AUTO CLUB

ESTACION "GRAN CENTRAL ONCE"



MEXICO "CITY"
POR FERMIN ESTRELLA GUTIERREZ

YAVI, PUEBLO DE ESPERAS
POR MARGARITA ELICHONDO

...Y AQUI NOSOTRAS
POR VALENTINA

CURSO DE FOTOGRAFIA
POR SARA FACIO

$ 200

Ejemplar Exclusivo
Para Socios del A.C.A.
Prohibida su Venta

año IX · nº 45 · ene/feb 1969 · buenos aires



DE ACADEMIA - Osvaldo Fresedo y su orquesta típica: Perro e sulky - Capicúa - Bahía Blanca - Naipe marcado, y otros.
N° 8318



10.122-210.122 * - **SOLO SE VIVE DOS VECES:** Sólo se vive dos veces/Canción del título - La cápsula en el espacio - El mundo en Tanaka - Montañas y crepúsculos - James Bond/Astronauta?



8.824 - **QUIERO LLENARME DE TI:** Creyente soñador - Quién - Atmósfera pesada - Después de la guerra - Las manos - Quiero llenarme de ti, y 5 temas más.



LOS PEREGRINOS - Para que vuelvas - Tiempo de Salta - Guitarrero de amanecidas - Coplas de olvido - Zamba del cantor enamorado - Cuando el amor se va - El tata está viejo y otros.
N° 8694



VALSES ROMANTICOS DE TSCHAIKOWSKY: Vals de La Bella Durmiente - Vals en Mi Bemol, Op. 39 N° 8 - Vals de El Lago de los Cisnes, Acto I
André Kostelanetz y su orquesta.
4.478 5.478*



8.849 - **YO HE VISTO CANTAR AL VIENTO:** Bajo de un sauce llorón - Llanto de Salavina - Mañanea - Canción del cañaveral - Cuando se me escape el alma - Amargura, y 6 temas más.



8.839 - **ROBERTO CARLOS EN RITMO DE AVENTURA:** Canción para ti - De qué vale todo eso - Yo daría mi vida - Qué grande es mi amor por ti - Enamorado de quien me quiera y otros.



8.457 - 9.053 * - **EL FIRULETE:** Cuando era mía mi vieja - El firulete - El último café - Qué falta que me hacés - Cambalache - Nada, y 6 temas más.



EL ARTE DE DINU LIPATTI: Vol. III - Los Catorce Valses de Chopin
Dinu Lipatti, piano 4.456



8.829 - **BANDONEON AMIGO:** El flete - Barrio pobre, canta Roberto Yanés - Milonguita, canta Hugo Marcel - Cuesta abajo - Entrelazado - Mi Buenos Aires querido, y 6 temas más.



TANGO MIO - Osvaldo Fresedo y su orquesta típica: Qué noche - Rosarina linda - Soledad - Sueño azul - Tango mío - Viajando - Taconeando - Mi verdad - Siempre dos - Volverás y otros.
N° 8395



9.804 * - **FOLKLORE EN ESTEREO:** Introducción a la Rapsodia Correntina, **Rubén Durán** - Busco un rincón lejano, **Hernán Figueroa Reyes** - Zamba de los yuyos, **Grupo Vocal Argentino** - y otros.



8.796 - **"FLOWER POWER" MUSICA PARA HIPPIES:** Hay una montaña, Donovan - Eh, nena, están tocando nuestra canción, **The Buckinghams** - Aun los tiempos malos son buenos, **The Tremeloes** - y otros.



8.840 - **ALGO MAS QUE TROPICAL:** Pulpa de tamarindo, **Sonia López** - Punta del Este, **The Boogaloos** - Cumbia costeña, **La Sonora de la Costa** - Bárbaro, **Mike Ribas** - y otros.



9.035 * - **FRESEDO EN ESTEREO:** Re Fa Si - De Academia - El día que me quieras - Qué noche - Capicúa - El pollito, y 6 temas más.



LAS POLONESAS DE CHOPIN. Alejandro Brailowsky, piano.
Concierto en Do Menor para violín, oboe y orquesta, BWV 1060.
4.298



8.800 - 9.800 * - **RITMO DE LOCURA:** Qué lindos ojos - María Teresa - Ruperta - Un ramo de flores - Esmeralda se pasó - Litoraleña, y 6 temas más.



CONNIFF EN ESPAÑOL: Días de vino y rosas - Lágrimas invisibles - Downtown - Arriesgando en amor - Es la felicidad - Todos aman a alguien y otros.
N° 8721
N° 9721



SU AÑO ASTROLOGICO COMIENZA con LA MEJOR OFERTA DE DISCOS QUE ALGUIEN PUEDE OFRECERLE

(y si ese ALGUIEN... es Discos CBS Ud. puede ya casi imaginar el resto ¿NOS AHORRAMOS LOS ADJETIVOS Y VAMOS AL NEGOCIO?



8.216 - **EL SONIDO DE FRESEDO:** Re Fa Si - Pimienta - Arrabalero, canta Blanca Mooney - Derecho viejo - Julián, canta Blanca Mooney - Milonguero viejo, y 6 temas más.



8.847 - **A LOS 80 AÑOS:** Un hombre y una mujer - Los paraguas de Cherburgo - ¿Por qué me dejas? - En algún lugar mi amor - Todo como en 1925 - Esa es la música de papá - Adiós, y 4 temas más.



8.676 - **YO DIGO LO QUE SIENTO:** La Lorohuaseña - La Rubia Moreno - Pa'que - La cautiva - Zamba prometida - Milonga del peón de campo, y 6 temas más.



8.770 - **LA DULZURA DE . . . MARIA HELENA:** Así se baila el chamamé - Tu serenata - El isleríto - Mi yeruti - Tu nombre - San Baltasar, y 6 temas más.



8.801 - 9.801 * - **ALGO . . . ORQUESTAL:** Un niño el miércoles, **John Barry** - Los sonidos del silencio, **André Kostelanetz** - Volveré a Fanny, **Caravelli** - El dorado, **Nelson Riddle** - y otros.



8.833 - **FESTIVAL SAN REMO 1968:** Canción para ti, **Roberto Carlos** - Noche, **Gigliola Cinquetti** - Los ojos míos, **Riccardo Del Turco** - La voz del silencio, **Tony Del Mónaco** - y otros.



8.830 - **JUGUEMOS EN EL MUNDO:** Zamba para Pepe - Los ejecutivos - El 45 - ¿Diablo estás? - Manubrio azul - La ciudad de las brujas, y 6 temas más.



MOZART: Concierto N° 22 en Mi Bemol Mayor - Sonata N° 4 en Mi Bemol Mayor, interpretados por **Philipe Entremont** en piano y la Orquesta de Filadelfia de **Eugene Ormandy.**
N° 4331 *N° 5055

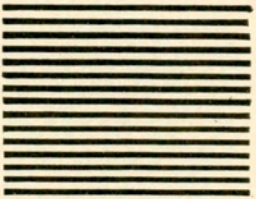


8.831 - **THE TREMELOES - RICH, CHIP, ALAN, DAVE:** Me seguirás - De repente tu me amas - Tal como eres tú - Vuelve a casa - Juegos del rayo de sol, y 6 temas más.

PERMISO Nº 521
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO
SERA PAGADO
POR EL DESTINATARIO

SRES.
DISCO CLUB CBS



Apartado Especial Nº 77
BUENOS AIRES

DESPRENDA AQUI

SRES. DISCO CLUB CBS

SARMIENTO 767
P. B. CAPITAL

Proceda de la siguiente manera:
1) Marque el cuadrito correspondiente al tipo de plan elegido y firme en el lugar indicado.
2) Desprenda por la línea de puntos y eche el Certificado al buzón. NO NECESITA SOBRE NI FRANQUEO. Si lo desea, puede traerlo personalmente a nuestras oficinas, Sarmiento 767 - Pta. Bja. Capital Federal.

DESEO ME ENVIEN LA PRESENTE OFERTA. ANOTO AQUI MIS DISCOS FAVORITOS

ANOTO OTROS, POR SI ALGUNO DE LOS ANTERIORES ESTUVIERA AGOTADO.

☐ AL CONTADO $ 8.550 (11 DISCOS) *
(MARQUE 11 DISCOS)

LOS ABONARE

☐ EN CUOTAS 6 x $ 1.545 (10 DISCOS) *
(MARQUE 10 DISCOS)

RESERVADO PARA USO OFICINA

ACA
FEB 69

* más un pequeño cargo por gastos de envío

Nombre .....

Calle ..... N° ..... Piso ..... Dpto. .....

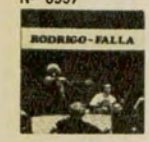
Localidad ..... T.E. ..... C.I./L.E./L.C. N° .....

Lugar de trabajo ..... Firma .....

Rogamos indique N° de documento y lugar de trabajo, a los efectos de otorgarle nuestro Crédito automático.

EL CHANGO NIETO: Qué mala suerte - El upialo - El antigal - Mi chacarera - Ay, carnaval - Nuestra noche - Volverás, volverás - Chacarera del recuerdo - Se lo llevó el carnaval, y otros.
Nº 8537





Concierto de Aranjuez para guitarra y orquesta.
Noches en los jardines de España. 4.446

8.843 - 9.843 * - **EL CUARTETO DE ORO:** Jonás - El burro de Jacinto - A mi mujer qué le digo - Pepita Tachuela - Por la mañanita - Basta la salud, y 6 temas más.





8.826 - **NUEVAMENTE ENTRE NOSOTROS:** Cuando salí de Cuba - Lo importante es la rosa - En un rincón del alma - La chatunga - La sombra de tu sonrisa, y 6 temas más.

JORGE SOBRAL - Barro y asfalto - Rondando tu esquina - Pedime lo que querés - Mensajera - Te llaman malevo - Llámame amor mío - Madrugada - El viaje del negro. Nº 8664
y otros.





8.730 - 9.730 * - **LES CHANSONS POUR TOI:** Kilimandjaro - Si yo fuera carpintero - Titere - Mis manos en tu cintura - Extraños en la noche - Gran Prix, y 6 temas más.

VALSES DE STRAUSS: Danubio Azul Rosas del Sur Cuentos del Bosque de Viena
André Kostelanetz y su orquesta.
4.113 5.010*





CANTA LILY PONS: Rigoletto - La Traviata - Lucia di Lammermoor - La Sonnambula - Le Nozze di Figaro - Il Re Pastore, y otros. Nº 4239

8.825 - **"FLOWER POWER 2" - MAS MUSICA PARA HIPPIES:** Grita mi nombre, **James Royal** - Como una vieja película, **Scott McKenzie** - Un eterno amor, **The Love Affair** - y otros.





10.109-210.109 * **UN HOMBRE Y UNA MUJER:** Un hombre y una mujer - Samba saravah - Más fuerte que nosotros - El hoy eres - A 200 por hora, y 6 temas más.

LOS CUATRO HERMANOS SALTEÑOS: Mi viejo amor - De flor en flor - Zamba de los dos - Las Dos Puntas - Para María de las Mercedes - Zamba de la palomita - Mi casita - Alma de mi raza y otros. Nº 8802





BEETHOVEN - Sonatas para violín y piano completas - Vol. IV - Sonata Nº 7 en Do Menor. Sonata Nº 10 en Sol Mayor.
Zino Francescatti, violín - Robert Casadesus, piano.
Nº 4466 * Nº 5466

OBERTURA 1812 - Tchaicovsky: Obertura solemne 1812 - Borodín: En las estepas del Asia Central - Danzas Polovtzianas de "El Príncipe Igor".
Nº 4272 *Nº 5004





LOS EXITOS DE ORO DE HOY - A. KOSTELANETZ: Los juegos del amor - Una leona de dos mundos - Mame - Setiembre de mis años - Los sonidos del silencio - Es lástima - Guantanamera - Cabaret y otros.
Nº 8791 *Nº 9791

MUSICA PARA ESPOSAS Y AMANTES.
Cabaret - Una leona de dos mundos - ¡Por qué me dejas! - Ayer - La sombra de tu sonrisa - En algún lugar, mi amor y otros. Nº 10117 *Nº 210117





10.128 - **QUERIDA:** Querida - Córreme - Promesa de amor - Manzanitas verdes - Cuando vuelva a Phoenix - Una mujer, y 6 temas más.

8.863 - 9.863 * - **EL GRADUADO:** Los sonidos del silencio - Señora Robinson - La feria de Scarborough / Cántico - Un gran efecto - La máquina de placer verde brillante - Cáspita!, y otros.





8.861 - **MILVA "LA INCONFUNDIBLE":** Canción - Cuando salí de Cuba - Pinta un mundo para mí - Me quiere, no me quiere - Sigue el viento, y 6 temas más.

UD. ELIGE SUS DISCOS FAVORITOS

Es **su gusto** y no **nuestro interés.**
Ud. dispone de lo mejor en tango, folklore, clásico, melódico, moderno. Aproveche la oportunidad de formar una colección exclusivamente a **su gusto.** (Mucha gente piensa que 10 ó 12 discos de un solo tipo de música es mucho.) ¿La calidad, los artistas?: CBS.

UD. AHORRA EL 36 %

¡Pero de verdad! (¡si lo paga en cuotas!)
Haga cuentas: Un disco cualquiera de los aquí ofrecidos le cuesta $ 1.450.—. Nosotros le ofrecemos 10 discos por $ 9.270.—. O sea $ 927.— c/u.

ELIJA ESTEREOS SIN MIEDO

(Los Nos. señalados con un asterisco.)
Son realmente estereofónicos... Y NO LE COBRAMOS LA DIFERENCIA.

NUESTROS PRECIOS SON LOS MAS BAJOS Y NUESTRAS CUOTAS LAS MAS PEQUEÑAS

6 cuotas de sólo $ 1.545.— c/una.

UD. SI QUIERE PAGA AL CONTADO

En ese caso recibe 1 DISCO EXTRA ABSOLUTAMENTE GRATIS A SU ELECCION. (Porque si bien "a caballo regalado... etc., etc., preferimos siga con su gusto personal.) Además **Ud. obtiene un descuento adicional** de $ 720. Es decir Ud. paga $ 8.550. por 11 discos. Cada disco le cuesta: $ 777. Ud. ahorra el 46,5 %.

CADA DISCO VALE POR SI MISMO

Ud. los recibe con su sobre ilustrado original. Magníficamente presentados como para —si lo desea— obsequiarlos en forma individual.
¡NO LE DECIMOS MAS! Aunque podríamos seguir enumerando beneficios. ¡ES UD. QUIEN DECIDE! Si encuentra algo mejor olvídese de lo que le dijimos.

8.850 - **UNA MUCHACHA Y UNA GUITARRA:** Querida - Quizás quizás quizás/La paloma - Como lo hice yo - Esta noche habrá una fiesta - Porque yo te amo - Una muchacha y una guitarra, y 6 temas más.





EL VARON DEL TANGO - Julio Sosa: Rencor - Mala suerte - Sus ojos se cerraron - Quién hubiera dicho - Mañana iré temprano - Dicen que dicen - Dicha pasada - y otros.
Nº 8307

8.860 - 9.860 * - **LOS TROVADORES:** Canción para despertar a un negrito - Coplas para la muerte - Merceditas - Vendimiador - Cuarzo vivo - Botecitos de papel, y 6 temas más.



8.693 - **LA REVELACION DEL II FESTIVAL LATINOAMERICANO DEL FOLKLORE:** Busco un rincón lejano - Zamba para no morir - Vidala del viento - Temas de baguala - No importa - La vuelta del santiagueño, y 6 temas más.





20 TANGOS Y LA YAPA - Don Goyo y su piano - El esquinazo - Don Juan - Jueves - El aeroplano - El porteñito - Lunes - Orillas del Plata y otros. Nº 10024

8.841 - **CADA VEZ MEJOR....** Canción para un niño en la calle - Mi Señogasta - Canción para despertar a un negrito - El gato de la calesita - Por un cariño - El pañuelo moroty, y 6 temas más.



Nº 1.076 - **LOS MAS GRANDES EXITOS DE HECTOR VARELA:** Fueron tres años - Y todavía te quiero - Qué tarde que has venido - Mi corazón es un violín y bésame otra vez - y otros.





SONATAS PARA VIOLIN Y PIANO COMPLETAS: Sonata Nº 3 en Mi Bemol Mayor, Op. 12 Nº 3 - Sonata Nº 4 en La Menor, Op. 23 Nº 5 - Sonata Nº 5 en Fa Mayor, Op. 24 "Primavera". 4.443 5.443*

Nº 8.846 - Nº 9.846 * - **LA, LA, LA - Caravelli:** La, la, la - La música - El último vals - En una hora - La balada de Bonnie y Clyde - Amándote - Los días de Pearly Spencer y otros.



SEGURO DE AUTOMOTORES



CONTRA TODO RIESGO

POLIZA 2

LAS CUOTAS BIMESTRALES DE ESTE SEGURO PUEDEN SER ABONADAS EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DE LA ENTIDAD (EXCLUIDAS LAS ESTACIONES CAMINERAS) Y EN LAS SUCURSALES DEL **BANCO DE LA NACION ARGENTINA** EN TODO EL PAIS, MEDIANTE LA PRESENTACION DE LOS AVISOS DE VENCIMIENTOS CORRESPONDIENTES

EN CASA CENTRAL EN EL 5º PISO, CON ACCESO POR CALLE TAGLE 2640, O EN LA SUCURSAL DEL **BANCO DE LA NACION ARGENTINA** (SUBSUELO) POR AV. DEL LIBERTADOR 1850 - CAPITAL FEDERAL

POR DEMOLICION Y AMPLIACION DE NUESTRO MONUMENTAL EDIFICIO

LIQUIDAMOS UN *GRAN STOCK* A *PRECIOS INCREIBLES*... ¡ AHORA MAS QUE NUNCA !

COMPRE POR MENOR A PRECIO DE MAYOR...

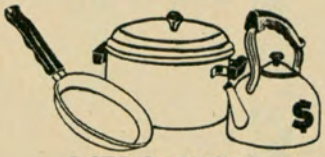


GAMUZA
Modelo SCALA

Juego 101 Piezas
INCLUIDO PESCADO

$ 19.500

BATERIA DE COCINA



12 Piezas

$ 8.900

ACERO INOXIDABLE EXTRA

GAMUZA
Modelo EMBAJADOR



Juego 101 Piezas
INCLUIDO PESCADO

$ 29.500



7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS

1 Juego Platos BAVIERA
1 Juego Lunch BAVIERA
1 Juego Té BAVIERA
1 Juego Café BAVIERA
1 Juego Copas FUNCIONAL
1 Juego Copas Whisky
1 Juego Cubiertos inox. CAROL

TOTAL 174 PIEZAS

$ 22.500

JUEGOS DE COPAS



74 Piezas
Tallados a mano

$ 15.500



74 Piezas
Tallados a mano

$ 13.900



PORCELANA
VERBANO
COMPLETO 12 PERSONAS

$31.000



PORCELANA
-TSUJI-
COMPLETO 12 PERSONAS

$28.500



7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS

1 Juego Platos FUJICHINA
1 Juego Lunch FUJICHINA
1 Juego Té FUJICHINA
1 Juego Café FUJICHINA
1 Juego Copas talladas
1 Juego Copas Whisky talladas
1 Juego Cubiertos inox. REAL

TOTAL 174 PIEZAS

$ 13.900

OFERTAS OBSEQUIO



JUEGO de Whisky
TALLADO A MANO
7 Piezas

$ 950



JUEGO DE TE
PORCELANA
9 Piezas

$3200



VASOS Whisky
DOCENA

$ 490



Calco importado

JUEGO 7 Piezas MASAS

$ 890



7 Piezas

Jgo. REFRESCO
Tallado a mano

$ 1890



INOXIDABLE
IMPORTADO
Juego Cubiertos
49 Piezas

3900

COMPRE POR JUEGO A PRECIO DE MAYORISTA

CREDITOS
UNICAMENTE A SOCIOS DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES



EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR

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

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5% PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

MOHART



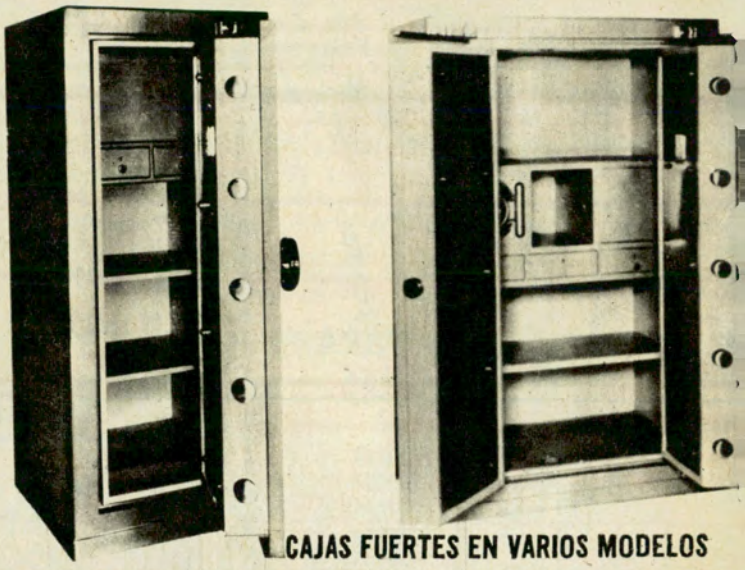
BIBLIOTECAS EN VARIOS MODELOS



ESCRITORIOS EN VARIOS
MODELOS Y PARA EJECUTIVOS

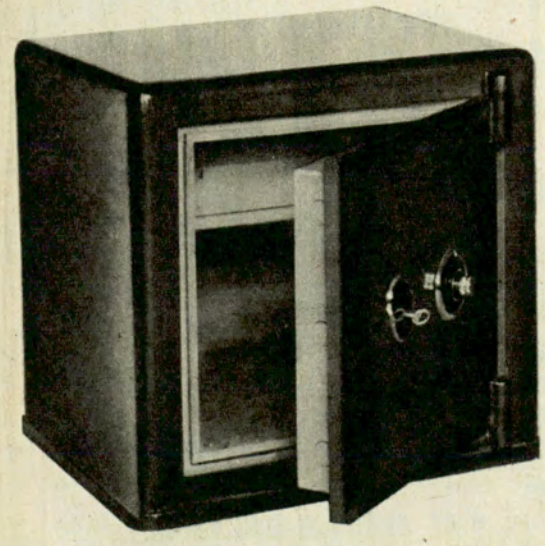


ESCRITORIOS EN VARIOS MODELOS



CAJAS FUERTES EN VARIOS MODELOS

COMPRANDO CALIDAD NO HAY EQUIVOCACION





TESOROS Y CAJAS DE EMPOTRAR

CAJAS FUERTES MUEBLES DE ACERO PUERTAS PARA TESOROS

Fabricantes

60 años de prestigio
en el amueblamiento
de empresas.



