1 Posadas-San José; pavimento de la Ruta Nº 4 Santa Ana-Leandro N. Alem; construcción de obras básicas en la Ruta Nº 6, tramo Gobernador Roca-Campo Viera, y construcción de los puentes Tacuara, Chapá y Bonito, en el tramo citado; pavimento de la Ruta Nº 17, tramo Eldorado-Santiago de Liniers. Ira. Sección, financiado con fondos de F.I.T.; y el tramo Santiago de Liniers-Bernardo de Irigoyen y Empalme Toñunas, 2ª y 3ª Secciones, también financiada con fondos del F.I.T. Se atiende, además, a la conservación y mejoramiento de las rutas que llevan a la costa del Río Uruguay, las que se hallan en perfectas condiciones de transitabilidad. Cabe señalar también que Vialidad Nacional ejecuta actualmente las obras de construcción de los puentes sobre los Arroyos Piray Guazú y Piray Mini, habiéndose habilitado el puente sobre el Arroyo Paranay, todos en la Ruta Nº 12. En consecuencia, Misiones cuenta a la fecha con 300 km de ruta pavimentada en construcción por Vialidad Nacional y Provincial, y será iniciada antes de fin de año la de 100 kilómetros más.

Evidentemente para concretar lo antedicho, se transformará la estructura económica de la Provincia, lo que abrirá innegables perspectivas al turismo, al ofrecer al viajero fácil acceso a lugares de agreste y fuerte belleza que permanecían ocultos entre la maraña de la selva y los empinados cerros, permitiéndole admirar espectáculos realmente maravillosos. Como apreciable complemento, cabe destacar que últimamente el Automóvil Club Argentino suscribió un convenio con el Gobierno de la Provincia de Misiones, que le hizo entrega de las hosterías ubicadas en San Ignacio, San Javier, Apóstoles, Eldorado y Monte Carlo, para cuya adecuación y funcionamiento nuestra institución invertirá alrededor de 50 millones de pesos.

Conceptos finales

Este breve resumen de lo que se hace y se hará por la promoción turística en Misiones, refleja perfectamente las estructuras planificadas por los organismos respectivos del orden nacional. Las condiciones están dadas para que en poco tiempo esta hermosa región del país sea conocida y admirada por turistas de todo el mundo.

Antes de dar término a la entrevista, el Gobernador nos dice:

—En 1967 ingresaron a esta Provincia entre 15.000 y 20.000 turistas, debiéndose la relativa imprecisión de esta cifra a algunas deficiencias, que serán subsanadas en el futuro, del contralor estadístico; pues bien, abrigo la firme y fundada confianza de que, a la vuelta de muy pocos años, la corriente turística a Misiones será tan considerable que los ingresos previsibles que de ella han de derivar habrán de constituir un poderoso refuerzo para la economía misionera.

Por nuestra parte, agradecemos en nombre de AUTOCLUB, la cordial deferencia del gobernador Montiel y desde lo más íntimo de nuestros sentimientos, auguramos la feliz culminación de esos esfuerzos. Dejamos la vieja Casa de Gobierno, soñando como misioneros y como argentinos en la ascendente etapa que ha comenzado. •



AUTORIDADES DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

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 Victoria

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

Viccomodoro 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

PALABRAS CONMOVEDORAS

Una carta del presidente
Lyndon Johnson a su nieto

A fines de junio último cumplió un año de vida el primer nieto de Lyndon B. Johnson, presidente de los Estados Unidos. En sí mismo el hecho, contemplado desde el punto de vista de la vida nacional de aquel país —o de otro cualquiera—, no tendría más significación que el de un feliz acontecimiento familiar, aunque ocurrido en el seno de un hogar que atrae la curiosidad o el interés del mundo entero; pero lo que en este caso contribuye a dar singular importancia a la noticia es la original circunstancia de que el abuelo-presidente haya dirigido a su pequeño nieto una carta que vale no sólo por el conmovedor acento que la impregna sino también porque, de alguna manera, significa algo así como un testamento político y constituye un noble documento que podría servir de sintética *cartilla* de conducta para quienes tienen la responsabilidad de decidir en el gobierno de este mundo difícil. Por todas esas condiciones creemos interesante reproducir esa carta, no obstante los meses transcurridos. Dice así:

"Querido Lyn:

Hoy es un día muy especial para ambos. Señala tu primer año de vida y mi primer año como abuelo. Es un papel que me ha dado mayores alegrías que cualquier otro, y no hubiera sido posible sin ti.

"Hoy en día se habla mucho de la brecha entre generaciones.

"Quizá cuando seas suficientemente mayor para leer esta carta aquella habrá desaparecido. Ahora mismo no la temo, la saludo. Porque la brecha generacional entre ambos crea esos sentimientos muy especiales que existen cuando sostengo tu mano entre

la mía o te alzo sobre mis rodillas.

"Este tipo de comportamiento no durará mucho, me temo.

"Será pronto reemplazado por un proceder más apropiado para un ciudadano mayor y su nieto. Al desaparecer la brecha de edad entre ambos en los años próximos yo aún seguiré llamándote Lyn, pero en una voz diferente, y tú salpicarás tus conversaciones conmigo liberalmente con 'señor'.

"Pero hagamos un pacto, aquí y ahora, de jamás olvidar interiormente estos días, estas emociones y esta calidez, y de confiar en que las compartiremos, con independencia de las costumbres, en lo que puedan restringir nuestro comportamiento interior y su expresión.

"Tú eres mi vínculo con el futuro; también eres mi vínculo con el presente. En ti y a través de ti he contemplado un sentimiento más profundo de responsabilidad hacia todos los demás niños, sus madres, sus padres y abuelos, no sólo en los Estados Unidos sino en todo el mundo.

"Y devotamente te deseo una fructífera y noble vida, una vida libre de guerra, pobreza, enfermedad y oscuridad interior, y que terminen las condiciones que separan a los padres de sus familias en ocasiones dichosas como esta.

"Este es mi deseo y, con la ayuda de Dios, a esto me dedicaré. En el tiempo de vida que me queda, haré todo lo que esté en mi poder para realizarlo. No sólo para nosotros, en nuestra época, sino para todos los hombres, para toda las épocas.

"Que Dios te bendiga, nieto. Con amor:"

LYNDON B. JOHNSON

PAVIMENTARAN EL CAMINO DE

TRES ARROYOS A CLAROMECO

HA sido firmado el contrato para la ejecución del pavimento en el camino Tres Arroyos-Claromecó y acceso a San Francisco de Bellocq por un monto total de 375.075.005 pesos.

El camino que se pavimentará, integrante de la ruta provincial 73, reviste importancia para la zona sureña dado que conecta a las localidades de Claromecó y San Francisco de Bellocq con la ruta

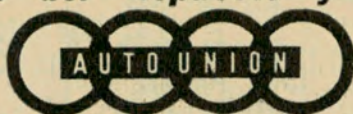
nacional N° 228 pavimentada Tres Arroyos-Necochea. El afirmado de esta ruta facilitará el transporte de cereales y conformará, además, un viejo anhelo de los pobladores de esa región que se verán favorecidos con la conexión directa al ya progresista balneario de Claromecó. La longitud del camino aludido supera los 55 kilómetros al que se le agregan aproximadamente 3 de acceso a Bellocq.

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

Anexo: Planta integral de reconstrucción de motores DKW
Laboratorio Modelo para acondicionamiento del cigüeñal.
Trabajos Garantidos.



Legítimos y Nacionales aprobados por I.A.S.F.S.A.
Adquiéralos en

MELONI Hnos. S.R.L.