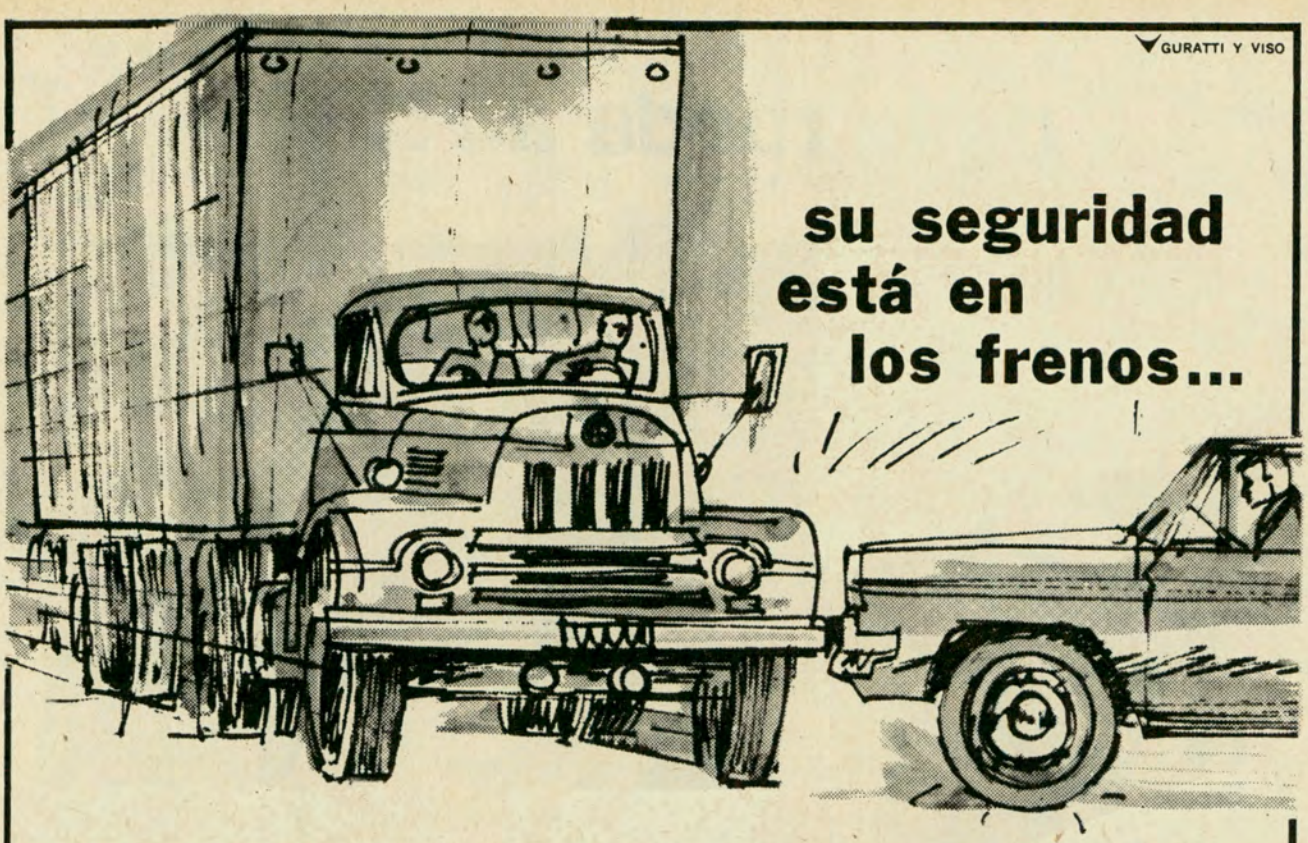
D'Alvia Hijos

ESTA FIRMA NO TIENE SUCURSALES

CANGALLO 462 T.E. 33-9649 BUENOS AIRES

GURATTI Y VISO

S2



FRENE CON SEGURIDAD

CON EL FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS



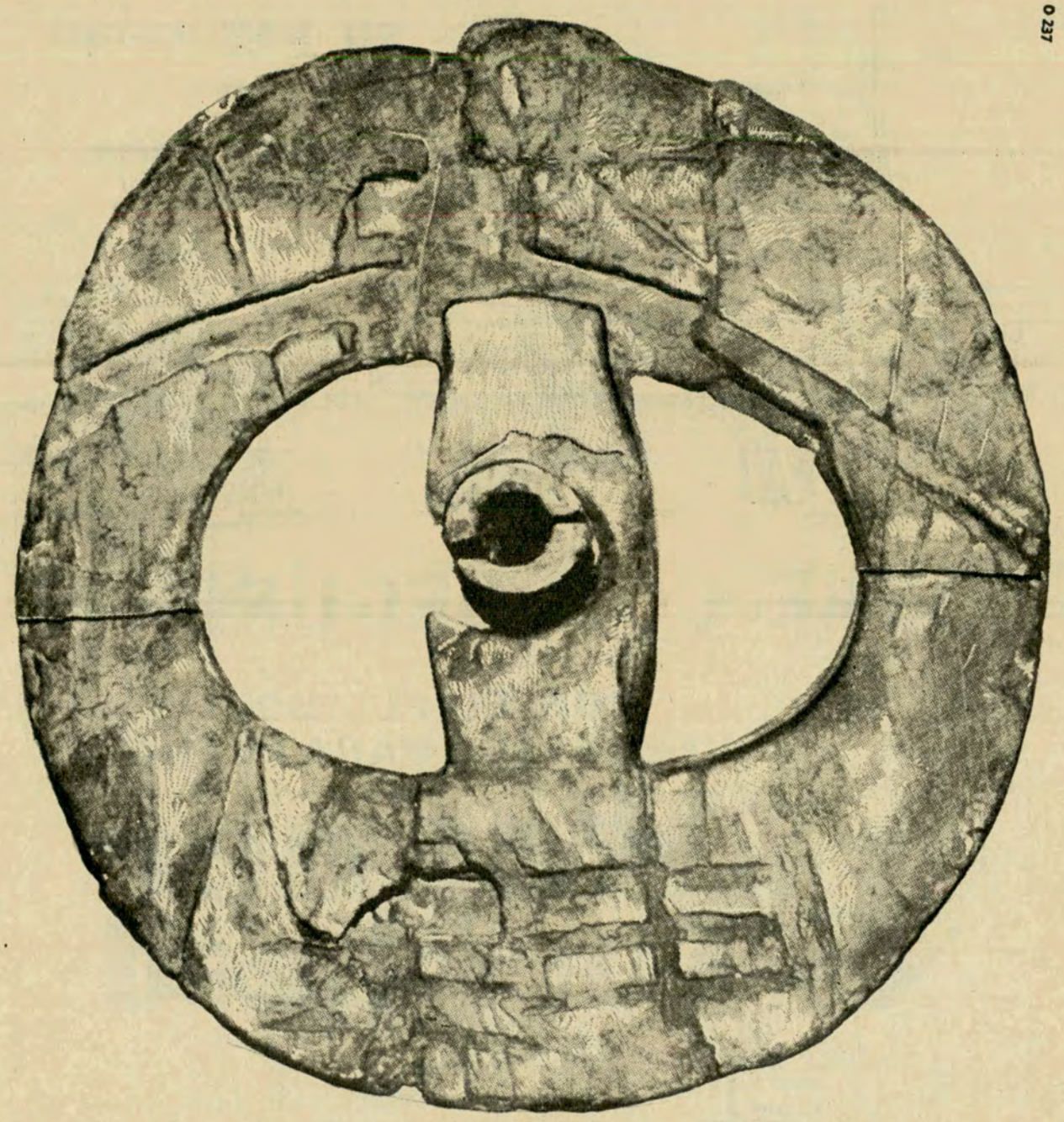
EL FLUIDO PARA FRENOS **WAGNER-LOCKHEED** asegura la protección máxima, por su alto punto de ebullición, viscosidad constante y protección contra la corrosión de las piezas componentes del freno.

Donde quiera que vaya, hallará el Flúido para Frenos **Wagner-Lockheed.** Pero para mayor seguridad aún llévelo en el baúl de su coche. Hay pequeños envases de L. 0,350 para cualquier emergencia.

A - 17

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.**

de la rueda a RIV



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: **COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS**

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

autoclub

Director:

Dr. CESAR C. CARMAN
(Presidente del A.C.A.)

Jefe de Redacción:

Dr. MANUEL GOLDSTRAJ

Secretario Gral. de Redacción:

Sr. EDUARDO PALACIOS VIDELA

Redactores:

Sr. Gustavo A. G. Gómez
Sr. Tomás Saraví

Diagramación y Arte:

Sr. Juan Carlos Piña
Sr. Nicolás S. Stancich

Publicidad y Relaciones Públicas:

Gerente:

Sr. ALBERTO ZANOTTI

Jefe:

Sr. Fortunato Valotta

Promotores:

Sr. José Peluso
Sr. Angel J. Zaro

Fotografías de Juan Carlos Piña, Gustavo A. G. Gómez y Aníbal Aparicio.

Ilustraciones de Saúl Borobio y Domingo Villafañe.

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

TIRADA: 415.000 EJEMPLARES

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

sumario

AÑO IX — Nº 45 — ENERO-FEBRERO 1969 — BUENOS AIRES

EDITORIAL, *por La Dirección*	10
NOS ESCRIBEN	12
EL PERIODISMO PORTEÑO EN 1900, *por J. C. Astor*	18
BUENOS AIRES - MIAMI EN 9 HORAS, *por César C. Carman*	22
EL CAMINO Y EL CAMINANTE, *por Bernardo González Arrili*	26
YAVI: UN PUEBLO DE ESPERAS, *por Margarita Elichondo*	28
LAS CALLES DE BUENOS AIRES, *por Gustavo García Saraví*	30
LA CARIMBA, *por Virginia Carreño*	32
COPLAS, COPLILLAS Y COPLEROS, *por Fernando Hugo Casullo*	39
LA FIESTA DEL PONCHO, *por S. Ricardo Zurita Sánchez*	44
LA MUERTE DE UN GRAN HOTEL, *por Adolfo Perotti*	50
LAS RUINAS DE EFESO, *por Jimena Sáenz*	52
CARNAVAL EN ORURO, *por Marion H. de Arbolave*	56
PARIS EN EL RECUERDO, *por Artajerjes Eduardo Gaveglio*	59
...Y AQUI NOSOTRAS, *por Valentina*	62
DETRAS DEL VISOR, *por Sara Facio*	70
MEXICO "CITY", *por Fermín Estrella Gutiérrez*	76
LAS MELANCOLIMPIADAS, *por Cristián Petit de Murat*	82
ITINERARIO GASTRONOMICO, *por Angela Silva*	86
LA "PIECITA", *por Ernesto A. Arribi*	88
RAUL B. DIAZ, EL FUNDADOR, *por Juan Isidro Tamburini*	91
BUENOS AIRES EN RELIEVE, *por Violeta Valls*	94
HAGA TURISMO CON AUTOCLUB: CAMINO A BARILOCHE	98
COMENTARIOS SOBRE LIBROS RECIBIDOS, *por M.G.*	108
LETRA VIVA, *por Ulyses*	110
NOTICULAS	111
CAÑA EN MANO, FRENTE AL MAR, *por Rodolfo A. Perri*	112
TRUCHAS Y EL DIABLO EN EL TRAFUL, *por Jaroslav M. Turbanoff*	116
NAUTICA: ROBERTO MIERES, EL MULTIPLE	120
AUTOCLUB INFORMA	125
NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.	126
NOTICIAS DE LA F.I.T.A.C.	152

REDACCION Y ADMINISTRACION: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 7º. TELEFONOS: 83 - 6061, INTERNO 261. SECRETARIA DE REDACCION: 80 - 1837. PUBLICIDAD: 84 - 9556. REG. DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL 702.641. PUBLICACION 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.

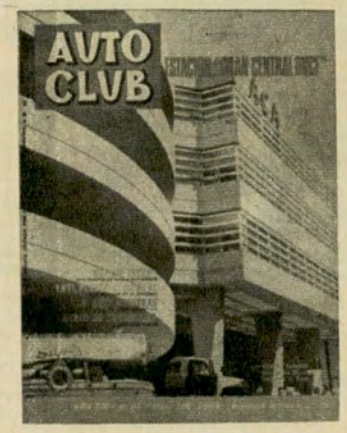
AUTOCLUB

COMISION ASESORA:

Dr. Roberto N. Lobos, *Presidente*; Sr. E. González Vidal, Escr. Enrique F. Ghezzi, Sr. Lino Palacio y Sr. Alfredo Calisto.

COMISION FINANCIERA:

Ing. Mario L. Negri, *Vicepresidente 2º de la C. D. del ACA*; Sr. Federico Lajud, *Tesorero de la C. D. del ACA*; Sr. Eduardo del Piano, *Presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas del ACA.*



NUESTRA PORTADA

Sobre la avenida Rivadavia —la más larga del mundo— se yergue la sugestiva figura de la nueva central del Automóvil Club Argentino.

En un punto neurálgico de la metrópoli, y virtualmente sobre la ruta nacional Nº 7, que se proyecta hasta la Cordillera de los Andes, el emplazamiento de la Gran Central Once es un testimonio de la vocación nacional de la Entidad.

Provista de los más recientes adelantos para instalaciones de su tipo, la estación de servicio de Rivadavia y Agüero ha merecido enjundiosos comentarios, tanto por su avanzada línea arquitectónica como por la funcionalidad y capacidad operativa de sus modernas dependencias. Así, por ejemplo, el vicepresidente ejecutivo de la American Automobile Association, Mr. Kachlein, ha podido decir que tiene muy pocos rivales en el mundo en establecimientos de su género. **(Ver nota en página 126.)**

REALIDADES Y

EN una reciente edición de AUTOCLUB (Nº 43), hemos ofrecido una relación detallada, aunque no completa, del desarrollo de las actividades serviciales del Automóvil Club Argentino durante la última década (1959-1968), manifestado concretamente a través de dos aspectos fundamentales: el saneamiento completo de sus finanzas, por un lado, y por el otro la multiplicación de las obras construidas en todas las latitudes del país, destinadas a funcionar como permanentes y activas fuentes de servicios para los automovilistas y turistas, para lo cual se las ha dotado con todas las instalaciones técnicas y administrativas indispensables para su eficiencia. Es agradable destacar que, si bien la construcción de una parte sustancial de las obras y su total equipamiento han corrido por cuenta exclusiva de esta Entidad, lo que, naturalmente, ha exigido la inversión de sumas muy cuantiosas, cierta proporción de la "obra civil" fue realizada en colaboración con las provincias, cuyos gobiernos, con espíritu de progreso y certera visión del porvenir, se empeñan en realizar o facilitar la tarea de dotar a las rutas principales —y aun a las promocionales— con moteles, hosterías y estaciones, mayores o menores, destinados a estimular las corrientes del turismo motorizado, cuyo acrecentamiento constituye un factor decisivo del desarrollo económico y demográfico, con positivas repercusiones sobre las manifestaciones culturales. No es menos grato señalar, también, que en todos los casos a que nos estamos refiriendo, el Automóvil Club Argentino contó con el franco y comprensivo apoyo de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, no solamente porque esta grande empresa, genuinamente nacional, robustecía de este modo uno de los más sólidos pilares de sus intereses comerciales sanamente entendidos, sino también porque la coincidencia de la política promocional de YPF con la actividad del ACA resultó ser —y los hechos lo han probado— una de las fuerzas más efectivas en el desarrollo vial, automovilístico y turístico del país.

Dos cifras traducen de modo muy elocuente, aunque sólo a grandes rasgos y como visión de conjunto, el resultado de los esfuerzos del Club para servir a los automovilistas, es decir, al país. Esta Entidad dispone ahora de 264 estaciones de servicio, situadas en las más diversas y a menudo muy apartadas regiones de nuestro territorio. De esas estaciones, nada menos que 121 son propias del Club; las restantes —143— constituyen, en realidad, algo así como una prolongación viva de la red de establecimientos de propiedad del ACA, porque pertenecen a concesionarios de YPF, están adheridas expresamente —es decir, contractualmente— al plan servicial del Club y, en fin, funcionan dentro de las normas y bajo la supervisión de éste.

editorial

PERSPECTIVAS

Por otra parte, en este momento ya dispone la Entidad de 400 equipos de auxilio, es decir, de 400 unidades motoras perfectamente equipadas, que transitan permanentemente y están a disposición y asisten a los automovilistas necesitados, prácticamente en todos los caminos de alguna importancia general existentes en la República y, desde luego, en todos los centros urbanos de significación turística, empezando por las capitales y las ciudades más importantes de las provincias. Por razones obvias, el mayor número de esas unidades está concentrado en la Capital Federal, cuyo enorme "parque automotor" exige grandes y constantes atenciones de parte del Club.

A las cifras mencionadas, que se refieren a manifestaciones visibles, diremos así, de la actividad servicial del ACA, podríamos agregar, por ejemplo, las de los equipos y estaciones de comunicaciones radioeléctricas ya instalados, que unen las más distantes regiones del territorio con los centros urbanos y con la capital de la República; la extraordinaria cartera de seguros de los asociados y sus vehículos, que cubren daños civiles a terceros y también todos los riesgos del conductor y del coche, etcétera; pero esto nos obligaría a extendernos demasiado y también a insistir innecesariamente sobre aspectos y resultados de la actividad institucional y servicial del Club que ya hemos anotado en anteriores ocasiones. En cambio, diremos unas pocas palabras sobre las perspectivas que se abren ante esa actividad en el futuro inmediato.

* * *

En las primeras líneas de esta nota nos hemos referido a la información publicada en el Nº 43 de esta revista; en esa oportunidad, señalamos la cantidad, magnitud e importancia de las obras que están en ejecución —en la Capital y el resto del país— y que seguramente serán inauguradas y puestas en funcionamiento en el transcurso de este año 1969; las nuevas obras (campamentos, estaciones de servicio, moteles, etc.), que ya han sido licitadas y cuya construcción no tardará en iniciarse, y también hemos aludido, de paso, a obras en proyecto —pero proyectos concretos— cuyo planeamiento preciso y principio de ejecución material no ha de sufrir mayores demoras. De este modo, la actividad constructiva del ACA seguirá en constante aumento y expansión —como los servicios que presta— y tendrán el destino previsto los excedentes de los ejercicios económico-financieros de la Institución, que se van obteniendo gracias a la sana y eficiente dirección y administración de sus autoridades.

Por otro lado, están los planes a realizarse este año para nuevas adquisiciones de unidades y equipos de auxilio mecánico; para la ampliación de los equipos y servicios de mecánica de emergencia, en la Capital y varias ciudades del interior (Rosario y Mar del Plata, por ejemplo, entre otras, para las que la construcción de nuevas estaciones cuenta con proyectos concretos ya bastante avanzados); la instalación de numerosas estaciones radioeléctricas nuevas —apenas sean obtenidos los indispensables permisos oficiales—, hasta completar una red orgánica y coordinada que cubra todo el territorio nacional; la expansión y perfeccionamiento del seguro de conductores y automóviles; la construcción y habilitación de nuevos moteles y hosterías, cuyo número, según se espera fundadamente, ha de alcanzar a 35 unidades en funcionamiento a fines de este año; la construcción y habilitación de nuevos "campings", etc. Importante como es esta enumeración —pese a su comprimida síntesis—, apenas si da una idea indiciaria de la tarea que, indudablemente, será cumplida por el Club durante el ejercicio que acaba de iniciarse y en los meses complementarios indispensables.

Y a todo esto cabe agregar la feliz fundación de la CADAD, la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo, cuya creación demandó tantos y tan desinteresados esfuerzos al Automóvil Club Argentino y que, lo esperamos confiadamente, ha de ser en el futuro el más eficaz instrumento institucional para promover el desarrollo del automovilismo en la Argentina.

LA DIRECCION.



PALABRAS DE ESTIMULO

Señor Director:

Hago propicia la oportunidad para sumarme a todos los que saben apreciar el verdadero valor de nuestra revista por su contenido y su excelente presentación; deseo además sumar mi voz de aliento para todos los que colaboran con el señor Director para dar prestigio nacional e internacional al Automóvil Club Argentino a través de la revista.

Sin otro particular sea para usted y colaboradores mis cordiales saludos.

VICTOR DANIEL DELGADO VALDOVINOS
Casilla de Correo Nº 5
Pte. Roque S. Peña (Chaco)

LA VELOCIDAD EN LOS CAMINOS

Señor Director:

En la parte ya habilitada del Acceso Norte, que todos llaman Panamericana, quienes ordenan el tránsito marcaron la franja de la izquierda con velocidad máxima 80 km y la derecha 50 km. Ya hay "autoridades" multando a los infractores.

Extraño concepto de aprovechamiento de una autopista. El que debe transitar entre Pacheco y la Avda. Gral. Paz y no quiere hacerlo a menos de 50 km, debe forzosamente circular por la mano izquierda. Eso hace que la derecha no resulte útil, que haya muchos impacientes que se adelantan por el lado indebido y que se formen largas colas, por una medida no del todo feliz.

He visto en países, cuyas carreteras no son más anchas que las nuestras (España, por ejemplo), que la velocidad es libre, pero esos caminos están perfectamente señalizados. La policía circula por ellos constantemente, y no espera al infractor agazapada tras los árboles, ni en sus "puestos camineros". Las multas son fuertes y la disciplina, con dolor de bolsillo, entra. Aquí, en cambio, se nos obliga a utilizar los medios modernos de transporte a un ritmo que nada tiene que ver con la época.

Si nos hemos atrasado en construcción de caminos aprovechemos los existentes lo mejor posible; proveamos a su buena señalización y mayor control, pero no transformemos las autopistas en corsos de paseo.

Hay evidentemente una falta de concepto que, en definitiva, sólo tiende al acrecentamiento de las arcas comunales por donde pasan las carreteras, sin beneficio para quienes pagan los impuestos y tan injustificadas multas.

Arq. LEOPOLDO SOFER
Avda. Belgrano 265 (Capital Federal)

AVANZADA TURISTICA

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en mi carácter de integrante de la primera avanzada turística al Alto Valle del Río Negro y Neuquén, organizada por el Automóvil Club Argentino.

Nunca pudo ser tan oportuna y mejor delineada la misma en todos sus detalles, que como viajera incansable de mi tierra comprendo y aplaudo.

Reiterando mis congratulaciones por la feliz idea de realizar esta magnífica embajada turística, me complazco en saludarle muy atentamente.

ADELINA A. R. CAMPANO CAMPOS
Socio Nº 237.087 (Capital Federal)

AUTOCLUB Y LA FAMILIA

Señor Director:

Recibo todos los meses su interesante revista, que enfoca al turista en su aspecto de viajero ocasional; pero especialmente, digo mi aprecio por su enfoque en el aspecto intelectual y artístico. En el último número me ha sorprendido gratamente un artículo sobre la moral del hombre. Del conductor de automóviles, esta vez. O sea, que leyendo AUTOCLUB se condensan las exigencias de muy diversos gustos. Soy aficionado a la mecánica, a los viajes de turismo. Y mi profesión me obliga a mantenerme al día en temas culturales. Hago anualmente "camping" y tengo un hijo muy interesado en la lectura de los mismos temas; en fin, también mi esposa gusta de la lectura de su revista...

En casa, la revista es leída por varias personas y después pasa a las manos de amigos interesados en los mismos asuntos.

RAUL CAGNANI
Rivadavia 170
Paraná (Entre Ríos)

EL RADAR DE CAMPANA

Señor Director:

En el Nº 43 de la Revista AUTOCLUB, fue publicada una carta del socio Carlos Savio, en que escribió acerca de un "radar" que tiene la policía caminera de Campana y nos cuenta la aventura que tuvo un día de junio y que le cobraron $ 2.000, ¡por exceso de velocidad! Me permito contestar esa carta en salvaguardia de los que utilizamos esa ruta, de los peatones y de los habitantes de los pueblos que cruza dicha ruta. Cada 45 días voy a Buenos Aires y utilizo la ruta 9, desde Zárate; si voy a la Capital, paso a las 21 horas, si vengo de la Capital, paso a las 6,30 horas por dicha caminera y nunca nadie me paró, ni vi un "radar".

Pero si está ese "radar", en hora buena, porque, ¿qué apuro puede tener uno que va paseando? ¿Por qué correr a 100 o más, si uno puede pasear a 60 ó 70?

Yo salgo de mi casa en Palermo Chico a las 5 de la mañana, y estoy en Zárate a las 7 horas para tomar la balsa, y utilizo la misma ruta que usó el señor Savio; por eso, si él puso 1,15 horas entre Liniers y Campana, tiene que haber corrido a más de 100, pues hay que tener en cuenta el tráfico de ida y vuelta, el cruce de los pueblos y muchos factores que se presentan; y máxime, que en el mes de junio la ruta Panamericana estaba habilitada sólo hasta la ruta que va de Pacheco a José C. Paz.

Felicito, pues a la policía caminera, porque así hace "demorar" a los apurados.

Salúdale muy atentamente.

MARCOS R. ACUÑA
Socio Activo "B" Nº 163.289
Estancia "La Florida"
Alvear (Provincia de Corrientes)
F.C.N.G.U.

UNA SUGERENCIA

Señor Director:

Muy interesante y muy útil la revista que publica esa meritoria Institución fomentando y facilitando el turismo.

Con el propósito de colaborar les remito estas líneas, sugiriéndoles que, en la oportunidad que ello venga bien, esa revista se ocupe del siguiente problema: la balsa entre Puerto Pilcomayo y Asunción cobra $1.500.- por automóvil a la ida y otros $ 1.500.- a la vuelta, lo que hace un total de $ 3.000.-, todo lo cual resulta un poco extraño por cuanto dicha balsa lleva bandera argentina y las otras balsas del país cobran otra tarifa. La balsa de Paraná-Santa Fe, por ejemplo, está cobrando $ 320.- por automóvil.

Cabe agregar que, además, la balsa de Puerto Pilcomayo-Asunción debe ser subida por el vehículo marchando hacia atrás y sobre dos tablones.

La más elemental prudencia y sensatez indica que el acceso a dicha balsa debería ser (como es en todos lados) mar-

FERNET-BRANCA

tradicional y a la menta

...el trago joven!





chando el vehículo hacia adelante y no sobre DOS TABLONES SEPARADOS, sino sobre una rampa enteriza.

Agradeciendo la atención que tenga a bien prestar a mi solicitud, que se funda en un interés social, como comprenderá, lo saluda muy atte.

RAMON OSCAR GONZALEZ
Gualeguay (Entre Ríos)

SAN MARTIN

Señor Director:

En mi carácter de socio del ACA y de historiador y escritor argentino, con larga actuación y militancia en la docencia y en la investigación especializada, me dirijo al señor Director para llamar la atención sobre el artículo que aparece en el Nº 43 de la Revista, correspondiente a la tirada de octubre último, que acabo de recibir, intitulado: "La descendencia de San Martín".

En dicho artículo el autor, señor Bernardo P. Lozier Almazán, no cita fuente alguna de su recensión que resulta ser, en grado exclusivo, mi monografía publicada en la Revista "Genealogía", órgano oficial del Instituto Argentino de Ciencias Genealógicas de Buenos Aires, del que soy Miembro, número 12, editado en la Capital Federal el año 1957. La sospechosa similitud del resumen publicado sin mención alguna de la fuente que usted puede leer en el mencionado número de "Genealogía" Nº 12, 1957. Pág. 161 y siguientes, se confirma con certeza de convicción, al haber el "autor" del artículo en el último párrafo "repetido" el error en que incurrí en el trabajo para "Genealogía" al indicar la casa donada por Josefa Balcarce como ubicada en la intersección de las calles San Martín y Sarmiento, siendo que lo está en San Martín y Cangallo (se trata del edificio ocupado por la Librería PEUSER), error que corregí en mi libro "Retablo Sanmartiniano", editado por el Instituto de Amigos del Libro Argentino en Buenos Aires en 1967. En ese libro reproduzco el trabajo utilizado por el señor Lozier Almazán, pero con el error corregido. Sin duda el "autor" del artículo no conoce la enmienda ni fue nunca a ver la casa...

Me veo en la obligación de puntualizar la ingrata "coincidencia" por cuanto los datos utilizados con ocultación de su procedencia son fruto de largas y pacientes investigaciones en archivos y lugares de Francia y Argentina y han visto la luz con mucha antelación en responsables ediciones de institutos de alta representatividad y solvencia moral, siendo, por otra parte, aportaciones inéditas que promovieron el comentario de la crítica especializada.

Saludo al señor Director muy atentamente.

Dr. TOMAS DIEGO BERNARD (hijo)
Socio A. Nº 269.959
Av. de Mayo 621 Pº 3º (Capital)

TORTUGAS Y SEMAFOROS

Señor Director:

Vengo observando hace tiempo, en las calles de la ciudad, que la gran mayoría de los conductores de automóviles, cuando se detienen ante la luz roja de los semáforos, ponen el coche en "punto muerto"; largan el volante, y el que no se "estira" en el asiento, se despereza o mira para todos lados, sin prestar la debida atención al cambio de luces. Cuando éste se produce, recién se decide a mover la palanca de cambios; y tal vez porque lo debe hacer apurado, o bien que el mecanismo de cambios no anda muy bien, el caso es que siempre se origina una demora, que obliga a los que vienen detrás a emplear la bocina, instándolos a arrancar de una vez. A mí me ha tocado estar detrás de esas "tortugas", y le aseguro que resulta por demás irritante seguirlos. Pienso que esto podría evitarse aconsejando al conductor mediante algún indicador que, al detenerse frente al semáforo, ponga en seguida el coche en "primera", de manera que al darle paso pueda iniciar la marcha sin demora. Esta sería una forma de agilitar el tránsito, que tanto se necesita.

NESTOR P. RATTI
Socio Plenario Nº 156.531
Morón (Provincia de Buenos Aires)

LA PESCA Y EL CODIGO

Señor Director:

Los que somos aficionados a la pesca deportiva, y la practicamos asiduamente, nos acercamos con frecuencia a la orilla de los ríos y arroyos, los fines de semana, para pasar un rato de esparcimiento, en compañía de familiares y amigos.

En esas excursiones, no importa el resultado de la pesca; lo importante es, mientras se pesca, tomar sol, aire puro y disfrutar del hermoso panorama de nuestra zona costera, que hace olvidar las penas y el rudo trajín de la vida diaria.

Pero ocurre, a veces, que los amantes de la pesca se ven en "figurillas" para encontrar lugar en la costa de los ríos. Es mucha la gente que concurre a pescar, y cuando uno llega, ya están colmados los lugares apropiados para tirar el "reel"... Entonces debemos invadir zonas "vedadas" y extendernos por la ribera, cruzando alambradas que cierran el paso... y ahí ocurre lo imprevisto: aparece el patrón del campo, que con amenazas y dicterios nos echa de la costa.

Para prevenirlo desagradablemente, escribo estas líneas... Es necesario que las autoridades competentes den la suficiente publicidad a las leyes que rigen la materia. Mientras tanto transcribo el art. 2639 del Código Civil, que dice: "Los propietarios limítrofes con los ríos o canales que sirven a la comunicación por agua, están obligados a dejar una calle o camino público de treinta y cinco metros hasta la orilla del río, o del canal, sin ninguna indemnización. Los propietarios ribereños, no pueden hacer en ese espacio, ninguna construcción, ni deteriorar el terreno de manera alguna".

Dr. JOSE MARIA MARTINEZ PRIETO
Boulevar Gálvez 2044 (Santa Fe)

N. de la D.: *Participamos de la preocupación de nuestro consocio y lector; pero, en cuanto atañe al art. 2639 del C. Civil, tenemos alguna duda respecto de la interpretación que el texto ha encontrado en la doctrina y en la jurisprudencia: ¿se refiere ese texto a las corrientes de agua 'que sirven a la comunicación' y que* limitan *un predio, o incluye también a las que, sin servir a la comunicación, transcurren en el interior de un predio rústico? Es un problema, y más en el caso planteado. De todas maneras, ciertamente deseamos que los pescadores aficionados no tropiecen con las dificultades que menciona el Dr. Martínez Prieto.*

INTERESANTE CONTROVERSIA

Señor Director:

Me permito molestar su atención una vez más, pues he leído en el Nº 43 la nota publicada a pedido del Sr. G. A. G. "para poner en claro y ratificar lo manifestado en la nota del Nº 40" acerca del origen de la Capilla de San Antonio, de Valle Hermoso (Córdoba). Sin ánimo de polemizar insisto en mi anterior afirmación de que la referida capilla es anterior al Capitán Juan de Ceballos, según resulta de documentos de la época.

No me era desconocida la placa colocada a la entrada de la capilla —cuya fotografía se inserta junto con la nota aclaratoria del señor G. A. G. —ni el trabajo del señor Rodríguez Perier sobre la historia de aquel monumento colonial, pero es evidente que éste y el autor del texto de la placa desconocieron los antecedentes más antiguos de la capilla por haber errado el camino: los buscaron en la familia Ceballos, y éstos están en la familia Quinteros, es decir de la esposa del Capitán Juan de Ceballos.

Por lo pronto, el "capitán español don Juan de Zeballos" —como reza la placa—



Publicidad YPF

se vende más... lubrica más...

La mayoritaria preferencia conque los automovilistas distinguen al lubricante **supermóvil YPF** es índice de la confianza que depositan en su alta calidad, fruto de su mayor resistencia a altas temperaturas, estabilidad constante, alto índice de viscosidad y gran poder anticorrosivo.

supermóvil YPF

Ahora la línea de lubricantes **supermóvil** llega hacia usted en una nueva y moderna línea de envases de 1, 4 y 20 litros.



no era español en el sentido que esta palabra tenía entre nosotros en 1951 —cuando aquélla fue compuesta—, sino "español americano", y más concretamente, cordobés de varias generaciones, como que era descendiente directo de don Andrés de Ceballos, afincado en "la Docta" antes de 1600, y cuyo apellido él lo escribía con "C" (ver Lazcano Colodrero, "Cabildantes de Córdoba" y "Linajes del Tucumán"). Admito, sin embargo, que el apellido —como dice el señor G. A. G.— aparece en documentos posteriores escrito con "Z", lo que hay que atribuir a la conocida libertad ortográfica de aquellas épocas.

Cabe también tener por cierto que don Juan de Ceballos restauró o edificó de nuevo a sus expensas la capilla que hoy admiramos en Valle Hermoso, pues así lo dice él en su testamento (Archivo Histórico de Córdoba, Reg. 4 - 1805 - Olmos, f. 303v); pero también es indudable que la Capilla de San Antonio existía allí desde mucho antes.

Es posible que trate de aquélla la referencia que leemos en el testamento de don Domingo de Miranda (Arch. H. de C., año 1706, legajo 221, exp. 7), cuando dice que tenía en su estancia de Casagrande una capilla; pero no queda duda alguna que si se refiere a ella, la cláusula del testamento de don Manuel Martínez en que éste dispone ser enterrado "en la capilla de su estancia de Casagrande" (Arch. Hist. de Córdoba, Registro 1, año 1730/32 - De la Guerra y Estrada - folio 145), puesto que este señor fue abuelo materno de doña Mariana Quinteros, esposa del capitán Juan de Ceballos.

Y que la estancia llegó hasta ella no cabe duda, pues así resulta del testamento de su padre, don José Quinteros, quien el 9 de mayo de 1743, luego de nombrarla entre sus herederos dispone que su cuerpo sea "enterrado en la iglesia de San Antonio, de Casagrande" (Arch. H. de C., Escribanía 1, 1744 - legajo 296 - exp. I).

Estos pocos documentos demuestran, sin lugar a dudas, que lo que el capitán Juan de Ceballos restauró o edificó de nuevo fue la capilla que se encontraba desde antes en la estancia de su cónyuge, a la que —como señala el señor G. A. G. en su nota del Nº 40— llamaban "la castellana", no por ser oriunda de Castilla, pues era cordobesa de varias generaciones, como su marido, sino por ser dueña de la estancia, como lo era su marido de la que heredó de sus padres.

Por último, ratifico lo que expresa el señor G. A. G., de que don Juan de Ceballos no tuvo descendientes, razón por la cual legó la propiedad (su mujer le sobrevivió pocos días) al seminario de N. S. de Loreto.

Rogándole quiera excusarme por molestar su atención, lo saludo muy atentamente.

E. A. COGHLAN
Socio Plenario Nº 156.105
Rodríguez Peña 1445 (Capital Federal)

N. de la D.: *Nuestro colaborador G. A. G., autor de la nota "Origen del Molino de Oro de La Falda", aparecida en el Nº 40 de AUTOCLUB, nos suministra la nómina de las fuentes que utilizó para ese trabajo: "Historia de la Capilla de San Antonio-Valle Hermoso de Punilla", del profesor Raúl R. Rodríguez Périer, según el Archivo del Cabildo de Córdoba; "Documentos del Tucumán", del profesor Manuel Lizondo Borda; "Documentos para la historia de la Provincia de Córdoba", de monseñor Pablo Cabrera; Archivo de los Tribunales de Córdoba; "Historia de Valle Hermoso", de M. Velazco Fastran; "Documentos inéditos de la transmisión de bienes de la familia de Zeballos", que recopilaron y firman Figueroa Hermanas y Cía. y otros.*

Anotamos así todos los antecedentes utilizados por ambas partes y ponemos punto final a esta interesante controversia histórica.

AGRADECEN UN GESTO

Señor Director:

En el verano pasado y durante una visita al recreo del ACA de Punta Lara, mi hija extravió una cadena con medalla de oro.

La misma fue hallada por el socio señor Ignacio Parisi, quien hizo publicar la noticia en la revista AUTOCLUB Nº 40, pero por esas motivaciones fortuitas no tuve oportunidad de leerla, siendo reiterado el aviso en el último número, recuperando a raíz de ello la aludida alhaja.

Por la presente, y por intermedio de la revista, quiero agradecer públicamente al socio Ignacio Parisi, vecino de Remedios de Escalada, y destacar su gesto, especialmente significativo por el hecho de haber reiterado el aviso del hallazgo, ya que, ante la falta de reclamación y el tiempo transcurrido, pudo haber dispuesto con derecho de la alhaja. Está de más decir que el señor Parisi no aceptó gratificación alguna.

El caso, sencillo, pero significativo en su intrínseco valor, demuestra que el patrimonio moral de la humanidad tiene aún representativa custodia.

Saludo al señor Director muy atentamente.

MARIO R. BOTTESSI
M. Castro 932, Remedios de Escalada (Pcia. Bs. As.)
Socio Plenario 168.056

OPINA UN ESCOLAR

Señor Director:

Me dirijo a Ud. como alumno de la escuela Nº 23 C. E. 10 para expresarme sobre el artículo aparecido en la revista número 43 "Las Cataratas del Iguazú", que hoy nos leyó el señor maestro.

Felicite al autor por esa descripción, ese paisaje tan bonito, con sus hermosas cascadas, esperando que algún día sea un centro de turismo para que se pueda apreciar las Cataratas; le repito que fue una estupenda nota periodística y a usted le deseo el más grande éxito.

CARLOS M. BOADO
Olazábal 2031 (Capital)

EL PRIMER TURISTA

Señor Director:

En el Nº 41 —junio-julio 1968— aparece un artículo de Pablo Büsse Grawitz intitulado "El primer turista en la Puna de Atacama". Lamento mucho decir que dicho señor no es "el primer turista". En 1945, mes de noviembre, viajé yo a la Puna de Atacama y la recorrí en diversos sentidos. Llegué *en auto* a Socompa y a Rosario de Goyahuaima. No he ido a Antofagasta de la Sierra, pero sí hasta el Salar de Hombre Muerto y a Inca Huasi. En Salar de Pacitas vivía en aquel tiempo Ramón Sánchez, dueño de un almacén y que extraía panes de sal que vendía para hacienda. El no era boliviano, sino español pero casado con una boliviana. En San Antonio de los Cobres había dos hoteles en 1945.

VICTOR FINN
Obligado 9
Haedo (Prov. Bs. As.)

SOBRE UN HOTEL

Señor Director:

Acabo de leer el número correspondiente a octubre de vuestra revista y en el artículo sobre Cataratas del Iguazú, firmado por Marta S. Albano, he notado algunas inexactitudes.

Actualmente siguen las obras de reparación del hotel que estarán terminadas para mayo de 1969. Para entonces el hotel dispondrá de baño privado en todas las habitaciones, aire acondicionado, pileta de natación y estará pintado a nuevo. También se está construyendo un autocamping a un costo de $ 10.000.000, que ya estará abierto al público, aunque precariamente, para enero de 1969. Ya están terminados los sanitarios, que constan de 16 baños para damas y caballeros y 32 piletones. Se está construyendo la pileta de natación, el comedor y bar para 150 personas y los boxes para las carpas, que serán unos 60, con toma de agua corriente en cada uno y luz eléctrica.

Sepa también que este hotel está gestionando el permiso correspondiente para instalar un teletipo, que abrevie las comunicaciones.

Concesionario JULIAN LAFUENTE
Hotel Cataratas
Parque Nacional Iguazú (Misiones)

EL CUENTO FAVORITO

Señor Director:

Me place remitir la presente para expresar —no sólo como socio del ACA—, sino también como argentino el valor que representa la revista AUTOCLUB como difusora del conocimiento de nuestro país.

Todos los números son atrayentes, al igual que sus artículos, y aunque mi opinión parezca parcializada diré que cuando hacen referencia a lugares y provincias olvidados encuentro que la revista está en un verdadero y mejor punto de cumplimiento argentinista y periodístico. V. gr. cuando se refirieron a Formosa, Chaco, Corrientes, que no por raigambre aborigen son menos argentinas; y como por dichas provincias tengo personal y particular afición, dije, he de parecer parcialista. Pero no es eso, sino que aparte de atraerme y haber viajado a menudo por ellas, merecen se las integren al concierto argentino.