SOCIOS DEL A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

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 GIRO



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)



SANTA RITA

S. e. C. p. A.

REPUESTOS Y ACCESORIOS
LEGITIMOS
CHAPA - PINTURA
SERVICE ESPECIALIZADO
I.A.S.F.S.A.



SERVICIO MECANICO INTEGRAL

PEÑA 3047/49-82-0665
(alt. Las Heras 2900)

LANZANI Y GHIOTTI

LA CASA DEL AMORTIGUADOR

"28 años en la especialidad"

- TREN DELANTERO
- CAJA DE DIRECCION
- DIRECCION
- FRENOS
- EMBRAGUE
- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400
Adm. T. E. 89 - 2357 Playa 89 - 3224

DE COMPETICION



DISTRIBUIDORES
AMORTIGUADORES
"S.A.D.A.R."

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

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

REPUESTOS **AUTO UNION**

LEGITIMOS - FABRICACION PROPIA
GRACIELA - GW - INSTITEC

RECAMBIO DE CIGUEÑALES • RECTIFICACION DE MOTORES

casa ambrosino

J. O. AMBROSINO R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - Bs. Aires
T. E. 72-3264

Borgward
SERVICE GARANTIZADO

Borgward

Repuestos y Accesorios Nacionales e Importados

ISABELLA
B 611 - R - D

Servicio mecánico completo

TEDMA S. R. L.
IMPORTADORES

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

CONSTITUCION 1049 26-0373

Cadillac
SERVICE GARANTIZADO

AGUIRRE, MASTRO Y CIA.
SOCIEDAD ANONIMA

Servicio

CADILLAC, OLDSMOBILE Y PONTIAC

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS

AUSTRIA 2658 T. E. 83-8310
(a una cuadra del A. C. A.)

AUXILIO MECANICO
NUEVO NUMERO TELEFONICO
82-6081

Citroën
SERVICE GARANTIZADO

CITROEN 2-CV
MECANICA-INTEGRAL ESPECIALIZADA

AUTO FRAN

NEUQUEN 1020/24
T. E. 90-2548 - Bs. As.

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

LAPRIDA S.A.
CONCESIONARIO
FIAT

LAPRIDA 2150/60

a una cuadra de Avdas. Las Heras y Pueyrredón con Taller de Service en el centro de la ciudad.

T. E. 84-0212 y 83-3862

Técnica Mecánica "SILVIO"
77 - 7777

CADILLAC
OLDSMOBILE
PONTIAC
NICARAGUA 5856

CAJA "HYDRA-MATIC"
REPUESTOS LEGITIMOS

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

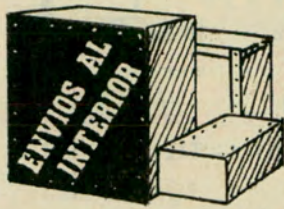
SERVICIO AUTORIZADO



REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS

FIATODO

SARMIENTO 3899 esq. SALGUERO
T. E. 87 - 1852 - 1992



ESPECIALIDAD



N 846

Renault

SERVICE GARANTIZADO



RENAULT

SERVICE
REPARACIONES
EN HORAS

SALTA 1325
23-8913 y 23-5673

765 N

Peugeot

SERVICE GARANTIZADO

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

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.

Volkswagen

SERVICE GARANTIZADO

REPUESTOS



LEGITIMOS

GERMANY

MOTORS
de SCHERBUK & MADSEN

VOLKSWAGEN

- MECANICA
- ELECTRICIDAD
- CHAPA Y PINTURA

CONCESIONARIOS

EL SALVADOR 4186

T. E. 89 - 6164

EL PROBLEMA DE
AMORTIGUACION
DE SU PEUGEOT
403 - 404
LO SOLUCIONA...



SERVICE AUTORIZADO PEUGEOT

TALLERES MECANICOS

SAN EDUARDO

J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

HELLER Hnos.

SERVICIO OFICIAL

PEUGEOT



TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO

REPUESTOS LEGITIMOS

VENTAS Y CONSIGNACIONES
CRAMER 3274-76 • 70-0325

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.