La terminación de la ruta 11, el nuevo aeropuerto El Pacú, de Formosa; el ya anterior de Cambá Punta, en Corrientes; el futuro puente Antequera, Corrientes, son los hechos que hacen a esa integración, y ya que esos medios de intercomunicación aumentan, promuévase el conocimiento de las provincias con sus sitios y sus gentes.

Una de las condiciones que se hacen necesarias, es que se agilice el desplazamiento automotor por ruta 11, y como a eso propende lo dicho en la página 152 del Nº 42 de AUTOCLUB (Control en la ruta 11), aprovecho estas líneas para aprobar ese artículo apoyándolo para que se acuerde con los controles provinciales —en la medida posible que no desmedre la vigilancia razonable— una mayor y mejor disposición hacia el automovilista.

Pues el que suscribe —como a muchos otros, supongo— le ha ocurrido lo que menciona la revista por exceso de controles y con un interrogatorio prolongado que no lleva a nada útil sino a muchos minutos de retraso.

Y me permito transcribir —al respecto— mi cuento favorito, pero que no lo es por tratarse de un hecho real, y que me sucedió la primera vez que crucé el río Bermejo (en Pº Velaz), como una hazaña después de haberlo hecho tantas veces en la servicial —aunque precaria— balsa.

Ya controlado en el extremo chaqueño del puente y llegando al otro iba a continuar confiadamente, pero fui detenido por otro policía de la otra provincia, a quien expliqué estar ya fiscalizado al comienzo, pero en Chaco.

El joven policía meditó, observó, como hacen allá, y me contesta textualmente: "...Y sí, pero allá *ej* el Chaco. Y aquí *ej* Formosa..."

El Sr. Director y los lectores tienen que imaginar la tonada lugareña —que imito al contar en forma verbal— para darse más idea real de la diferencia que el policía hizo de una punta a la otra del puente; y el derecho con que se sintió llamado a controlar nuevamente a tan pocos minutos del otro colega.

Esto no es reproche a ninguna de las dos provincias —que me atraen como todo el litoral y su acervo vernáculo—, pero es la imagen real de lo que sucede.

No hace mucho tiempo tuve la ocasión y gusto de recorrer la parte nueva de la susodicha ruta 11, entre Resistencia y Formosa, y al leer el Nº 42 de AUTOCLUB me siento impulsado a dirigir estas líneas a esa dirección, recordando aquel episodio mío y que es, probablemente, de muchos viajeros.

Esas circunstancias, si no son tomadas con cierta filosofía, conspiran contra los sitios en que se producen, siendo ellos los perjudicados, de manera que para bien de todos el Automóvil Club Argentino puede (y no digo *debe*) ejercer sus buenos oficios para un comienzo de solución a esos detalles que, mínimos, sin embargo ya son conocidos como perjudiciales.

Servirá tal corrección de los detalles viales para que el público se movilice con más facilidad y gusto, llegando a conocer mucho más este gran país que es el nuestro, en tamaño y calidad.

Por ende y consecuencia, los lugareños de todo sitio, así el menos conocido, verán más concurridos sus lares y más conocidas sus costumbres e industrias: aun las rústicas y domésticas.

Dr. FAUSTINO F. SAN MARTIN
Socio Activo Nº 139.600
25 de Mayo 623, Venado Tuerto
(Prov. de Bs. As.)

AUTOCLUB Y LA DOCENCIA

Señor Director:

Nos es muy grato dirigirnos a Ud. con el propósito de felicitarlo por la tarea de difusión que realizan, para que todos conozcamos nuestras bellezas turísticas que son muchas e ignoradas.

Nosotros, como docentes, utilizamos vuestra revista como elemento de investigación, que es manejado por los chicos, sobre todo, para estudiar nuestra tierra.

ESCUELA JEAN PIAGET
Juan M. Gutiérrez 3950 (Capital)

Señor Director:

Me es grato comunicarle que he recibido las revistas AUTOCLUB que solicitara con destino a la Biblioteca de la escuela.

Me impulsó a hacer este pedido, por su ameno e ilustrado contenido; son revistas que el alumnado de esta escuela vespertina lee con muchísima atención. Saludo a usted muy atentamente.

ENID OLIVIERI DE SUSCA
Directora
Escuela Vespertina Nº 48
(Médanos, Partido de Villarino)

buenas vacaciones!





Con **CHAMPION**
El campeón de los acumuladores y
BUJIAS **CHAMPION** que prefieren los campeones

CHAMPION
S. A. I. C. F. e I.
CORDOBA 2756 - BUENOS AIRES



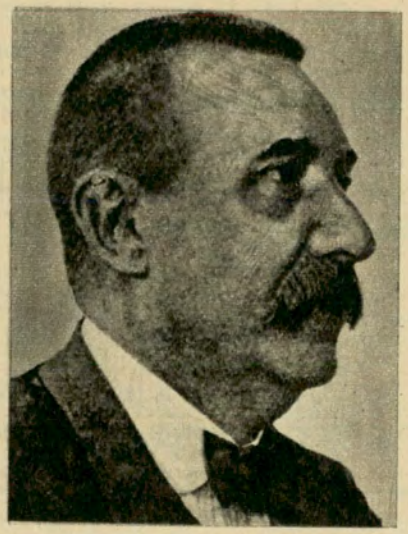
CHAMPION

S 128

EL PERIODISMO

Cerca de setenta publicaciones año. Las primeras linotipos, el la personalidad de los diarios

José S. Alvarez ("Fray Mocho"), autor de centenares de notas ingeniosas y de libros que han quedado como monumentos de la literatura costumbrista local.



Roberto J. Payró, el gran escritor argentino, fue articulista de "La Nación". Luchó para que los periodistas tuvieran asegurada su independencia intelectual.



por J. C. Astor

PARA AUTOCLUB

LOS hechos pasan a ser números y éstos —que gobiernan al mundo, según Goethe— pasan a ser historia. Cuando nos referimos, hablando de generaciones, a los años 10, 37 u 80, sabemos lo que estos guarismos representan. El 20 es la anarquía. El 40 evoca a Rosas y La Mazorca, el 90 significa catástrofe financiera. Otro pequeño salto en el tiempo y ya estamos en 1900. En este año se dan muchas de las condiciones que contribuyen a forjar la grandeza de nuestro periodismo como hecho histórico, por medio del cual el país toma conciencia de su propia realidad. Sobre la década del Centenario, uno de nuestros pocos instrumentos —lo único organizado quizá —para ganar el tiempo perdido en tantas luchas estériles, enconos y controversias, es el periodismo. Organos como *La Prensa*, *La Nación* y *El Diario* cuenta con varios lustros de experiencia en el manejo de sucesos o ideas que conforman el ser argentino, cuando aparecen los investigadores, los especialistas, y comienzan a formar fila en la literatura los "rabdomantes del espíritu nacional" como los llama Luis Emilio Soto; los que vienen a desentrañar nuestra realidad social. Documentos sobre la historia y la geografía del Río de la Plata salen a la luz por primera vez en las páginas de *Anales de la Biblioteca*, fundado en 1900 bajo la dirección de Paul Groussac.

Los órganos tradicionales de entonces saben avizorar el futuro e interpretar el drama de ese vacío que venía denunciando Alberdi: "somos muy pocos para una federación perfecta". Uno de los remedios —el único, digamos— es abrir de par en par las puertas a la inmigración. Llegan en el curso de aquel año más de 3.000 inmigrantes. "Hacía tiempo —comenta *La Prensa*— que no se anotaba esa cifra". Con el aumento de la población extranjera crece el número de publicaciones dedicadas a cautelar sus intereses y reflejar sus costumbres. A los ya existentes, se incorporan *Amico del Popolo*, *Il Comercio Italiano al Plata*, (revista ilustrada), *L'Avvenire*, *L'Emigrato*, *O'Balila* y *Revue Ilustrée du Rio de la Plata*, entre otras. Suman aproximadamente 70 los diarios y periódicos que ven la luz por primera vez en 1900 (la cifra duplica, casi, a la del año anterior), y más de 1.500 los hombres que forman el mundo inquieto de las redacciones. Pellegrini funda *El País*, y por iniciativa del padre Federico Grote aparece *El Pueblo*, vocero del pensamiento católico. Los periodistas de entonces se llaman Mitre, Paz, de Vedia (Agustín, Joaquín y Mariano), Pellicer, Gregorio Funes, Cané, Uriburu, Melián Lafinur, Láinez, José S. Alvarez, Groussac, Lugones, Alberto I. Gache, etc.

El periodismo y las letras

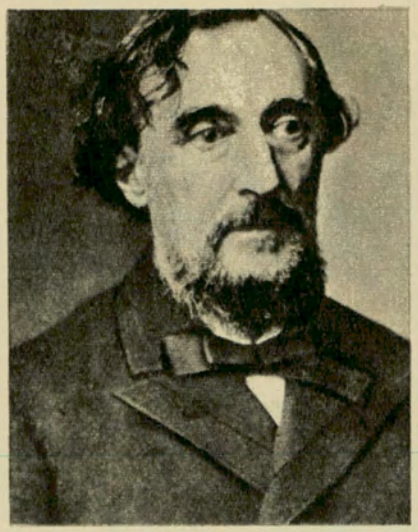
La prensa de 1900 posee esta otra particularidad: la mayoría de los re-

PORTEÑO DE 1900

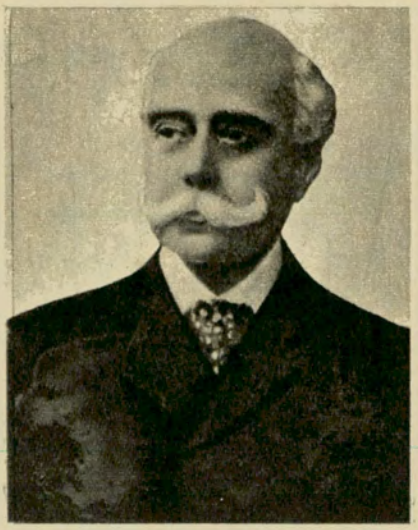
comenzaron a aparecer ese folletín y la sirena cambiaron de la ciudad de Buenos Aires.

dactores y cronistas son hombres formados, o que se están formando, en las disciplinas de las letras. "La historia de nuestro periodismo está estrechamente vinculada a la historia de nuestra literatura", afirma Ricardo Rojas. Esta simbiosis se manifiesta, también, a través de los contactos que *La Prensa* y *La Nación* (principales órganos de entonces) mantienen con escritores europeos, y de los espacios que dedican a las cuestiones culturales. Nacida en el auge del positivismo, nuestra prensa de final del siglo XIX y principio del presente afirma su vocación humanística, conciliadora de las tendencias que se disputan el predominio del mundo civilizado. No hay número de *La Nación* en que no aparezcan las firmas de Unamuno o Ramiro de Maeztu (España), de Lombroso, Guglielmo Ferrero o Enrico Ferri (Italia), de Anatole France, Max Nordau, Alfred Ebelot o Henri de Regnier (Francia), de Lord Charles Eresford (Inglaterra). *La Prensa* se nutre de otras fuentes: Henry Houssaye, François de Nion, Jules Lemaitre, François Coppée (Francia), Núñez de Arce (España) y Edmundo de Amicis (Italia) forman la plana mayor de sus colaboradores extranjeros. Ambos diarios adoptan, además, la costumbre de ofrecer en forma de folletín novelas de autores famosos. *La Nación* da a conocer "El fuego", de D'Annunzio; "Feminismo", de Paul y Victor Margueritte; "Una luz que se apaga", de Kipling; "Trabajo", de

Bartolomé Mitre, fundador de "La Nación". Unamuno, Anatole France, Max Nordau, eran firmas habituales en ese diario, que comenzó a aparecer en 1871.



José C. Paz, creador de "La Prensa". Hacia 1900 el gran matutino contaba con frecuentes colaboraciones de Núñez de Arce, Coppée y Edmundo de Amicis.



Emilio Zola (que publica al mismo tiempo que L'Aurore de París), y "El robo del elefante blanco", de M. Twain. *La Prensa* ofrece a sus lectores "Sin dogma", de H. Sienkiewicz, y "La carta lacrada", que firma El Máscara Roja. La vinculación que nuestros intelectuales y hombres de mundo mantienen con Francia lleva a *La Prensa* a inaugurar en 1900 su agencia de París (es el primer diario de habla castellana que adopta esa iniciativa). Es el año también en que instala su gabinete de fotografías y grabados.

Bombas y sirenas

En su condición de órgano representativo de una sociedad básicamente democrática, el periodismo de 1900 no desdeña ninguna noticia de interés público. Notas de arte y de deportes, crónicas sociales y sucesos policiales aparecen mezclados con los comentarios de hechos más trascendentes. En sus páginas se agita el diario vivir del mundo. Para los grandes especuladores están las cotizaciones bursátiles. Para la gran masa que confía su suerte al azar, *La Nación* impone la costumbre de publicar el extracto de la Lotería de Beneficencia.

Los grandes diarios introducen en 1900 algunos significativos adelantos técnicos. Casi al mismo tiempo en que *El Diario* (el de los Láinez) lanza el primer suplemento dominical en

Fotografía tomada en 1900 en la redacción de "El Tiempo". Junto a su director, Vega Belgrano, aparecen Enrique García Velloso, Manuel María Oliver, Basilio Cittadini, Domingo Lamas, Alejandro Ghigliani y Alfredo Villa. Se realizaba en ese momento una reunión preparatoria del Primer Congreso de la Prensa Argentina de 1901.



colores, *La Prensa* inaugura la sirena que hace sonar por primera vez con motivo del asesinato, en Monza, del rey de Italia Humberto I. De este modo, van quedando abolidos los disparos de bombas con que se transmitían las noticias a los habitantes de la Gran Aldea.

Las primeras linotipos

La Nación fue el primer diario argentino que modernizó sus talleres con la introducción de las linotipos. Este adelanto trajo aparejado, sin embargo, un problema de orden gremial: amenazó con desalojar al modesto tipógrafo que, "componedor en mano", ha pasado a la historia de las artes gráficas como uno de sus pioneros. Para no dejar en la calle a antiguos operarios, los Mitre fundan lo que la cultura argentina conoce con el nombre de *Biblioteca de La Nación*. Fue su primer director Roberto J. Payró.

La caricatura

Los dibujos humorísticos, o satíricos, que a partir de Eduardo Sojo (fundador de El Mosquito), Manuel Mayol y José María Cao adquieren un vigor que ilustra, con sentido crítico, un largo período de nuestro periodismo, en 1900 llegan a su apogeo. No hay personaje político de la época que no haya pasado por las risueñas tapas de *Caras y Caretas*. En ellas aparecen, con igual mordacidad, las figuras de Roca, de Pellegrini, de Figueroa Alcorta, de Quirno Costa, de Luis M. Campos y, como presidiendo el coro de eminentes figuras contemporáneas, la imagen patriarcal de Mitre, con esta otra ingenua caricatura poética al pie:

Mitre, escritor gobernante
larga serie de triunfos evoca,
y por si eso no fuera bastante
nos tradujo el poema del Dante
y se puso de acuerdo con Roca.

Muerte de "Bartolito"

Sobre el filo de los dramas ajenos, la familia periodística tuvo que hacerse portavoz, a veces, de sus propios infortunios. Habituada a los relatos escalofriantes de la guerra anglo-boer, del hambre en la India, del "coup de chaleur" que produjo en el infernal verano de Buenos Aires de 1900 más de sesenta muertos, la pluma del cronista vacila ante la muerte de Bartolito Mitre y Vedia, que popularizó los seudónimos de "Argos" y "Claudio Caballero" en crónicas consideradas modelos en el género, por su estilo ameno y realista, que trasladó, con igual eficacia, a la literatura. La muerte de "Bartolito", como se lo llamaba cariñosamente, comentada por toda la prensa porteña como una de las más sensibles pérdidas, saca al cronista encargado de transmitir la infausta nueva de esa impasibilidad con que Ortega y Gasset ilustra en "Deshumanización del arte" su famosa teoría de la perspectiva. Ahora está él implicado en el dolor con que amasa el pan cotidiano destinado a saciar el hambre de los lectores de diarios. ◆

PERIODICOS APARECIDOS EN 1900

Alfredo Dreyfus
Amico del Popolo
Bancos, Seguros y Comercio (revista)
Belgrano
Biblioteca Popular
Boletín de la Unión Industrial
Comercio y Letras
El Adelanto
El Arte y la Moda
El Consultor (revista)
El Correo Mercantil (revista)
El Gastrónomo
El Hogar Argentino (revista)
El Ideal
El Imparcial
El Libro (revista)
El Mensajero
El Obrero Mecánico
El País
El Patriota
El Porvenir
El Puchero (revista)
El Pueblo
El Siglo XX (revista)
El Sol
El Tribuno
Enseñanza Argentina
Evangelisches Gemeindeblatt (revista)
Fernet - Branca
Guía Argentina
Haitza
Il Comercio Italiano al Plata
La América (revista)
L'Avvenire
La Columna del Hogar
La Defensa
La Construcción
La Educación
La Industria Molinera (revista)
L'Emigrato
La Mujer (revista)
La Plaza (revista)
La Prensa Argentina
La Prensa Militar
La Protesta Humana
La Quincena (revista)
La Reforma (revista)
La Reacción
La Voz del Norte
Luz y Sombra (revista)
Masaniello
O'Balila
Norden
Pitos y Flautas
Revista Argentina
Revista Económica
Revista de Obras Públicas
The Twentieth Century
Thule
Revista de la Cámara Mercantil
Revista del Club Militar
Revista Mercantil
Revista Nacional
Revue Illustrée du Rio de la Plata
Sport (revista)
Sud América (revista)
Veritas Americano
Vida Cristiana (revista)



UN SEGURO CONTRA TODO TIPO DE ACCIDENTES PERSONALES, CON COBERTURA MUNDIAL, SIN EXAMEN MEDICO PREVIO, QUE CUBRE MUERTE E INCAPACIDAD TOTAL O PARCIAL PERMANENTE, LAS 24 HORAS DEL DIA.

A nadie le gusta pensar en accidentes. Y menos aún ser protagonista de alguno.

Pero existen. Como también existe su familia, y debe pensar en ella.

LA MERIDIONAL, Compañía Argentina de Seguros, le brinda un seguro contra todo tipo de accidentes, que lo protegerá en cualquier parte del mundo, mediante una irrisoria suma anual. Aquí están los planes. Como hemos deducido un **20% a su favor**, las primas son muy bajas. Y por supuesto, se abonan en cuotas.

COBERTURA ANUAL	PLANES *		
	I	II	III
MUERTE E INCAPACIDAD TOTAL O PARCIAL PERMANENTE	$ 2.500.000	$ 5.000.000	$ 10.000.000
5 CUOTAS MENSUALES (INCLUIDOS IMPUESTOS Y SELLADOS) DE	$ 1.334	$ 2.670	$ 5.340

(*) Los planes indicados son aplicables a Abogados, Escribanos, Empleados Administrativos, Gerentes o Directores, y ocupaciones similares.

La MERIDIONAL

Compañía Argentina de Seguros S. A.
Representantes: American International Underwriters S. A.
Roque Sáenz Peña 648 - Capital Federal

Corte aquí

LLENE Y ENVIE HOY MISMO ESTA SOLICITUD

Solicito a LA MERIDIONAL, COMPANIA ARGENTINA DE SEGUROS S.A. una póliza de seguro contra Accidentes Personales, cubriendo muerte e incapacidad total o parcial permanente.

Nombre y Apellido .....

Fecha de Nacimiento ..... Domicilio ..... T. E. .....

Ocupación ..... Es zurdo? ..... Tiene otros seguros de Accidentes Personales, en qué Compañías, por qué riesgos y por qué suma? .....

.....

Si usted tiene o ha tenido alguna enfermedad grave o accidente; o tiene algún defecto físico, visual, es sordo total o parcialmente especifíquelo aquí .....

.....

Estatura y peso actual ..... Indique plan elegido m$n..... Forma de pago 5 Ctas. de m$n.....

Beneficiario ..... Parentesco ..... Domicilio donde desea que se efectúen las cobranzas ..... T. E. .....

La cobertura no entrará en vigor hasta que sea recibida y aceptada esta solicitud debidamente firmada en las oficinas de la Compañía, a la cual me comprometo a abonar las cuotas arriba indicadas a partir de la fecha de vigencia de mi póliza.

FIRMA DEL SOLICITANTE .....

$ 013



Buenos Aires - Miami en

VARIAS veces habíamos visitado los Estados Unidos, pero este breve viaje tenía un sentido especial: se trataba del vuelo inaugural de Buenos Aires a Miami sin escalas, que forma parte del nuevo esquema operativo de Braniff International, cuyos aparatos realizan actualmente servicios directos entre las principales ciudades de los Estados Unidos y las más importantes capitales de nueve países sudamericanos.

La intensificación de los vínculos comerciales y turísticos entre distintas áreas continentales —en cualquiera de sus formas— contribuye, sin duda, a la mayor comprensión y al mejor entendimiento entre los pueblos. Si a ello añadimos el hecho halagüeño de que, en el mismo aparato en que emprendimos nuestro viaje, acababa de llegar a la Argentina un grupo de periodistas norteamericanos que venía a conocer nuestro país, puede advertirse el sentido simbólico y práctico de esta experiencia, íntimamente vinculada con la nueva fisonomía y el desarrollo de Braniff en los últimos años.

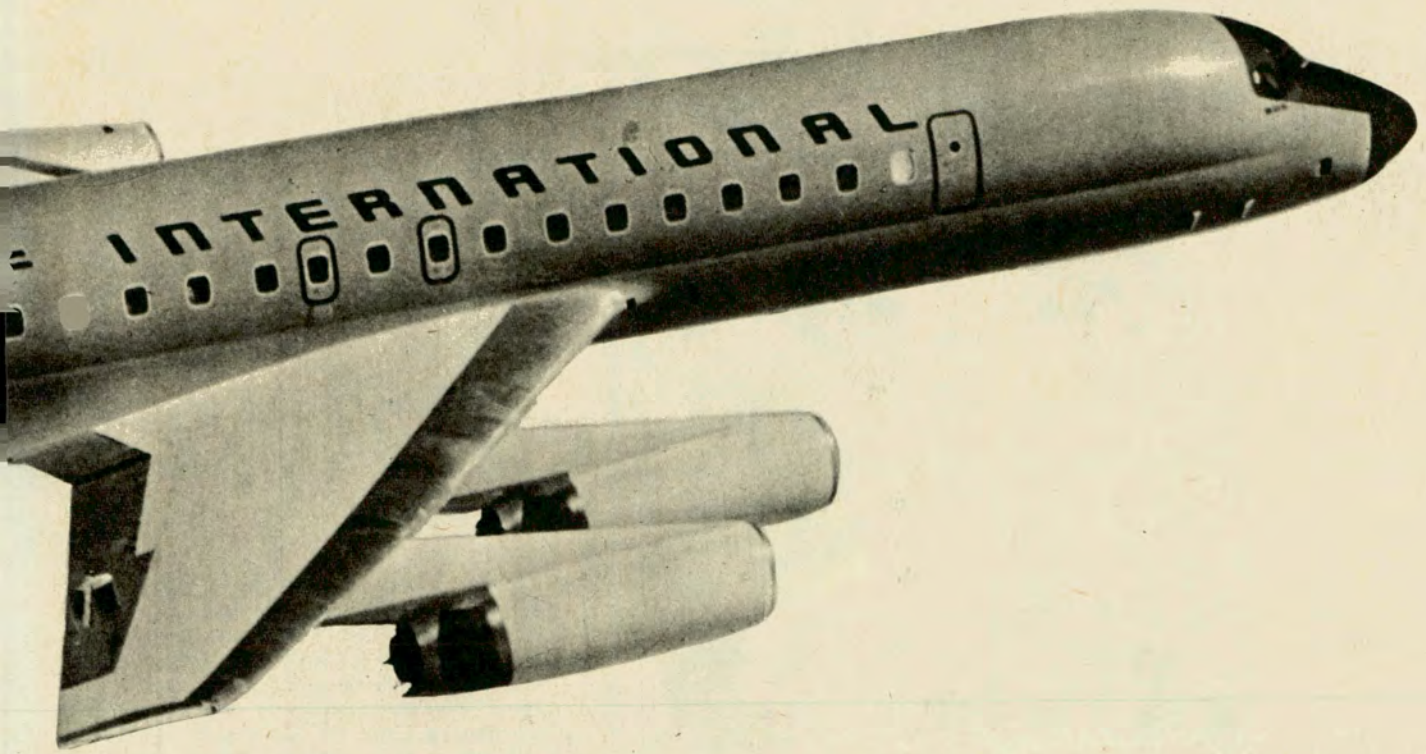
Esta renovación se debe, principalmente, al dinámico aporte de Harding L. Lawrence, presidente y jefe ejecutivo de Braniff International. Es un hombre joven, que durante la Segunda Guerra Mundial prestó servicios en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Terminada la contienda, comenzó a trabajar en Pioneer Air Lines, donde muy pronto ocupó las más altas posiciones; cuando esa empresa se fusionó con la Continental Airlines, llegó a desempeñarse como vicepresidente ejecutivo de la nueva compañía.

Esta intensa experiencia del señor Lawrence —que es miembro de la junta directiva de la *Transport Association of America* y del Comité de Transporte Aéreo de la *National Defense Transportation Association* —se volcó en Braniff cuando asumió, en 1965, su presidencia. La nueva política aérea de la empresa tiene muy en cuenta las vinculaciones con nuestros países. Por eso, Lawrence ha podido decir hace poco: "Ahora entramos en la etapa más importante de nuestro programa de desarrollo turístico hacia América del Sur, y 1969 será el año en el cual se comenzará a sentir, realmente, el efecto de la labor de preparación en que Braniff se ha empeñado en los últimos tres años".

Un grupo interesante

Realizamos el viaje a Miami en un Jet Douglas DC8-62, con capacidad para 166 pasajeros. Estos aparatos son los que utiliza Braniff International en todas las combinaciones que ha puesto en vigor, ya que además del vuelo sin escalas Miami-Buenos Aires, y viceversa, que es el servicio directo más rápido entre el extremo meridional de Sudamérica y los Estados Unidos, hay múltiples alternativas de conexión entre otras ciudades de ambas áreas continentales.

Es fácil comprender lo que ha significado para nosotros, que siempre hemos estimulado el incremento de estos enlaces turísticos, haber participado en ese vuelo inaugural, en compañía del vicepresidente regional de Braniff en nuestro país, Harry Marples, y del interesante grupo de invitados, todos ellos excelentes compañeros de viaje. Fuimos de la par-



nueve horas

Un vuelo que integra los nuevos planes operativos de una dinámica empresa

por César C. Carman PARA AUTOCLUB

tida, por la Argentina, el general Jorge Sartorio; Juan R. Llerena; el coronel Enrique Gibert; Osvaldo H. Seghezzo; Juan B. Iribarne; Juan B. Galeno; Juan Carlos Bustos; Carlos Alberto Di Nasi; Alberto Besada; el comodoro Luis Valdez, director del Aeropuerto de Ezeiza; el coronel Eugenio León; Angel Marcelino Fernández; Dora Espinel; Alicia Galdeano; Victoria Lira; Robert Mose; Juan C. Rothschild; Horacio Solari; Andrés Pontillo; Carol Denis; Luis Surani; Tarek Beydoun; Federico Shamoun; Carlos A. Jacobi; Alexander Perry; Aníbal Feliberti; Clemus Brandt; Carlos Olmos; el coronel Pedro Valenzuela; Adolfo Gambina; Sergio R. Marquina Frei; Alejandro Shaw; el capitán Oscar Sánchez Puppulo; Alfredo Calisto; Carlos Marzano; Bonny Tucker; Horacio De Dios; Julio César Gallo; Félix Yaccarino; Juan Carlos Torr; Oscar Delgado; Alberto Gollan; Miguel Héctor Alurralde; Víctor Carugati; Alejandro Escobar; Enrique Biederhan; Arcadio Castillo; Rodrigo González; Agustín Billa; Gustavo Ruegger; Martín Aguirre; Eduardo Navia; Hugo Romay Salvo y quien escribe estas líneas.

En todo momento fuimos atendidos con gran cordialidad y asesorados con precisión. Esto se debió, sin duda, a la capacidad creadora y organizativa del señor Marples, cuya personalidad es vastamente conocida y goza de singular prestigio en el mundo aeronáutico.

Acercamiento de los pueblos

En este viaje —que se extendió a Nueva York, lo que nos permitió visitar una vez más esa gran ciudad— hemos comprobado de qué manera puede conectarse la densa red aeronáutica interna de los Estados Unidos con la red latinoamericana, sin los clásicos "intercambios" entre aviones de distintas líneas comerciales. Conviene recordar, además, que simultáneamente con los vuelos sin escalas, para pasajeros, Braniff ha iniciado un servicio exclusivo para carga, en el que se utilizan Jets Boeing 320-C, que pueden transportar hasta 40 toneladas de mercaderías y se detienen en numerosos puntos intermedios.

Todo esto implica una gran posibilidad para el turismo y el comercio intercontinentales, no sólo en lo que se refiere a la vinculación entre los Estados Unidos y América Latina, sino a los contactos de los pueblos latinoamericanos entre sí. El transporte de mercaderías, el desplazamiento de contingentes de ávidos turistas, los rápidos viajes de la gente de negocios, el intercambio de científicos y estudiantes, configuran otras tantas puertas abiertas hacia la tan anhelada confraternidad internacional.

Por eso, mientras recorríamos Miami y Nueva York, mientras éramos agasajados en el imponente edificio de las Naciones Unidas y escuchábamos las cordiales frases del ministro plenipotenciario y encargado de negocios de la Argentina ante ese organismo internacional, doctor Hugo J. Gobbi, a quien respondió el dinámico Harry Marples, reflexionábamos sobre el trascendente significado de estos contactos aéreos.

Las palabras de los ejecutivos de Braniff International, señores Brown y Schoeffer, en la comida ofrecida por esa empresa en el Hotel Drake de Nueva York, y el discurso del alcalde de Miami, un día



Harding L. Lawrence, presidente de Braniff International. La nueva política de esa empresa tiene muy en cuenta las vinculaciones con América Latina.



Las azafatas de Braniff usan vestidos creados especialmente por Emilio Pucci, el famoso modista italiano.

después, contribuyeron a sintetizar el hondo sentido de confraternidad que tuvo nuestro rápido viaje. Porque --es indudable—, la velocidad de estos gigantes del aire acerca y hermana a todos los hombres, y contribuirá a crear, en un mañana no lejano, un ancho mundo sin fronteras.

El eterno femenino

Las condiciones del vuelo del DC8-62 son óptimas. Además de la capacidad para pasajeros ya mencionada, cuenta con una bodega para 45,70 metros cúbicos de carga. La velocidad de crucero es de 965 kilómetros por hora, lo que nos permitió llegar a Miami en sólo 8 horas y 45 minutos, y regresar a Buenos Aires en 8 horas y 25 minutos.

Además de esos aspectos técnicos, que es útil recordar porque constituyen la *conditio sine qua non* para realizar un vuelo impecable, cabe mencionar aquí un detalle de singular buen gusto: las azafatas de Braniff no usan uniformes al estilo clásico, sino vestidos creados especialmente por el famoso modista italiano Emilio Pucci. El efecto logrado es notable. El viajero, atendido con fina cordialidad, experimenta la sensación de hallarse en una reunión social. Una grata reunión que empieza en Buenos Aires, termina en Miami y se desarrolla —casi inadvertidamente— ¡a 9.000 metros de altura!

En este clima de auténtica comunicación humana, la fresca simpatía y la belleza de esas muchachas nos recuerda que la más adelantada técnica no está reñida con el buen gusto del eterno femenino. Y ésta también es una razón para que el viaje sea tan placentero. ◆

PUBLICIDAD A.C.A.

N 801

VENTA DE CUBIERTAS CON DESCUENTOS A SOCIOS

20%

EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

EN TODO EL PAIS

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

EL CAMINO Y EL CAMINANTE

por Bernardo González Arrili PARA AUTOCLUB

TORONJA

EL pomelo no existe. La palabreja se toma del inglés y se pronuncia mal. Cuando la fruta llamada tenía su simple denominación original, casi nadie la conocía y pocos la compraban. Lo más que se aceptaba era con interés dulcero. Las abuelas rallaban cuidadosamente la superficie de su cáscara, le exprimían el jugo, que, por lo general, se vertía sin aprovechar, las cubrían de azúcar después de hervidas y un almíbar dulciamargo hacía las delicias de algunos paladares. A los chicos no les gustaba mucho. Recordamos haberla conocido en Entre Ríos por su nombre correcto venido de España, pero acriollado como el que más. Hago votos porque se le reivindique. El pomelo no se llama pomelo, se llama toronja. Pomelo huele a confitero con polainas. Toronja es gráfico y recuerda una anécdota de Sarmiento, además de un personaje de sainete que, allá por la esquina de Tacuarí y Comercio, aparecía en el portón de un zaguán con puerta pintada de verde, con unas narices *"como toronja olvidada"*.

POETAS Y DRAMATURGOS

POETAS y dramaturgos no tienen —no han tenido nunca— inconvenientes para *"acelerar nacimientos y delatar defunciones"*. La poesía y el teatro gozan de ciertas prerrogativas y van enderezados a un público que piensa en todo menos en la exactitud. No sería posible lograr un poema en el que apareciesen las fechas calendarias y se dijese la edad de Julieta antes de la escena final de su drama. Basta saber que era joven, y sobra conaveriguar que todo acaeció en Verona cuando dos familias adineradas disputan supremacías y queman barriles de odio y arrobas de resentimientos. El drama carece de fecha: la poesía no necesita saber el día de la semana; las horas no son las del reloj, sino aquellas que abren el día o lo clausuran, ponen el filo de la noche o marcan el crepuscular alboreo. Los poetas y los autores de dramas escritos pueden inventar ambientes, torcer destinos, atribuir amoríos, echar hijos al mundo de los vivos o de los muertos, sin que nadie se atreva a desmentirlos. Pueden, si quieren, traer hombres a través de los mares, hacerles cruzar selvas, escalar montañas y afincarse en la placidez de los valles sin que aparezca geógrafo que les discuta nombres equivocados o sitios inexistentes. Están tácitamente autorizados para hacer que, a lo largo de los siglos, Héctor converse con Napoleón, y Alejandro platique con Calvino. Nada interrumpe la anchísima cinta ondulante de la creación personal, ni nadie intentará meterse en los hontanares de la polémica estéril. Todo queda permitido, siempre que la concepción lo merezca y el final lo justifique.

El poeta y el dramaturgo pueden convertir un bandido en un santo, no permitir que los siglos olviden al más sencillo e intrascendente de los monjes, hacer que las generaciones admiren a un vulgarísimo vendedor de prebendas o a un negrero sin escrúpulos. Les está permitido todo lo que les está vedado a los historiadores: mentir. El historiador, cuando no se atiene a la verdad de los hechos, engaña; el poeta, cuando presenta equivocado a un personaje, deleita. Todos los embustes contenidos en las obras poéticas de sentido universal merecen los plácemes de las generaciones: las equivocaciones de los historiadores acarrean las más enconadas desautorizaciones, las más agrias censuras. Pero, puede hallarse un punto ideal: aquel en que lograran reunirse el poeta, el dramaturgo, el novelista y el historiador. Un hombre veraz, documentado, incapaz de equivocar al lector, que poseyera las dotes del urdidor de dramas, del argumentador de novelas, un hombre que se deleite con todas las armonías poéticas, fina, sencilla, levemente anotadas en el inmenso pentagrama del arte.

CANTAR POR LA MAÑANA

ANOTE usted en su libretita: conviene que el poeta inicie sus cantos temprano, cuanto más pronto, mejor. Los pájaros prefieren cantar por la mañana. El novelista no debe apresurarse: cuando más tarde comience a narrar, mejor para él y para sus lectores.

(Pongamos un ejemplo: los mejores libros de nuestros mejores poetas son siempre los primeros que publicaron).

NO MEZCLARSE CON LA VIDA

EL acierto de Flaubert es indudable: una descripción del vino, las mujeres, el amor y la guerra, puede intentarla cualquiera que atine a escribir medianamente. Siempre que no se trate de un borracho, un amante, un marido o un soldado, porque "si uno se mezcla con la vida no se puede ver claramente", igual que el viandante que se mezcla con la multitud: deja de ser él, queda extraviado entre los otros y no ve nada más que a los que le tocan de vecinos.

MONTAÑAS Y LLANURAS

LAS grandes montañas son inhumanas por su vapor y por su quietud. Se ve desde cierta distancia el Tupungato *"fuera de las armonías geométricas"*, y las reminiscencias escolares vuelven y van como en las páginas sabrosas con que Gerchunoff acertó a elogiar la llanura. Cuando cruza las montañas *"que no caben en la tela, al bajar por sus cuestas amargas hacia los valles felices"*, se ensanchaba su alma en plenitud y evocaba *"la tierra accesible y fácil, la tierra de Entre Ríos, ondulante y ligera como un vago cendal en que las vetas de agua cantan en la mañana una canción amable"*. No hay en la llanura interrumpida por mil cursos de agua dulce y clara ninguna brusquedad, una sola tortura o apremio. Todo es esbelto, desde la gramilla primera a la línea ideal del horizonte. Pero...

La montaña que no complacía al artista verbal, por suponer que la admiración por las cumbres *"está incorporada a la economía de los espíritus adocenados"*, tiene una excepcional virtud, superior a lo que pueda empavorecer en las almas el hueco rezongo del mar: enseña el tamaño de las cosas. Las cumbres imponen admiración a los adocenados, menos a los elegidos. Cuanto más pequeño es éste, más alta aquélla.

La montaña hace comprender a los hombres el tamaño reducido de su arrogancia, la poca suerte de su vanidad y el chico precio de su orgullo. La pena está en que el hombre pasa su mirada ligera por sobre esas cumbres inhumanas y se apresura a borrar la visión distrayéndose con la pueril premura del que silba su miedo. Luego viene con el razonamiento de los adocenados. No anda entre cumbres —cumbres de montañas, de cerebro o de corazón— el que así lo desea, pues es cosa de no marearse y atinar a evitar el vértigo. Se va a lo llano sin más, no siempre —digámoslo— buscando la línea del horizonte, el frescor de la gramilla o el terciopelo de los tréboles. Se galopa mejor en la llanura y es pura comodidad el galope si el caballo lo vale. Mas la monaña hace marcar el paso, medir el ademán, despabilar la atención. Cada tranco es una trampa y cada rincón puede ser un nido de avispas junto al abismo sin perdón. La montaña se arruga en piedra y envejece en frío. No es para todos. Por eso el montañés, cuando no lo endulza la llanura y lo afloja el paso amable, tiene la reciedumbre que las cumbres reflejan.

Eso de que la admiración de las cumbres *"está incorporada a la economía de los espíritus adocenados"*, es una frase.

EL DOLOR Y LA SED

CIERTAS ruinas clásicas se visitan con admiración restringida por el dolor de los pies. El desparramo de las piedras, el desorden ordenado de las ruinas, las desigualdades necesarias para todo escenario preparado por la naturaleza o las oficinas municipales, para regocijo íntimo de turistas hacen que sea obligada la distribución de las miradas entre elegir el lugar donde pisar sin torcer el pie o romperse el dedo gordo, y la contemplación del viejo templo, la casa en ruinas o el puente flojo, con adecuada y medida sorpresa. Después quedan en el recuerdo el dolor y la gracia de la contemplación, en una sola pieza.

Suele añadirse la sed. La sed del turista apresurado parece estar previamente asegurada por las compañías de aguas gaseosas o soda coloreada. Al turista le hacen trepar, descender, seguir, volver, marchar escuchando la cháchara incolora, inclemente, implacable del auriga, del cicerone que indica mirar a todas partes a la vez. Ese trabajo desusado de mirar y admirar, resulta ocupación inimaginable, productora de una pequeña tortura que se acumula y va creciendo a la par de la sequedad de las fauces. Cuando se ha dejado de contemplar y de escuchar la historia brevemente amañada para viajeros con prisa y los músculos del pescuezo comienzan a recuperar su posición normal —o por lo menos habitual—, una profunda sed, una sed de estopa, una sed salada, aplasta el ánimo y deja comprender, vagamente, la importancia del camello previsor.

CUIDAR LO NOVEDOSO

RIVADAVIA —don Bernardino Rivadavia, el magnífico—, tenía entre sus defectos, mil veces enrostrados por sus adversarios, el de llenar las copas de vino hasta el borde sin derramar una gota sobre el mantel. Porque el arte del buen bebedor está en eso: llenar la copa y llevarla a la boca con pulso firme. Suponemos que reproducía un antiguo alarde de serenos beodos vinícolas. Se sabe que conviene dejar a las copas un espacio o "cuello" libre, para que el contenido no desborde, pues una copa llena es como un hombre que necesita contar a favor de su movimiento cierta zona de libertad para no verse en la necesidad de verterse con exceso.

El placer de saborear buenos vinos e ir cambiándolos según el plato que se coma o el postre que se guste, resulta inofensivo si se hace con discreta lentitud, y placentero si se cumple con inteligencia. Rivadavia trajo de Europa la costumbre de adornar su mesa en los festines y homenajes con flores y de nutrir la lista de manjares con el mejor vino que pudiera rociar las bien buscadas combinaciones. Su mesa era lugar de tertulia grata después del saboreo discreto, del paladeo conocedor. Se imagina con relativa facilidad el encuentro de aquel comensal inteligente y cultivado, con la costumbre lugareña de la mesa servida a la española, triste, callada, de abundancia rústica y de poco variada formación familiar. Hombres hechos a la carne asada, frita, hervida, y al cocido o puchero multiplicado en papas, choclos, zapallo y algún poroto supuestamente protestante, ante un menú que ignoraba las superestructuras alimentarias, el potaje tocinado, la tortilla seca, la porotada enrojecida de chorizo y pimentón. Aquel negro feo o el mulato de las caricaturas, casado con la hija de un virrey, estaba condenado a recibir las pullas sangrientas de un medio ambiente sorprendido por sus importadas modas. Todo era motivado por una deficiente información. Como sucedió años después con Sarmiento, allá por algún rincón del oeste: "Miren qué personaje, ¡comiendo hierbas!" Y se santiguaban ante un plato de ensalada.

El banquete con que don Bernardino recordó la muerte de su amigo Belgrano, funeral pagano, con brindis a la memoria del prócer, contó con una lista de platos que dejó agotada la buena voluntad de los cocineros de "Los Tres Reyes", y se recordó durante toda una generación como exponente cabal de las extravagancias a que conduce pretender abandonar el nido de la crianza para salir en busca de nuevas posturas.

Cuide el que viaje lejos lo que traiga de novedoso. Al que no viaja le disgusta o desplace la novedad.