ALFARD

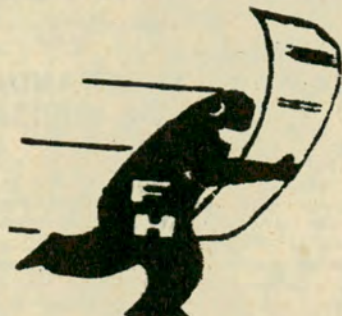
S. R. L.

REPUESTOS
LEGITIMOS

AUTORIZADO

BULNES 2727 - Buenos Aires

T. E. 83-5264 y 84-2667



El cristal curvo de su automóvil está en
FRUMENTO Hnos.

S. A. C. I. F. I.

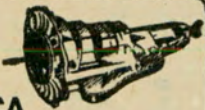
IMPORTADORES - COLOCACION INMEDIATA

ALVAREZ THOMAS 928/44
T. E. 55 - 0446 y 54 - 1880

Sucursal Ramos Mejía:
RIVADAVIA 14782

Repuestos y Accesorios

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

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

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. DESCONTO ESPECIAL

ADMINIST. Y VENTAS:
AV. CORRIENTES 6499-54 - 1036
COLOCACION Y VENTA:
AV. EL CANO 2922 - 73-1903

Cromados

CROMADO DE LLANTAS ZINC CROMATIZADO

ESTAÑADO POR INMERSION
ESTAÑADO ELECTROLITICO

JUAN MANZORRO

BOULOGNE SUR MER 565

VILLA MAIPU - Ptdo. San Martín
Teléfono 740-9008

Elásticos

ANGELITO

ELASTICOS PARA TODO TIPO DE AUTOMOVILES

ELASTICOS LEGITIMOS PARA "FIAT 600" A PRECIOS SIN COMPETENCIA

COLOCAMOS AMORTIGUADORES Y ESPIRALES ESPECIALES CON GARANTIA

MONROE 4069 - T. E. 52-5262

COLOCACION Y VENTA DE ELASTICOS Y ESPIRALES PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE AUTOMOTORES

ALBERTO H. CARMONA y Hno.
CASTILLO 1064
Buc. JUAN B. JUSTO 2000
T. E. 77-7528
BUENOS AIRES

Silenciadores y Caños de Escape



SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

Para todas las marcas
EQUIPOS ABARTH para Peugeot - Fiat - Ford - Chevrolet - Valiant

CASA LUNERTI

BULNES 739 T. E. 86-1343

Trofeos y Medallas

CASA BELLUNI

Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones
TALLERES PROPIOS
CANGALLO 1161, Bs. As.

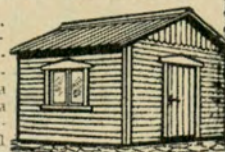
T. E. 35-1282/0562

URUGUAY 170
T. E. 45-9011

Varios

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

FACIL DE ARMAR. Ideal para depósito, vivienda, garaje, 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

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

CREOSE LA CAMARA SANJUANINA DE TURISMO

EN San Juan se creó la Cámara Sanjuanina de Turismo, habiéndose designado como presidente provisional el señor Enrique Uliarte, actual presidente de la Cámara de Hoteles y Afines de aquella provincia, y como secretarios a los señores Rodolfo Hurtado, de Aerolíneas Argentinas, y a Héctor Alonso, de Ala-Austral.

Hoteles

GRAN HOTEL SAN CARLOS

100 habitaciones
con baño privado -
Calefacción - Telé-
feno - Aire
acondicionado -
Radio - Televisión

SUIPACHA 39

Tel. 40-7021 al 26 - 49-8610 al 17
BUENOS AIRES

Servicio de Cocheras

10% DE DESCUENTO
PRESENTANDO ESTE AVISO

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.