NI POCA NI MUCHA SAL

DIGASE alguna mentira de vez en cuando. Una mentira que sea leve, que no perjudique, que no lastime a nadie. Si se puede —y claro que se podrá—, dígase una mentira que alegre aunque sea de una manera fugaz. Alegrar es un mérito, una gracia y, además, una obligación. Todos los hombres de bien debieran estar obligados a alegrar a alguien. El periodista, el divulgador de noticias no debe mentir nada, pero el literato está especialmente indicado para escribir dulces, ligeras, pequeñas mentiras. Todo el arte de escribir bien estriba en saber dosificar la mentira. No dar demasiado poco ni excesivamente mucho; poco, porque, como la sal, deje soso el plato, mucho porque como la sal deje incomible la vianda. ◆



El pueblo vive de la lana y de algunos

YAVI:



La iglesia de Yavi encierra un tesoro de retablos, frescos e imágenes realizados por artistas cuzqueños (foto: Altstadt).



La vida es monótona en el pequeño pueblo. Sus habitantes son seres de espera y sencillas costumbres (foto: Altstadt).

ENCLAVADO en un valle fértil de la puna jujeña, el cuerpo blanco de la iglesia de Yavi resalta en lo pardo de las techumbres aledañas. Las aguas del arroyo La Quiaca separan del altiplano boliviano este poblado que señala una etapa en el derrotero de la conquista del Tucumán.

El campanario puede ser el mágico catalejo que nos permita retrotraernos en el tiempo e imaginar el paso reposado y solemne de un noble señor, el marqués del Valle de Tojo, caminando por esas callejuelas dormidas, allá por el 1690.

Un tropel de esclavos y criados, negros, mestizos e indios lo acompañaría hasta la casona, frente a la iglesia.

Contemplándola retornamos al presente. De la antigua bizarría edilicia, reveladora de riqueza y poder, sólo quedan puertas resecas, muros impregnados de silencio y vejez.

Sin embargo, el dominio de los encomenderos Campero y Herrera, marqueses de Tojo —quienes, según informe del gobernador de Tucumán al rey, en 1719 eran también dueños de Cochinoca y Casabindo—, ha dejado, como testimonio de religiosidad y refinamiento, la iglesia de Yavi.

Tras una pirca, su modesta arquitectura guarda un rico tesoro de retablos, imágenes y frescos realizados por artistas cuzqueños, portadores de la tradición indohispánica de la escuela peruana. Sutiles hilos de claridad destacan el dorado de hostiarios, hisopos y pasamanerías.

La Feria: Trabajo y devoción

Menos de quinientas personas habitan hoy Yavi. Predios de labradío, corrales olorosos a leche, rebaños perdiéndose entre las colinas, hacia los cerros, hablan de un pueblo que vive de la tierra y de la lana.

Todos los años, para Semana Santa, la plaza de Yavi semeja un tablero de mercancías. Una masa inquieta y viva, donde brillan caras y chispean ojos, ofrece y requiere peras y manzanas de Sococha, sal y chalona puneñas, panzonas ollas de Bolivia, hierbas medicinales y piedrecitas mágicas, entreveradas con los colorantes. Y sobre todo, picotes, barracanes, costales y ponchos, resumen de todos los hilos que, al girar en el tortero por los senderos del pastor, parecen lanzar un último balido.

De pronto las campanas de la iglesia dejan caer un sonoroso llamado. La actividad se interrumpe para dar paso a la expresión de fe, y el "maestro" de las procesiones, tal vez, antes de be-

por

Margarita Elichondo

PARA AUTOCLUB



productos de labradío, en contacto directo con la Madre Tierra. (foto: Altstadt)

UN PUEBLO DE ESPERAS



La calle principal de Yavi, centro de celebraciones, entre las que se destacan las de Pachamama (foto: Facio-D'Amico).

ber el último trago, repita la copla:

Ya nos llaman a la iglesia
Nos convidan a rezar.
A mí me llaman el maistro
No sé ni por la señal

El Sábado Santo, las "doctrinas llegadas de poblados vecinos" despídense de Nuestro Señor y de la Virgen. Los mercaderes levantan tinglados y tenduchos, y Yavi recobra su monótona calma.

Hitos de algazara

Seres de espera —espera de agua, de milagro, de dicha— los hombres de Yavi, parcos e introvertidos, aguardan hitos para sacudir sus vidas al conjuro de la música y el alcohol. Creencias religiosas o profanas los señalan.

El 1º de agosto, día aciago según el folklore universal, Yavi interrumpe el trabajo para rendir culto a la Pachamama. Vierten chicha y depositan coca y otras provisiones en un hoyo, mientras ruegan por una cosecha pingüe y una majada fecunda. Luego cantan, bailan, comen y beben. Distribuyen los cuartos de cabrito asado, abren los tamales, con su origen vegetal estampado en la pasta, y el solidario vaso de chicha o vino enciende los ánimos.

Rueda el calendario hasta diciembre, en que la Navidad moviliza a chicos y grandes para el gozo. Preparan el Nacimiento, juguete hecho de colores y espejuelos con toda la fauna circundando a la Sagrada Familia sobre serranías de lona resquebrajada. Un platito brillante de monedas disimula su presencia limosnera tras algún repliegue. Por las noches, hasta la de Reyes, los changos adoran, óyese la orquesta y una voz invita:

Qué les parece, señores,
Ya ha llegado la Navidad.
Ahora no hay que dormirse
Todo es cantar y bailar.

No pasará mucho tiempo hasta que el carnaval los movilice nuevamente. Porque el carnaval puneño no surge ya maduro, como el nuestro. Ellos lo preparan con el deleite y la minucia de quien se apresta a celebrar un rito. Reúnen provisiones, reacondicionan instrumentos, repasan coplas —intencionadas o sentenciosas, recatadas siempre— que brotarán bajo la perfumada albahaca y el estallido blanquísimo de la harina, en el momento del desentierro del diablo niño, imagen tangible del Carnaval. Luego, día tras día, bebiendo, danzando y copleando, transcurre la fiesta larga. Al cabo de una semana, con el entierro del muñeco simbólico, la alegría resbala también al seno de la tierra. Será preciso aguardar la próxima celebración para que el destello de una sonrisa ilumine esos rostros impávidos. ●

Sus hombres, parcos e introvertidos, aguardan hitos para sacudir sus vidas al conjuro de la música y el alcohol, junto a la blanca iglesia del siglo XVII que domina el paisaje.

LAS CALLES DE BUENOS AIRES

por Gustavo García Saraví

FOTOS DE JUAN C. PIÑA PARA AUTOCLUB



José Hernández

JOSE Hernández no es para José Hernández. Y Elcano tampoco es para Elcano, naturalmente mucho más marinero (o al menos fluvial) que su arbolado y mediterráneo pasaje por Belgrano. Y a Güemes asimismo le falta Güemes o, como mínimo, una caballada o un guardamonte.

Pero no nos escapemos de una de las contadas calles que tienen el nombre de un poeta. Y de un poeta de epopeya que no es precisamente un material y una gloria que abunden. Hace un tiempo, tal vez, aquel empedrado —no del todo perfecto, desparejo, parecido al que abunda en algunos pueblos— el lugar y los árboles, coincidían con una designación casi rural, con una manera de ser bonaerense más que ciudadana, con un apellido y una fuerza que exigían un mínimo de causalidad estética entre la perennidad de un homenaje y la llanura y los símbolos que alegorizan una forma de la nobleza. Hoy, sin embargo, José Hernández es el semáforo y el rascacielo, y el tránsito total y la mala palabra, y el *pleno centro* y la premura hacia ninguna parte.

En su esquina con Cabildo está la placa: "Hernández, José. Amó y comprendió al gaucho argentino erigiéndole un monumento imperecedero en "Martín Fierro". 1834 y 1886". No ha sido abundante, en verdad, la imaginación de sus redactores y no convence del todo la alteración italiana de escribir primero el apellido y después el nombre. En fin... Que Dios, los palenques y los futuros ediles los perdonen.

Aquella invasión de capitalfederalismo y colores, de automóviles y alturas, ha incidido profundamente en una arteria y en una zona que era el fin de semana, los jardines, el jazmín del cabo que daba flores para toda la familia, la infaltable y semidesnuda palmera —muy a la moda del siglo XIX— y las jaulas con pájaros y siestas. Y todo esto es, simultáneamente, orgullo de progreso y melancolía de no progreso, ganada vanidad de Buenos Aires, perdidos abandonos y dulzuras de provincia.

Por eso, es seguro que en esta calle, tristemente, no tendría éxito nuestra idea de las chapas esquineras, de bronce o sólo tiza, que cada cien metros nos dejaran una enseñanza. O reabrieran una memoria. José Hernández es demasiado moderna ya para que una Comisión Vecinal cualquiera clave en una ochava:

...hacete amigo del juez
no le des de qué quejarse...

o una delegación de una hipotética Federación Gaucha escriba en alguna vieja fachada:

...al que nace barrigón
es al ñudo que lo fajen...

o un grupo de escritores presuntivamente folklóricos, descubra en otro sitio apropiado:

...vaca que cambia querencia...

o si no:

...es el modo de mamar...

Realmente, todo esto ya no es posible. Además, para hacer más concreta aún nuestra pena, no sería extraño que alguna organización pro Buenas Costumbres o alguna disposición más o menos reciente, no permitiera hacer mención de los alumbramientos, ni siquiera de los vacunos, ni del sitio hondo y maternal desde donde se alimentan hasta los lechones.



Demasiado moderna para el nombre que lleva, la calle José Hernández conserva sólo en su desparejo empedrado el aire rural de otros tiempos.



Donde antes se localizaban las quintas de jazmines y palmeras se levantan orgullosos rascacielos y regimentados semáforos.



Con su nombre evocador de una gesta protagonizada por miles de héroes anónimos, Soldado de la Independencia sintetiza un homenaje y un permanente recuerdo.

Victorias, derrotas, muertes, valentías: "anduve, desde chico, dando vueltas por los cuatro costados del coraje". El pueblo, protagonista de la historia, tiene también "su" calle.



Soldado de la Independencia

No del todo lejos de José Hernández y de un conglomerado de virreyes agrupados en Belgrano, seguramente porque no se sabía qué hacer con ellos o porque los ex concejales redescubrieron su profundo amor por los godos (que además, por lo común, cuando ocupaban aquel cargo venían sólo a *hacerse la América*, y no a empedrar algunos pantanos, como el bueno de Vértiz) corre una calle que tiene un nombre "anónimo" y, al mismo tiempo, bien determinado, una designación que honra a alguien y simultáneamente, dice la gloria de nadie. Y hace recuerdo de victorias y derrotas, de argentinos y americanos, de desaciertos y maravillas. Se llama Soldado de la Independencia, es decir, San Lorenzo y Ayacucho, Maipú y Cancha Rayada, Salta y Tucumán. O directamente valentía y esperanza. O para expresarlo, ya sin disimulos, con este soneto nuestro que se llama precisamente, como esta arteria que se hace ciudad, para no olvidarse de los olvidos:

Anduve, desde chico, dando
[vueltas
por los cuatro costados del
[coraje
y el miedo, levantando viaje
[a viaje
derrotas juntas y victorias
[sueltas.

Desde entonces estuve en las
[revueltas
de la patria empujada y el
[gauchaje,
y entre malones y malones,
[traje
hijos difuntos, lágrimas
[disueltas,

mi caballo partido en
[matadura,
un luto galopando, y esta
[dura
costumbre de aguantarme
[sin quejido.

Que nadie llegue hasta mi
[rancho abierto.
Vivo junto a los golpes y al
[olvido.
Además, hace leguas que
[estoy muerto.

Una vez más, una calle de Buenos Aires nos acerca, inclusive sin caminarla, a la probabilidad de una emoción estética y a la certidumbre de una belleza de la historia. Que la historia también las tiene, quizá en la misma proporción que el arte y sus dudosos equivalentes.◆

estampas de antaño

LA

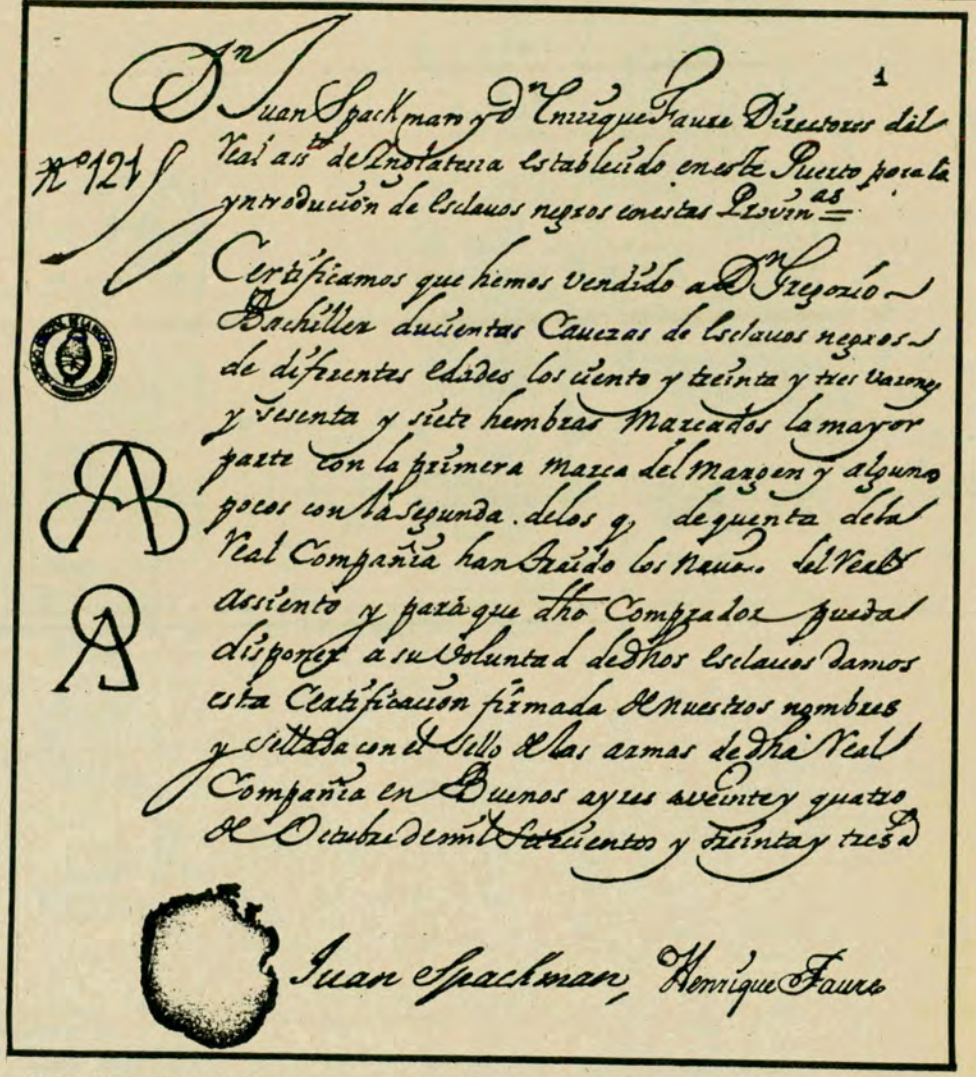
por Virginia Carreño

PARA AUTOCLUB

A finales del siglo XVIII, cuando ya podía hablarse de las quintas sobre el Riachuelo, don Martín de Sarratea (suegro del que sería virrey Liniers), apoderado de la Real Compañía de Filipinas que participaba en el comercio de esclavos, tuvo que trasladar hasta esos parajes su *Asiento de Negros*. Era un caserío destinado a mantener en cuarentena a los esclavos recién importados del Africa, a los que se curaba allí de su debilidad y de sus pestes hasta que, ya gordos y cicatrizados, pudieran ser puestos a la venta. Venía a ser, el *Asiento de Negros*, como una invernada para seres humanos. Ocupaba terrenos que hoy quedarían entre Defensa y Bolívar. (Así los ha marcado Burzio en su plano del Parque Lezama.)

La historia del tráfico negrero en el Río de la Plata ha sido rastreada con minucia por una estudiosa ejemplar: Elena Studer, de cuyo libro sobre la trata de negros tomo las anécdotas que voy a referir.

Pensé, en cierto momento, escribir una pieza de teatro a la que llamaría *Carimba*, por el nombre que se le daba a la marca con que se quemaba a los esclavos en el pecho o en la espalda y cuyo diseño orlaba los documentos referentes a esas compras y ventas, auspiciadas por las coronas de Inglaterra y de España para desarrollo de las tierras americanas. Estudié, con cierto fácil horror, los planos de los barcos negreros con su cálculo exacto del número de negros que podían caber sentados, parados, acostados. Contemplé los dibujos que representaban los diferentes tipos de negros introducidos a este exótico continente y me entretuve imaginando a un gran vendedor de negros, a un rematador como los que hoy hacen la apología de los campeones Shorthorn o los borregos Corriedale, en el patio de Bullrich, cuando salen a la venta los mejores productos de las estancias.



Documento de trámite para la internación de doscientas cabezas de esclavos negros, todos marcados. En el margen, las marcas que se aplicaban con la carimba.

El vendedor

Este hombre, que sería tan buen psicólogo como gran actor, debería convencer a esa sociedad de los Azcuénaga, los Marcó del Pont, los Basavilbaso, del prestigio que significaría para su casa, ya ilustre, la agregada posesión de una de esas espléndidas *piezas de Indias*, que con tanto patriotismo y por reiterada incitación del Rey (¡Yo, el Rey!) se había logrado introducir recientemente en la ciudad.

Era de toda importancia para una casa bien puesta, diría el rematador, tener un par de negros jóvenes, recién importados del Africa, para llevar faroles o conducir la carroza y no era justo que los vecinos principales de Buenos Aires carecieran de aquel signo de prosperidad y de nobleza que cualquier potosino advenedizo se permitía desde siglos...

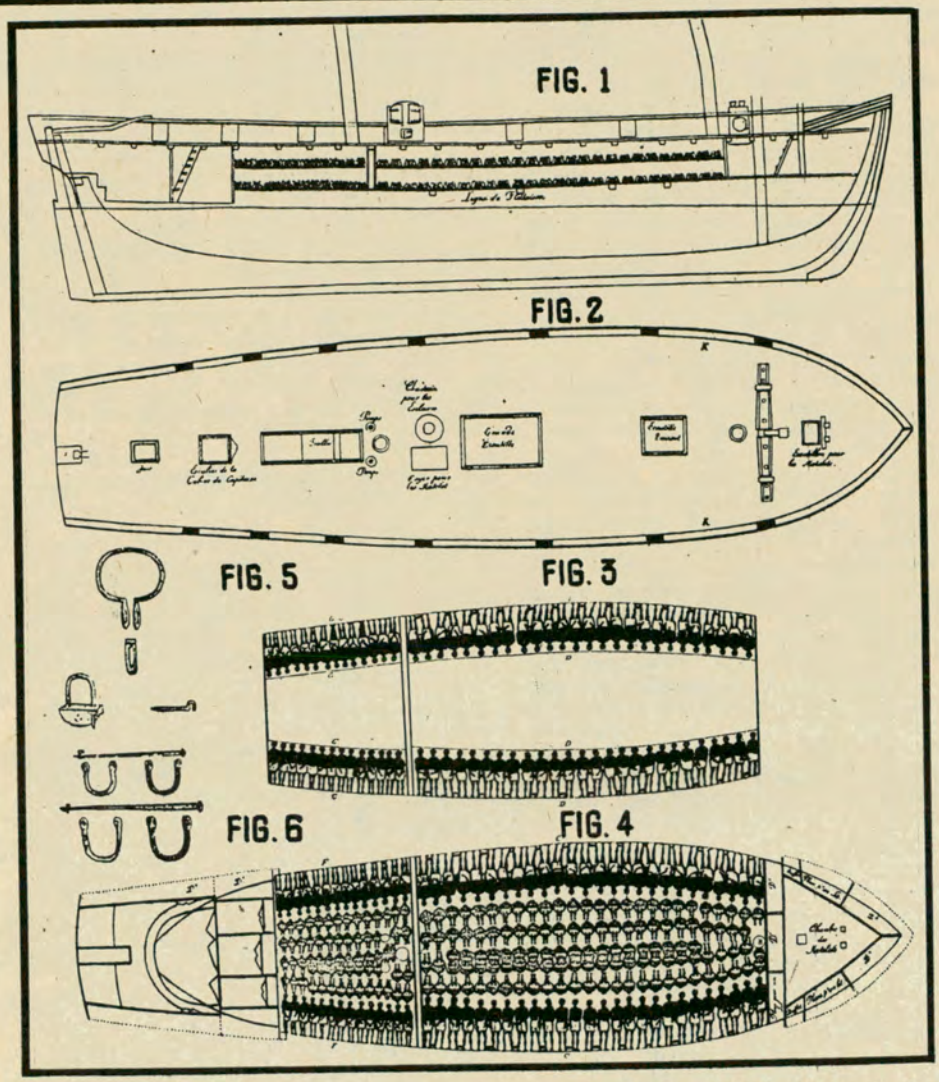
Veríamos entonces (en escena) cómo misia Flora, misia Saturnina o misia Pepa, se ablandaban ante la incitación que con su elegante discurso el rematador hacía danzar ante sus ojos, y de ese modo, en medio del barro, de la tierra y del olor a cueros podridos que acompañaría a esa excursión extramuros hasta el *Asiento* mismo, un africano sin destino, sin forma aún, pasaría a ser parte de una familia o de un cabildo, adquiriría porte de funcionario (de pregonero, de verdugo) o tomaría el nombre, los vicios y las virtudes exactas del hogar que lo hubiese comprado y pudiese ponerle su carimba... Hasta encontré a un negro mío (en ese libro de fiel documento), un negro al que yo misma hubiese querido alimentar, confortar, abrigar contra el clima feroz de mi ciudad, llevármelo a casa para ofrecerlo como modelo... Claro que, al fin, me hubiese resultado imposible esa adquisición a causa de lo que ocurrió entre ese negro y el hombre que lo había traído, y yo me hubiese marchado a casa tan defraudada, aunque ciertamente exaltada, como las señoras de Caxaraville, de Gallego y Varcárcel o de Marcó, vecinas del *Asiento*.