PARAGUAY 474 - T. E. 32 - 5344/48

GRAN HOTEL EIBAR

Su casa en la
calle Florida

100 habitaciones a to-
do confort moderno.
Recién inaugurado.

RESERVAS:

FLORIDA 328
T. E. 45 - 1698



HOTEL CRILLON



Refrigeración
Grill y salón de
té danzante
Apartamentos
con baño privado
y teléfonos

DOS PERSONAS,
desde \$ 1.800.-

SANTA FE 796 esq. Esmeralda
T. E. 32 - 8180/92

Delante a la Plaza San Martín
BUENOS AIRES

EN BUENOS AIRES LE ESPERAN:



Embajador Hotel

100 HABITACIONES

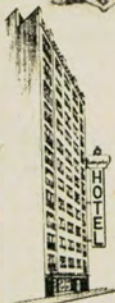
TODO CONFORT
EN LO MEJOR DEL
BARRIO NORTE
a pasos de
Av. Santa Fe

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

HOTEL EL MOLINO A UNA CUADRA DEL CONGRESO

EL MAXIMO CONFORT
CALEFACCION Y REFRIGERACION
TELEFONO Y BAÑO PRIVADOS
BAR, RECEPCION, TELEVISION

PRECIOS ESPECIALES PARA FAMILIAS
EN DEPARTAMENTOS DE 2 AMBIENTES

AV. CALLAO 164 BS. AS.

T. E. 46-8961 - 8941
46-9152 - 9112



GRAN HOTEL ARGENTINO

SU HOGAR EN
BUENOS AIRES

frente a la majestuosa y estratégica
AVENIDA 9 DE JULIO

160 habitaciones con baño
privado - bar americano -
comedor - televisión - refri-
geración y calefacción.

Salón de Fiestas

Carlos Pellegrini 37 T. E. 35-3071/79

EN BUENOS
AIRES

ITALIA HOTEL ROMANELLI



UNICO CON
GARAJE PROPIO
130 HABITACIONES
130 BAÑOS PRIVADOS
130 TELEFONOS

RESTAURANTE
A LA CARTA
AIRE ACONDICIONADO
Dirección Telefónica
ROMAHOTELES

RECONQUISTA 647 - T. E. 32 - 6361



HOTEL TRES SARGENTOS

Departamentos con baño privado -
Radio - Televisión - Teléfono -
Aire acondicionado - Agua caliente
- Agua helada - Calefacción.

TRES SARGENTOS 345 - T. E. 32-6081

Restaurantes

RESTAURANTE

SORRENTO SELECT

- Cocina internacional
 - Despedidas - Banquetes
- Especialidades en mariscos -
Carne de exportación

Corrientes 668 T. E. 45 - 3787

RESTAURANTE

"EL GRAN DON SANCHO"

OJEA, VELLO y CIA.

COCINA
INTERNACIONAL

SUIPACHA 453

Tel. 35 - 2654



RESTAURANT Y PARRILLA



REYES DEL BIFE

COCINA INTERNACIONAL

Especialidades:
Carne de Exportación,
Pescados y Mariscos,
- Banquetes.

Pastas, Despedidas

ABIERTO DIA Y NOCHE

PARANA 378 (casi esq. Ctes.) 46 - 8568

PIZZERIA

"Guerrín"

MALVEZZI y GRONDONA

La pizzería más popular de la calle Corrientes

35 clases de pizza

CORRIENTES 1368 40 - 8141

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

URBANIZARAN LA PLAYA PERALTA RAMOS

EL Ministerio de Obras Públicas dará comienzo en breve a los trabajos de urbanización de la playa Peralta Ramos, en el balneario marplatense, los que corresponden a la primera etapa del proyecto preparado. La obra, de acuerdo con los resultados de la licitación oportunamente convocada, ha sido adjudicada a la empresa Omen Obras Hidráulicas S.A., que habrá de ejecutarla con un presupuesto de \$91.801.135 moneda nacional.