El viaje

El viaje había sido más duro que de costumbre a bordo de la fragata *Constantine*.

Los africanos cazados en el Boni por sus enemigos tribales habían sido entregados en el puerto ya muy cansados por la derrota. La marcha había terminado de consumirles el es-

CARIMBA



Plano y cortes del barco negrero La Vigilante. **El grabado incluye dibujo de los fierros que se utilizaban para aprisionar a los negros. La figura 4 permite advertir que los esclavos iban engrillados de dos en dos.**

píritu. Ni siquiera la presencia de tantas negras en el cargamento fue capaz de animarlos. Los bajaron a la oscuridad de ese enorme vientre de ballena con velámenes, contándolos uno a uno. Eran como trescientos. Los engrillaron y quedaron tirados entre muchos otros de olor diferente que no conocían a su tribu.

Durante semanas, a través del vaivén que los tenía siempre enfermos, cada vez más enfermos, llegaron a conocerse con los extraños. Estaban juntos en una especie de tumba de hierros y maderas y compartían día y noche sudor, tumbos, golpes, mareo. ya ni miedo tenían.

El cirujano bajaba regularmente para impedir que se le muriesen. (Era un buen hombre desesperado; bebía mucho sin lograr que se le apagara la inteligencia.) Se le morían lo mismo, entregados ya al *banzo*, la tristeza que mata. Bien lo sabía él. No tomaban los remedios que les daba, no se dejaban subir a ver el sol que alguna vez brillaba sobre cubierta, ni el mar azul, sonriente, infinito... No comían. Era eso, la tristeza que mata a los negros.

Este, el mío, más resuelto, sin haberse quejado ni enfermado nunca cuando el *banzo* le dio vuelta esa llavecita que tenemos en el pecho y que nos suelta la risa o el miedo, sin decir nada, porque estaba mudo desde su captura, cuando lo sacaron al aire se tiró al mar, como para siempre. Era uno de los días más bellos.

Alguien se tiró tras de él... o quizá lo pescaron echándole alguna cosa, o él mismo, sin saberlo, fue nadando hacia el bote que le bajaron... Nunca supo qué había pasado; pero milagrosamente estuvo de vuelta sobre cubierta y desde entonces algo cambió en ese negro, como si hubiese comprendido que tenía algún valor o que su dios, el de Guinea, velaba implacablemente por la vida que le había dado allá en los hogares del bosque. Desde ese momento en que había intentado y no había podido franquear las puertas del olvido, adquirió como una militancia a favor del otro lado y consoló en todas las lenguas secretas a los que con él estaban en el interior de ese barco infortunado que se internó en las tormentas y se demoró meses entre las dos tierras, como si las dos rechazaran ese cargamento. Ya no eran trescientos negros; muchos habían muerto ya, a pesar del cirujano.

Cuando la *Constantine* finalmente llegó a tierra, fue para despedazarse contra las piedras, varada, sin desembarco posible, el mar como paredes... (Era por el cabo San Antonio, pero eso lo sabemos ahora.)

El nadador

Pidió entonces el capitán un nadador que fuese capaz de nadar a través de las enormes olas llevando un cabo para asegurarlo en la costa. Y él fue. Ese negro llevó el cabo hasta la playa, lo ató a un palo, enterró el palo en la arena, amontonó piedras. Cuando dio la señal, bajaron la gran lancha hasta el agua, y tomándose del cabo, como si fuese un puente, pasaron sobre las olas terribles y desembarcaron. Después volvieron con la lancha vacía (el negro gigantesco tirando del cabo, sin cansarse), cargaron más gente y así a la playa, una y otra vez.

Quizá cuando primero había llegado, tuvo él la tentación de dejar zafar el cabo y de liberarse para siempre de sus captores blancos, dejando que todos naufragaran en ese barco. Pero ese algo que lo había salvado del olvido puso piedad y fuerza en sus piernas y en sus manos y le hizo enterrar el cabo con tal firmeza que resistió a cinco pasajes.

Quedaban aún a bordo, después de esos cinco viajes, el capitán, el piloto y unos ocho marineros con todas las negras, cuando los tripulantes que estaban en tierra, juzgando que ya se habían arriesgado bastante, se amotinaron, arrastraron el bote hacia adentro y lo vararon negándose a oír los gritos, las órdenes y hasta los cañonazos de la fragata para que volvieran a auxiliarlos.

Como el barco se deshacía y terminaría de naufragar durante la noche, el capitán mandó que se rompieran los mástiles para formar jangadas y en ellas se embarcaron con espantoso riesgo el capitán, el piloto, los marineros y unas cuantas negras, tirando el negro nadador del cabo que era el puente que él había tendido. Pero el cirujano que ha-

bía viajado en la *Constantine* se negó a salir de ella y ahí quedó, para siempre, con todos esos esclavos que había cuidado inútilmente.

Al alba, los sobrevivientes se pusieron en marcha hacia donde suponían estaba Buenos Aires, navegando por el desierto sin otra guía que las estrellas. No tenían amparo alguno ni qué comer y, poco después, comenzaban a caer sobre el campo, tapándose la cabeza, tiritando... Los que estaban en pie siguieron, aunque le costara al capitán dejar atrás una mercadería tan cara. Sólo el negro nadador caminaba con la cabeza alta, contento quizá porque iba sin grillos y porque él había pasado el cabo y había salvado a toda esa gente.

Vieron a unos indios. Eran cinco y, cuando se acercaron, el capitán reconoció que vestían ropa de cristianos, de modo que pudo hablarles y hacerles entender que a cambio de comida les darían recompensa.

Los indios extendieron la mano en señal de que aceptaban y algo de comer sacaron de sus mochilas. Después, con el capitán, convinieron un trato de cinco pesos fuertes por persona conducida sana y salva hasta Buenos Aires. Así se pusieron nuevamente a caminar, repuestos y esperanzados. Dos días después, cuando descansaban en un monte, los indios huyeron. Les habían robado y estaban de nuevo solos y perdidos.

El cristiano

Siguieron andando.

El negro iba adelante y desde muy lejos les señaló unas casas. Era la salvación. Los marineros corrieron, apuraron a la esclavatura... habían andado tres leguas desde el monte. Gritaron. Mas, cuando estuvieron más cerca vieron que era una toldería y reconocieron a los mismos indios que los habían abandonado esa misma noche. Ellos eran muchos y los indios pocos, pero estaban prisioneros, por cansancio, por miedo a moverse de allí, porque no tenían qué comer... Les pareció que sería para siempre; pero dos días después vino al lugar un cristiano. (Era Domingo Orellana.)

El cristiano condujo lo que quedaba de la tripulación y de la esclavatura hasta la Guardia de Chascomús, en un desierto con lagunas. Los había alimentado catorce días a todos y socorrido como mejor pudo.

Durante esa marcha el negro nadador, que parecía haber juntado fuerzas en la penuria, se había pegado a este cristiano como complaciéndose en ayudarlo y el cristiano parecía igualmente complacido en hacerse ayudar por aquel negro, aunque no entendiesen palabra de lo que uno u otro pudiese decir.

Debieron morir todos, con semejante viaje; pero gracias a esos cuidados, de los trescientos que habían embarcado en Guinea para ser vendidos por cuenta de don Francisco del Sar llegaron a Buenos Aires veintidós.

Ahora, pasado el período de cuarentena en la quinta del *Asiento*, ha llegado el día de la venta pública.

El remate

"¡Por aquí señores; por aquí hay lugar!"

El programa sería largo, aunque la mercadería era corta.

Primero han salido a la venta los esclavos menores, los que tienen un ojo de menos o una enfermedad que no se ha podido tapar. Sin mayor esfuerzo, los compradores que vienen a buscar negros para fletarlos a las provincias de arriba fingen su desprecio. Controlan burlonamente el palmeo, aplicando al cuerpo infeliz la vara de medir y proponen medificaciones al contenido de cada lote de negros o pieza de Indias. Porque no es cada esclavo una pieza; a veces, para alcanzar el valor de la medida ideal, hace falta poner varios negros diversos en un mismo lote. Se cambia un negrito por una vieja o viceversa, según se tenga necesidad de una cocinera o de un peón futuro. Pero se trata, sobre todo, de fatigar la resistencia del vendedor que sabe que no tiene gran cosa. El negocio entero es malo si sólo se mira el precio que alcanza el esclavo en ese mercado, pero el comercio se hace, los capitanes arriesgan la vida y los armadores sus barcos, porque la trata de negros encubre el contrabando que, ése sí, es negocio.

Cada oficial, cada tripulante tiene su parte en él, arreglada desde el puerto de contrato y así, cuando por fin llega al barco, con permiso de arribo, por ser negrero, anunciado desde la Vigía de Maldonado, todos saben que va a ocurrir algo importante para mucha gente, baja y alta, aunque de la esclavatura, que es la mercadería oficial, muy poca llegue con vida suficiente.

La venta de esos pocos negros es, sin embargo, un acontecimiento. ¡Ocurren tan pocas cosas en estos puertos! Nadie faltará a la subasta, aunque no tenga con qué pagarse el más ínfimo muleque, y el que tenga algo que gastar puede llegar a adquirir un negro que sea toda una inversión, uno de esos negros fieles capaces de mantener al amo con su trabajo hasta el fin de sus días...

Las proezas

A medida que el público va aumentando y van saliendo las mejores piezas, acrece el vendedor en elegancia y en elocuencia. Siente ya que las palabras le van naciendo felices. Todos tienen los ojos puestos en él, listos para celebrar una broma, recoger una alusión... Echa la mirada al ruedo formado por los jinetes y los carruajes. No falta nadie. Sí; ya está todo Buenos Aires. Es la hora. Vamos a sacar las piezas máximas importadas de Guinea y el primero, ese negro tan especial al que han lustrado la espalda, virgen aún de toda marca... ese negro que va a alcanzar un precio extraordinario. Lo sabe, está seguro, va a hacer todo lo que pueda para que así sea... Una mujer lo está mirando ya con los ojos entregados...

El va a contarles la historia de ese negro... Va a contarles todas las proezas del negro hasta conseguir que lloren esos ojos que lo están mirando y que no haya nadie que no quiera llevarse a su casa a ese negro tan especial para ponerle la carimba de su familia y tenerlo para siempre a su lado...

Piensa en la *Constantine*, que ha quedado rota entre las piedras; mira al negro que tiró el cabo y empieza a narrar... Ese es su oficio, pero esta vez lo hará mejor. Ya ha entrado en el corazón del negro que no habla. Ya puede contar todo lo que el negro hizo, todo lo que el negro vio y pensó. Lo sigue junto al capitán, se enternece con ellos por las muertes del camino...

Ya comienza a presentir las manos que se mueven como preludio al gesto de la compra. Pero no ha de empezar esta puja con un precio cualquiera. Hay que impedir que uno de esos vecinos duchos le tire abajo el efecto empezando con una puesta cualquiera, como si el negro sólo fuese un esclavo más...

El amigo

Pretende entonces no ver esas manos conocidas que esbozan el movimiento hacia arriba y se vuelve al negro que mira a todos y no mira nada, sus grandes ojos iluminados por vaya a saber qué luz... Invita a todos a contemplarlo... A mirar bien a ese negro cuya presencia será capaz de cambiar todo el aspecto de una vida porteña. ¿Quién, señores, quién no hará un sacrificio para ponerle su carimba al negro nadador?

Y vuelve al relato apasionante... Vuelve a las olas pavorosas, vuelve al cirujano que acompaña la mitad del cargamento hasta el fondo de las aguas, vuelve al caserío de los indios. Vuelve al momento en que llega, salvador, Domingo de Orellana.

"Y para que sepan que no miento, ya que ha llegado usted, don Domingo, diga si no es cierto lo que cuento sobre las fuerzas sobrehumanas de esta pieza de excepción".

Orellana no contesta. Mira al negro. El negro lo mira y por primera vez ve un rostro, reconoce en el universo a un amigo. Sonríe. Sonríe como un sol.

Varias manos se levantan hacia el subastador que va a lograr el precio más alto que se haya pagado por un negro en Buenos Aires.

Pero el rematador ha mirado a su negro relustroso y también ha mirado a Orellana. Ha visto la sonrisa.

Tira su martillo de madera. Mira a su alrededor poseído, arrastrado, vencido por su propio juego.

Y por todo esto... concluye, se deshace esta venta. En premio a habernos salvado el cargamento, regalamos, con don Francisco del Sar, este negro al vecino don Domingo Orellana. ◆

Obsequio para socios del A.C.A.



EXITOS DE ORO DE NUESTRA MUSICA es el estupendo Disco Extra Especial (*long play, 30 cms., 12 tangos de éxito*) que usted recibirá completamente gratis.

Solicite ya mismo ALMA DE BANDONEON a prueba por 7 días.

DESPRENDA POR AQUI

Pedido sujeto a la aprobación de Selecciones

TARJETA DE RESERVACION

PARA SOCIOS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SELECCIONES DEL READER'S DIGEST ARG. S. A. - BDO. DE IRIGOYEN 974 - BS. AIRES

¡SI! Envienme de inmediato "ALMA DE BANDONEON – 120 tangos inolvidables", **a prueba por 7 días.** Al recibirlo, pagaré **provisoriamente** $ 2190 (más $ 170 por flete). En caso de que resuelva no efectuar la compra, lo devolveré al cabo de los 7 días y ustedes **me reembolsarán el importe abonado.** Si decido conservarlo, pagaré después 5 mensualidades más de sólo $ 2190 cada una. Cualquiera sea mi decisión, guardaré como regalo el Disco Extra Especial.

☐ **DISCOS ESTEREOFONICOS: Marque aquí una (x) si desea recibir la versión estereofónica por sólo $ 150 más en cada cuota mensual.**

NOMBRE _____

DIRECCION _____ PISO _____ DEPTO. _____

LOCALIDAD _____ PROV. _____

FIRMA _____

REMITENTE

AT 39 A

Permiso Nº 25
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO SERA PAGADO POR EL DESTINATARIO

Selecciones del Reader's Digest Argentina S.A.

Apartado Especial Nº 51
Buenos Aires

ALMA DE BANDONEÓN

le brinda:

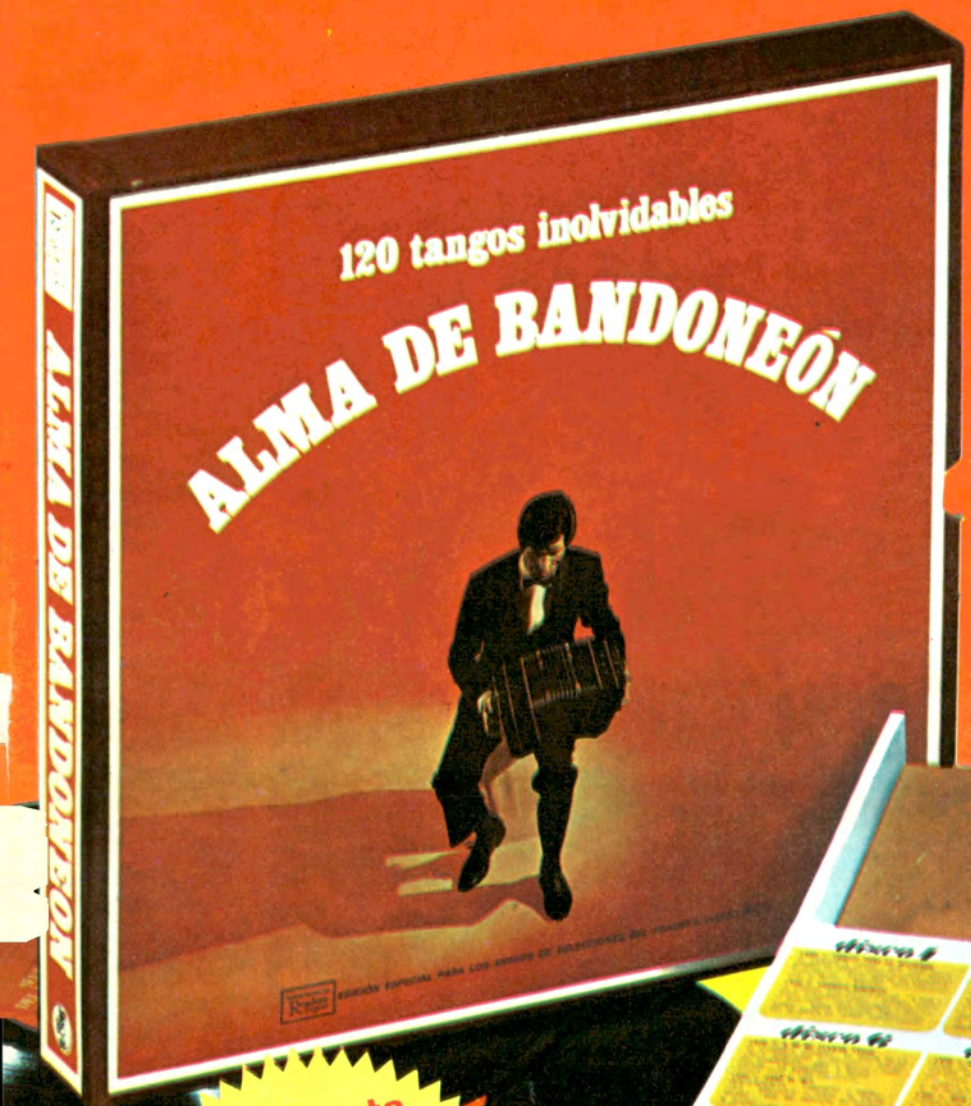
- 120 tangos inolvidables
- 42 intérpretes de primerísima línea
- 10 fabulosos discos long play
- Extraordinarias versiones monoaural y estereofónica
- Lujoso estuche con Indice Volcable
- Fundas de discos a todo color, con interesantísimos comentarios al dorso
- Un colosal Cuaderno Ilustrativo, escrito por Ulyses Petit de Murat
- Un soberbio Disco Extra Especial
- 7 días de audición gratuita
- Precio pagadero totalmente en cuotas mensuales, sin interés.

Aproveche esta oportunidad, Sr. Socio del A. C. A.
Envíe ya mismo su Tarjeta de Reservación

UNA EDICION ESPECIAL DE SELECCIONES DEL READER'S DIGEST

ALMA DE BANDONEÓN

Las mejores versiones (y los mejores intérpretes) de 50 años de tango en 10 fabulosos long play





Una grata sorpresa

Tenemos un **regalo-misterio** para usted... Solicite el álbum **antes de 10 días**

120 *tangos inolvidables*











ALMA DE BANDONEÓN

Primer y único álbum de 10 discos long play dedicado exclusivamente a la música de Buenos Aires



Si Ud. esperaba una colección de discos dedicada exclusivamente al tango, aquí la tiene.

Selecciones del Reader's Digest la edita como homenaje al compás de la ciudad.

Estos 10 sensacionales discos long play son verdadera historia del tango. Desde Cobián hasta Piazzolla. Pasando por Filiberto, Mattos Rodríguez, Contursi, Gardel, Discépolo, Mores . . .

¿Los intérpretes? Troilo, Fresedo, D'Arienzo, Di Sarli, Gardel, Julio Sosa, Fiorentino, Rivero, Vargas, Goyeneche, Hugo del Carril . . . En fin, 42 grandes del tango, que interpretan para Ud. 120 tangos elegidos entre los mejores y más recordados de nuestra música típica.

Usted recibirá ALMA DE BANDONEON en un lujoso estuche-discoteca, protegido por una caja especial de cartón corrugado y una envoltura hermética sellada.

Nadie ha tocado sus discos antes que Ud.

Cuando abra el estuche, elija el tema que prefiera en el práctico Indice Volcable. Retire la funda, observe su elegante presentación y mientras se deleita con un buen tango, siga su historia en los comentarios del dorso.

Por si Ud. quiere saber más sobre el tango, acompaña la colección un cuaderno ilustrativo escrito por Ulyses Petit de Murat: "Presencia viva del tango". Es un ensayo sobre la evolución de nuestra música con notas y fotografías de gran valor documental.

Usted puede tener y escuchar esta colección extraordinaria en su casa durante una semana completa, sin ningún compromiso.

Si decide quedarse con ella, pagará solamente 6 cuotas mensuales de $ 2.190.— (más $ 170.— por flete en la primera cuota solamente).

Envíe ya mismo la Tarjeta de la página anterior y junto con el álbum recibirá un Disco Extra Especial, con 12 magníficos tangos, y una grata sorpresa: un regalo-misterio para Ud.

GARANTIA

Selecciones del Reader's Digest y RCA Victor garantizan la extraordinaria calidad de esta colección, realizada con materias primas importadas y grabada con las más avanzadas técnicas electrónicas. La absoluta fidelidad y pureza de sonido es asegurada por los más severos controles.

Por eso la sometemos con gusto a la más definitiva de todas las pruebas: su crítica personal. Usted es quien tiene la última palabra.



¡Aquí está todo lo que usted escuchará en este sensacional álbum!