Miembros del jurado del concurso de afiches para la FITAC, con el presidente del A.C.A. en la sala. De izquierda a derecha, los señores: comisario doctor Gerildo Rigioli, Lino A. Palacio, doctor César C. Carman, Víctor Rebuffo, Adolfo Valdez e ingeniero José B. García.



El concurso de afiches organizado por la FITAC

EL Automóvil Club Argentino, en cumplimiento de una resolución aprobada en la XXII Asamblea de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC), ha organizado un concurso local de afiches sobre el tema "Seguridad en el Tránsito", para despertar una mayor conciencia acerca de este problema tan importante. Dicho concurso local tuvo un carácter selectivo, según lo establecido en el artículo 2º de las bases, de modo que los tres primeros premios participen en el certamen final internacional que llevará a cabo la FITAC, y en el que intervienen representantes de todos los países del Continente que tengan alguna Entidad afiliada a la mencionada Federación.

Cabe elogiar la decisión de la FITAC, de promover un concurso de esta naturaleza, porque sin duda alguna, es una efectiva contribución para promover el interés acerca del tránsito y su seguridad, máxime en circunstancias en que los países de América están incrementando su parque automotor e intensificando el turismo interno e internacional, lo que significa un mayor volumen de tránsito en ciudades y rutas con la consiguiente secuela de problemas.

La acogida en nuestro país ha sido auspiciosa, tanto en la Capital como en el Interior, no sólo por el número de participantes que alcanzó a 104, sino también por la calidad de los trabajos presentados que, en opinión del jurado, alcanzaron un muy buen nivel.

El jurado, integrado por los señores Ing. José B. García, en representación de la Dirección Municipal de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires; el comisario Dr. Gerildo Rigioli, en representación de la División Tránsito de la Policía Federal Argentina; el profesor Víctor Rebuffo, en representación de la Escuela Nacional de Artes Gráficas "Pedro de Mendoza"; el profesor Adolfo Valdez, en representación de la Asociación Argentina de la Propaganda y Lino Alcides Palacio, designado por la Entidad, se reunió en la Sede Central del A.C.A.,

donde fueron recibidos por el Dr. César Carman, quien les agradeció su presencia y les deseó éxito en su gestión.

A continuación se abocaron a su tarea y luego de extensas deliberaciones, resolvieron otorgar el primero, segundo y tercer premio a los trabajos que responden a los seudónimos de "SHARKS", "ALANONIMITO" y "GUS", respectivamente. Además, y también por unánime voto del jurado, se acordaron menciones especiales en pie de igualdad a los afiches cuyos lemas son "FONDO BLANCO", "SEMAPHORUS", "OLHOS", "PA-PITE" y "ONANELLA".

La apertura de sobres para conocer el nombre de los autores de los tres primeros se efectuará luego de la selección interamericana, que estará a cargo del jurado designado por la FITAC.

El Automóvil Club Argentino, reitera su agradecimiento a los organismos técnicos y a las entidades que enviaron sus representantes para integrar el jurado, el que, sin lugar a dudas, por la calidad de sus componentes tuvo un relieve muy singular.

VII GRAN PREMIO DE MEXICO

EL domingo 3 de noviembre próximo se llevará a cabo en el autódromo de la ciudad de México, la carrera denominada VII Gran Premio de México, con las correspondientes prácticas a efectuarse los días 1 y 2 del mismo mes. Participarán en ella destacados pilotos internacionales, conduciendo los más veloces automóviles de tipo Fórmula 1. La oficina de Relaciones Pública del Gran Premio atenderá solicitudes de reserva de boletos, envío de carteles, programas, etc. Así nos informa el Comité Organizador del Gran Premio de México, oficina de Relaciones Públicas, Lancaster 17, Col. Juárez. México 6, D. F.

LIBROS RECIBIDOS

(Viene de la página 156)

99 SILENCIOS, POR LEON HERMAN

Se trata de una colección de 99 agudas caricaturas, reunidas en un volumen lujoso, primorosamente impreso. Estos trabajos, de valor casi uniforme y homogéneo, revelan la penetración del autor en la intimidad espiritual, digamos así, de los temas, a veces muy complejos, que aborda. Su técnica es excelente. Debe agregarse que a través de ese casi centenar de dibujos caricaturescos aflora un humorismo limpio, pero perceptiblemente teñido de un amargo escepticismo, que constituye la nota dominante en la mayoría de esos trabajos (M.G.).

PANORAMA CULTURAL 1967, editado por la Dirección General de Difusión Cultural de la Subsecretaría de Cultura de la Nación.

Es éste un magnífico trabajo de síntesis e información que comprende todos los aspectos de la actividad cultural cumplida en el país en el transcurso del año último. La primera sección del volumen está ocupada por la minuciosa mención de las efemérides vinculadas al tema; siguen las secciones dedicadas a las letras, las artes plásticas, las artes rítmicas, el teatro, la cinematografía, la ciencia y la técnica; cerrándose con un capítulo dedicado a noticias varias. Este meritorio trabajo está adecuadamente ilustrado y su valor queda exaltado con la colaboración de críticos y escritores que han aportado sus talentosos juicios en artículos o notas que acrecientan la calidad de la obra (M.G.).

Correo Argentino Central Sucursal
Tarifa reducida
Concesión 209



En Torino S, 4 puertas, todo el confort viene de fábrica.

Radio - cuentavueeltas - palanca al piso - asientos reclinables - frenos a disco con servo freno - cinturones de seguridad - calefactor - alternador - caja de 4 marchas sincronizadas - etc.

Elementos indispensables en un automóvil de categoría, que en Torino-S vienen "sin costo extra" porque el sentido familiar con que está hecho, lo comprende todo. Incluso la economía... (consume nafta común).

En cuanto a su calidad... bueno, no digamos nada ... permítanos demostrársela. Remitiendo el cupón adjunto, podrá solicitar folletos explicativos y demostración de manejo sin compromiso.



TORINO  **S**

...el auto de la familia

Señores Información IKA-RENAULT - Sarmiento 1230 - Capital Federal



A continuación les solicito, sin cargo alguno para mí: (Tilde lo que corresponda)

Prueba de manejo Torino-S: Tasación de mi auto usado: Folletos:

Nombre y Apellido: _____

Dirección: _____ Localidad: _____

RRRNMBRR



Un sensacional
ofrecimiento del
**CENTRO CULTURAL
DEL DISCO...**
Una realización única
de Industrias Eléctricas
y Musicales
**ODEON Y PARABRISAS
CORSA...**

Cada vez que usted lo desee...
... desde el redondo de su tocadiscos
avanzarán las máquinas más
veloces... los más grandes pilotos!

CUPEIRO, BORDEU, CASA, PERKINS, COPELLO,
lo invitan, **YA** mismo al **VERTIGO!**

Escenas, ruidos, voces, informes, directamente gra-
bados en el escenario de las más grandes compe-
tencias...

con el relato ajustado y vibrante de **ALBERTO HUGO
CANDO...**

Una primicia que el
CENTRO CULTURAL DEL DISCO
hace suya por sólo

\$ 990.-

**...Y UNA VUELTA VERTIGINOSA AL AUTODROMO
EN EL "LIEBRE II"!**

Recorte y remita
YA MISMO
este cupón:

CENTRO CULTURAL DEL DISCO Moreno 1741
Capital Federal

Envíenme el disco L.P. **"VERTIGO"**! de 30 cms. y 33 1/3 RPM
a la mayor brevedad.

Al recibirlo abonaré la suma de \$ 990.- (más \$ 125.- por gastos
de envío fuera de radio Capital Federal - Gran Bs. As.).

.....
Apellido Nombre
.....
Calle N° piso depto.
.....
Localidad Pcia. F.N.