TANGOS PARA EL RECUERDO
El choclo: Angel Vargas
Sur: Troilo - Rivero
Barrio de tango: Troilo - Fiorentino
María: Troilo - Marino
Esta noche me emborracho: Edmundo Rivero
Malena: Troilo - Fiorentino

GRANDES BINOMIOS
El ciruja: Sosa - Francini - Pontier
A pan y agua: D'Agostino - Vargas
Buenos Aires: Di Sarli - Florio
Tres esquinas: D'Agostino - Vargas
Naipe marcado: Figari - Dumas
Así se baila el tango: Tanturi - Castillo

FAVORITOS DE GARDEL
Mi Buenos Aires querido
Mano a mano
Sus ojos se cerraron
Tomo y obligo
Silencio
Lo han visto con otra
(CANTA CARLOS GARDEL)

...Y CORRIENTES ERA ANGOSTA
La maleva: J de D. Filiberto
El monito: Julio de Caro
Portero suba y diga: Agustín Magaldi
Viejo rincón: Orquesta Típica Víctor
El pañuelito: Filiberto - Patrocinio Díaz
Amurado: Julio de Caro

EVOCANDO TANGOS
Patotero: Di Sarli - Rufino
Toda mi vida: Troilo - Fiorentino
La canción: D'Arienzo - Valdez
Rodríguez Peña: Carlos Di Sarli
De todo te olvidas: Troilo - Ruiz
Amigazo: D'Arienzo - Palma

VOCES DE ORO DEL TANGO (1)
Cuartito azul: Angel Vargas
A media luz: Hugo del Carril
Zapatitos de raso: Angel Vargas
Adiós muchachos: Hugo del Carril
Mano blanca: D'Agostino - Vargas
Nubes de humo: Hugo del Carril

LLUVIA DE ESTRELLAS
Lluvia de estrellas: Osmar Maderna
Camandulaje: Alfredo Gobbi
Taquito militar: Francini - Pontier
Los mareados: Horacio Salgán
Orlando Goñi: Alfredo Gobbi
Don Goyo: Horacio Salgán

VOCES DE ORO DEL TANGO (2)
Tú: Troilo - Rivero
Verdemar: Di Sarli - Rufino
Caricias: D'Agostino - Vargas
Tres amigos: Troilo - Marino
Margarita Gauthier: Troilo - Fiorentino
Cómo se pianta la vida: Troilo - Goyeneche

PA' QUE BAILEN LOS MUCHACHOS
Pimienta
Vida querida: Canta: Ricardo Ruiz
Arrabalero
No quiero verte llorar: Canta: Roberto Ray
Derecho viejo
Sollozos: Canta: Roberto Ray
(OSVALDO FRESEDO Y SU ORQUESTA)

BIEN DE TANGO CON DI SARLI
El amanecer
Soñemos: Canta: R. Florio
Bahía Blanca
Fumando espero: Canta: A. Ledesma
A la gran muñeca - El caburé
(CARLOS DI SARLI Y SU ORQUESTA)

A MI ME LLAMAN TANGO
El elegante (Chiqué)
El bulín de la calle Ayacucho: Canta: F Fiorentino
Quejas del bandoneón
Uno: Canta: A. Marino
Inspiración
La mariposa: Canta: E. Rivero
ANIBAL TROILO Y SU ORQUESTA

PASO AL REY
Independencia
Caminito: Canta: J Valdez
Loca
Malevaje Canta: H. Palma
El entrerriano
Qué me importa tu pasado: Canta: M. Bustos
(JUAN D'ARIENZO Y SU ORQUESTA)

ALMA DE BANDONEON
Alma de Bandoneón: Alberto Di Paulo
La fulana: Caldara - Montalvo
La muchacha del circo: Alberto Di Paulo
Pugilieseando: Jorge Caldara
Cafetín de Buenos Aires: Alberto Di Paulo
Paternal: Caldara - Montalvo

BIEN LUNFARDO
Cambalache: D'Arienzo - Echagüe
Margot: Edmundo Rivero
Farabute: D'Arienzo - Echagüe
Mi noche triste: Edmundo Rivero
Bien pulenta: D'Arienzo - Echagüe
Araca la cana: Edmundo Rivero

ESENCIA DE TANGO (1)
Don Juan: Juan D'Arienzo
Tabernero: Troilo - Fiorentino
La catrera: Juan D'Arienzo
Mano brava: Troilo - Fiorentino
El distinguido ciudadano: Aníbal Troilo
Yira... yira: Edmundo Rivero

ESENCIA DE TANGO (2)
La Tablada: Horacio Salgán
Champagne tango: Carlos Di Sarli
Mala junta: Horacio Salgán
Nosotros: D'Arienzo - Bustos
Saludos: Domingo Federico
Duelo criollo: Di Sarli - Durán

LOS GRANDES TEMAS DE SIEMPRE (1)
9 puntos: Carlos Di Sarli
Cristal: Troilo - Marino
El irresistible: Juan D'Arienzo
Cicatrices: Angel Vargas
Boedo: Francini - Pontier
Cuando llora la milonga: D'Arienzo - Millán

LOS GRANDES TEMAS DE SIEMPRE (2)
El Marne: Juan D'Arienzo
Gricel: Troilo - Fiorentino
La morocha: Carlos Di Sarli
Yo te bendigo: D'Arienzo - Millán
La cumparsita: Carlos Di Sarli
El último organito: Troilo - Rivero

LOS ASES DEL TANGO (1)
Organito de la tarde: Carlos Di Sarli
Clavel del aire: D'Arienzo - Valdez
La mulateada: Di Sarli - Rufino
A bailar: Troilo - Fiorentino
Tristeza marina: Di Sarli - Rufino
Canaro en París: Juan D'Arienzo

LOS ASES DEL TANGO (2)
Griseta: Di Sarli - Rufino
Remembranzas: D'Arienzo - Valdez
Cascabelito: Angel Vargas
La cachila: Carlos Di Sarli
Frente al mar: Troilo - Rufino
Nonino: Astor Piazzolla



120 tangos inolvidables

...también en estéreo

Si Ud. tiene un tocadiscos estéreo pida la versión estereofónica de "ALMA DE BANDONEON".

¡Y asómbrese!

Escuche las viejas joyas del tango... en brillante sonido estereofónico.

Las voces de Gardel y Magaldi, Julio de Caro y su orquesta; Di Sarli, Fresedo y Troilo.

Todos en estéreo, gracias a un excepcional trabajo de laboratorio electrónico realizado por los técnicos de RCA.

Los resultados sorprenden por la calidad y pureza del sonido y por el extraordinario efecto estereofónico.

Insistimos:

si usted tiene un tocadiscos estéreo, pida la versión estéreo.

Se asombrará.

Esto es lo que usted recibe por su dinero

10 discos long play de 30 cm, en fundas de lujo, con la reseña de cada pieza impresa en el dorso.

Una caja estuche con Indice Volcable

El Cuaderno Ilustrativo "Presencia Viva del Tango" de Ulyses Petit de Murat.

Un disco Extra Especial "Exitos de Oro de Nuestra Música"

La doble Garantía de Selecciones del Reader's Digest y RCA Victor

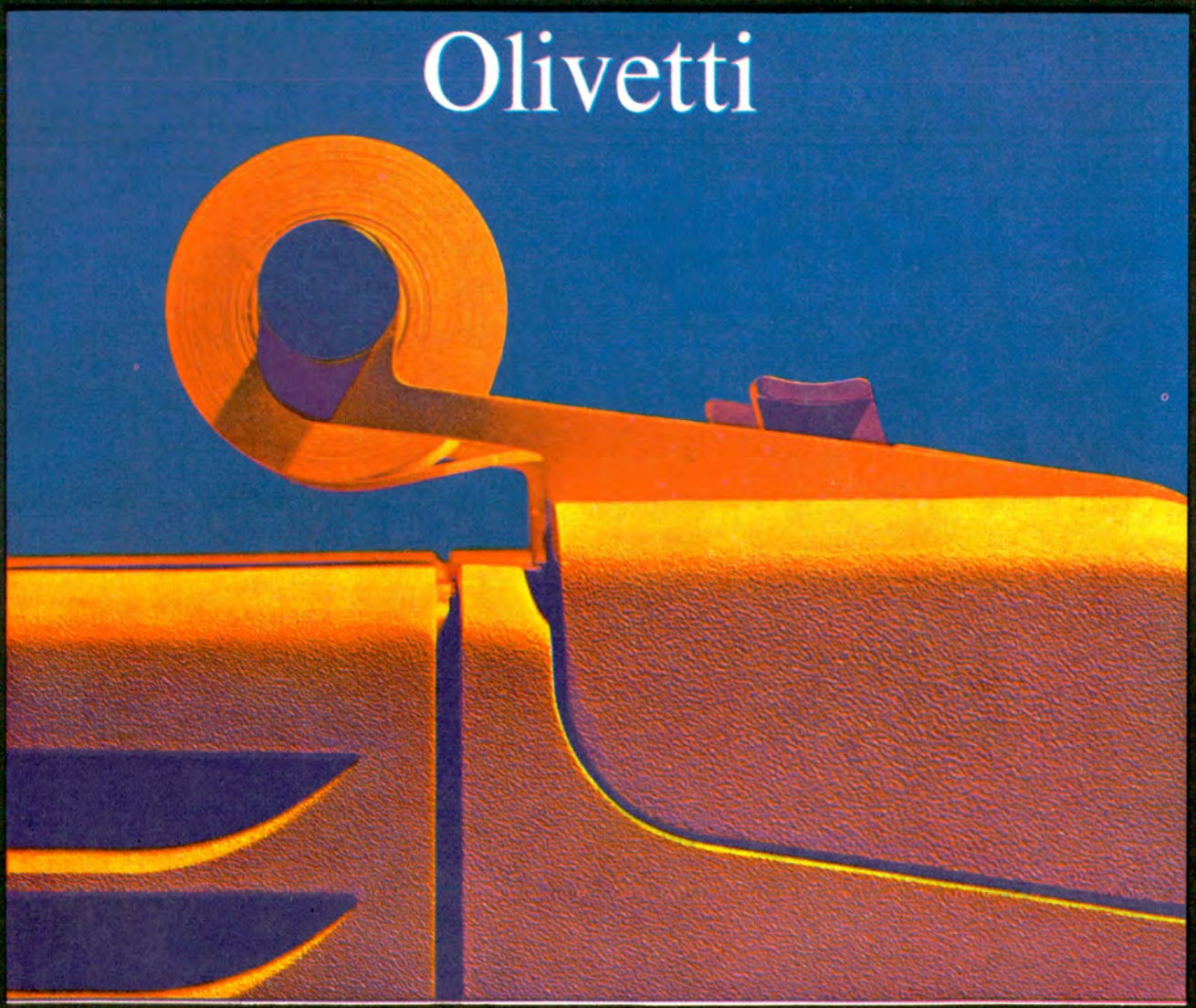
La ventaja adicional de una semana de prueba

...y un regalo-misterio para usted.



La información es el impulso que elabora y produce información. La información es la lógica y potencia del cálculo. Para prever la producción y ventas o la estatura media de los habitantes de Viena en el año 1999; para determinar las estructuras de un viaducto o la condición aerodinámica de un auto de carrera. La información es el impulso magnético que, desde una simple ficha, instruye a un computador. La información es el impulso electrónico que, a la velocidad de la luz, viaja en los circuitos de un computador; del microcomputador que finalmente ha puesto sobre su mesa de trabajo Olivetti.

La información pasa a través de



Programma 101 - el primer microcomputador de mesa, con programas registrados en ficha magnética — P 203 - el microcomputador de oficina para los trabajos de dirección y administrativos.

Coplas, coplillas y copleros



El ingenio popular hecho canción aletea en cada extremo de la patria

por Fernando Hugo Castillo

ILUSTRO SAÚL BOROBIO

PARA AUTOCLUB

ESTABA en el Norte. ¡Sí, en el Norte tan aparentemente lejano! Caía la tarde y andaba por los alrededores, en una búsqueda curiosa, que va desde la contemplación de un paisaje distante, hasta la belleza de un microcosmos encerrado

entre unos peñascos, donde apenas hay un hilillo de agua, por entre una maraña de cactáceas, de yerbas serranas, de luces, de sombras, de perfumes de yerbabuena y mil yuyos silvestres. Corría a mi vera el *Xibi-Xibi*, que así le llaman a ese río jujeño, que en la geografía está bautizado con el nombre de Río Chico de Jujuy. Sumergí las manos en él, quería confirmar la leyenda que asegura que quien toca sus aguas vuelve a él. ¡Vaya si fue cierta la profecía! Yo ya estaba por irme, por regresar a la capital, y me decía lleno de tristeza, una tristeza inexplicable que sólo comprende quien ha vivido "alguito" semejante: *"Adió, Juyjito, adiós. / Te dejo y me voy llorando. / La despedida es muy triste, / la vuelta, ¡quién sabe cuándo!"*. Y era verdad.

Un poco porque Jujuy, "la tacita de plata norteña", se nos había metido en el alma; otro, porque regresar era volver a los días de trabajo, de horario, de estacionamiento, ¡de "tuerca y demás yerbas"!

Pero seguíamos andando, faltaba para la cena, y al final, una comida más o menos en ese "empacho" de belleza...

A poco fuimos una sombra más entre las mil sombras... Nos acercamos a un rancho, a un perdido rancho donde apenas brillaba una lucecita, más un *coyuyo* que un farol. Todo era silencio..., silencio y paz.

Y de pronto, como una flecha luminosa, una voz humana rasgó el aire con el embrujo de una copla. Pero no era una copla como las que oímos es España o en otros lugares. Aquella copla se repetía. Era como una melopea que se arrastraba como una sierpe en la media tarde jujeña. Despaciosamente me acerqué. Espié por el ventanuco. Sentada sobre un viejo catre, una anciana de tez oscura, tañendo una "caja" tan oscura como su faz, y repitiendo una y otra vez aquello. Eran palabras enhebradas por la tradición o deformadas por el folklore, pero ungidas por un sentimiento telúrico universal: *"Esta cajita que toco / tiene boca y sabe hablar / sólo le faltan los ojos / pa que me ayude a iorar"*.

¡Coplas de mi tierra argentina! ¡Coplas! ¡Coplas que revolotearon por toda España, aun por regiones de habla tan diversa como Galicia y Cataluña y que vinieron a América en alas de las tonadas populares para revolotear también por sierras y llanuras, como si quisieran hermanar pueblos de una misma raza!

La síntesis del sentimiento

Juan Alfonso Carrizo, que recogió como nadie cientos de coplas, decía que "una copla es la síntesis del sentimiento como el refrán lo es del pensamiento, y vuela en alas de la música".

La copla es casi el género popular menos localista: hoy está aquí, mañana en Córdoba o en La Rioja. Decir que una seguidilla o aquella cuarteta son de Catamarca, es lo mismo que decir que las golondrinas son de Salta o las *urpilitas* de La Rioja.

Las coplas son flores líricas, avecillas del pensamiento, portavoces de los suspiros del corazón. ¿Y quién de los seres humanos va a clasificar con palabras lo que las palabras, ¡cuántas veces!, no alcanzan a expresar?

Las coplas y las coplillas tienen tantas variaciones como tonos tienen las alas de un *tumiñico* o picaflor. Coplas hay de amor: líricas, de costumbres, de refranes, sentenciosas, cómicas, históricas, morales, festivas, lugareñas, y no nos olvidemos, ¡oh, no!, de las coplas infantiles y de Navidad.

Coplas hay sobre los alimentos, sobre la vida, sobre nuestro diario vivir. Y necesitaríamos muchos hojas y muchos libros para agruparlas.

He aquí la primera, propia del Norte: *"Los de Andalgalá son lerdos / Tinogasteños, botudos, / los belenistas son cuerdos / y los de Pomán, cotudos"*.

O esta otra: *"De los Andes a la Puna. / Desde la Puna hasta Orán / mi destino es el del río, / caminar y caminar..."*

He aquí otras donde surge la gracia, la viveza del hombre argentino:

"Aquí me pongo a cantar / a los claros de la luna, / a ver si puedo sacar / de las tres hermanas, una. / La menor no tiene tiempo, / la mayor pasa de edad: / la del medio es la que quiero, / si su padre me la da."

"Desde que te vi te amé, / desde que te amé me muero: / y muriéndome por ti, / dichoso me considero."

"Cuando yo esté en agonía / siéntate en mi cabecera. / Fijá tu vista en la mía: / Y puede ser que no muera."

"Enfermo estoy, no sé cómo. / Nacido de un no sé qué. / Yo sanaré bien sé cuándo. / Si me cura quien yo sé."

Pero también las coplas expresan penas, dolores, tristezas, amarguras, y así salen al aire, volando como avecillas:

"Al mundo quiero dejar / Antes que el mundo me deje / Voy a quejarme del mundo / antes que de mí se queje."

"A un peñasco di mis penas / Por ver si me consolaba: / Aquel que sufriendo vive / hasta con las piedras habla."

"Yo vivo de un imposible, / mantenido de un quizás, / esperando si ha de ser / quién sabe lo que será."



"Triste me toma la tarde, / la noche con gran dolor, / suspirando me anochece, / llorando me nace el sol."

Por supuesto que el tema del amor no puede faltar, y así corren los celos, las desavenencias, las quejas y los imposibles:

"A dos quieres: a dos amas, / A dos estás adorando, / O tienes dos voluntades / O estás a dos engañando."

"Dame el alma que te di, / Que pedirla no es ofensa, / porque no quiero que esté / Donde no hay correspondencia."

"No se puede perdonar / tu rigor y felonía / Has hecho infeliz tu suerte / Y al mismo tiempo la mía."

"Yo soy el torito buey / me llaman el Tola Tola: / y mosca que se me arrima / me la espanto con la cola."

Para todo hay una copla

Pero cae también en forma festiva, jocosa o picaresca, y a veces..., bueno, a veces... no podemos repetir lo que hemos oído. Entonces volvemos a la infancia para escuchar a los mayores cuando nos decían, severos y ceñudos: "¿Quién te ha enseñado a decir eso?" "¿No debes decir malas palabras!...".

Sigamos, que hay más: *"A la mujer nunca es bueno / Muy regalona tenerla: / Porque es muy factible verla / Enojada, hecha un veneno."*

"Mi marido está en la cama / Yo estoy en su cabecera / Con el rosario en las manos, / Rogando a Dios que se muera. / Ya se murió mi marido, / Ya se murió el majadero, / Ya no tengo quien me diga: / Andá

presto y volve luego."

"Ya mi marido murió, / El Diablo se lo llevó, / Allá abajo pagará, / las patadas que me dio."

"Me quejo porque me duele, / Que de no, no me quejaba, / ¿Cuál es aquel que se queja / Sin que no le duela nada?"

"A mi amigo lo llevé / a casa de la que amaba, / y luego a los pocos días, / Mi amigo a mí me llevaba..."

Se paga el menosprecio, el olvido, el desprecio, que para todo hay una copla:

"Permita el cielo, tirana / Cuando me vuelvas a ver; / En la puerta de mi casa, / tres veces te desmayés."

"A los hijos de familia / también se suelen querer / En habiendo voluntad / Todos han de merecer."

El hombre de campo, humilde y supersticioso, no deja escapar la ocasión para musitar su copla cuando cruza un lechuzón por arriba del rancho:

"Creo en Dios, / Creo en Dios, / No en bultos negros / Como vos." o *"Por la señal de la Cruz, / que me voy a santiguar: / Acaso seas el Diablo / Que me vienes a tentar".*

Hay coplas bonitísimas que más parecen cantares por su frescura, por su belleza:

"A la mar por ser honda / se van los ríos / Y detrás de tus ojos / se van los míos."

"Amarillo es el oro / Blanca la plata. / Morenita la niña / Que a mí me mata."

"Arboledas y bosques / Junto al camino / Son los depositarios / de mi destino."

"Dicen que las heladas / Secan los yuyos / A mí me van secando / Amores tuyos."

No faltan las emotivas de la despedida, del adiós:

"Dame tu mano, mi vida / Que te la pido llorando / Hoy me separo de ti / Sólo Dios sabe hasta cuándo."

"Me han leído la sentencia: / Mañana se cumple el plazo / Te vengo a decir adiós / Y a darte el último abrazo."

"Quisiera tener un arte / Para por medio partirme: / La mitad para dejarte, / La otra mitad para irme."

Y terminamos con esta brevísima muestra del gran joyel de nuestras coplas con aquellas tan dulces que dicen:

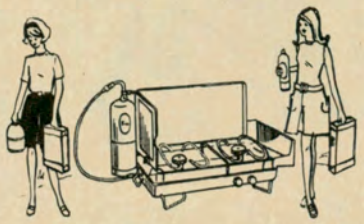
"A todas horas del día / Mi bien te tengo presente / Suspiro cuando no vienes / Lloro cuando estás ausente." O ésta, más tierna aún: *"El día que no te veo / para mí no sale el sol / No tienen mis ojos luces / Ni vida mi corazón".*

Nos queda mucho material, muchos deseos de cantar, de volcar en el papel toda la riqueza telúrica de nuestra tierra... La verdad es que si uno de los hermanos Machado dijo aquello de: *"Cantares, cantares de la patria mía / Quien dice cantares, dice Andalucía..."*. Alguna vez, parafraseando al poeta, podremos decir: "quien dice cantares, dice Buenos Aires", o mejor aún, ¡la patria argentina!. ◆

Si va de camping...
Si va de pesca...
Si va de excursión...
Si va de pic-nic...
Si va de caza...



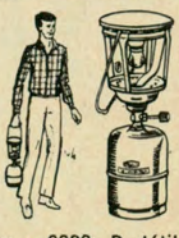
vaya con
Simplex
artefactos portátiles para uso al aire libre
con sus propias microgarrafas de gas de 1/3, 1, 2 ó 3 kg.



Cocinita 2063-A: de 2 hornallas con guardavientos. Se entrega en su caja metálica. Cocina 2063/2002: Igual que la Nº 2063-A; con garrafa de 2 kg. Puede usarse con garrafas de 1 y 3 kg



Calentador 2803: Modelo fijo, portátil.

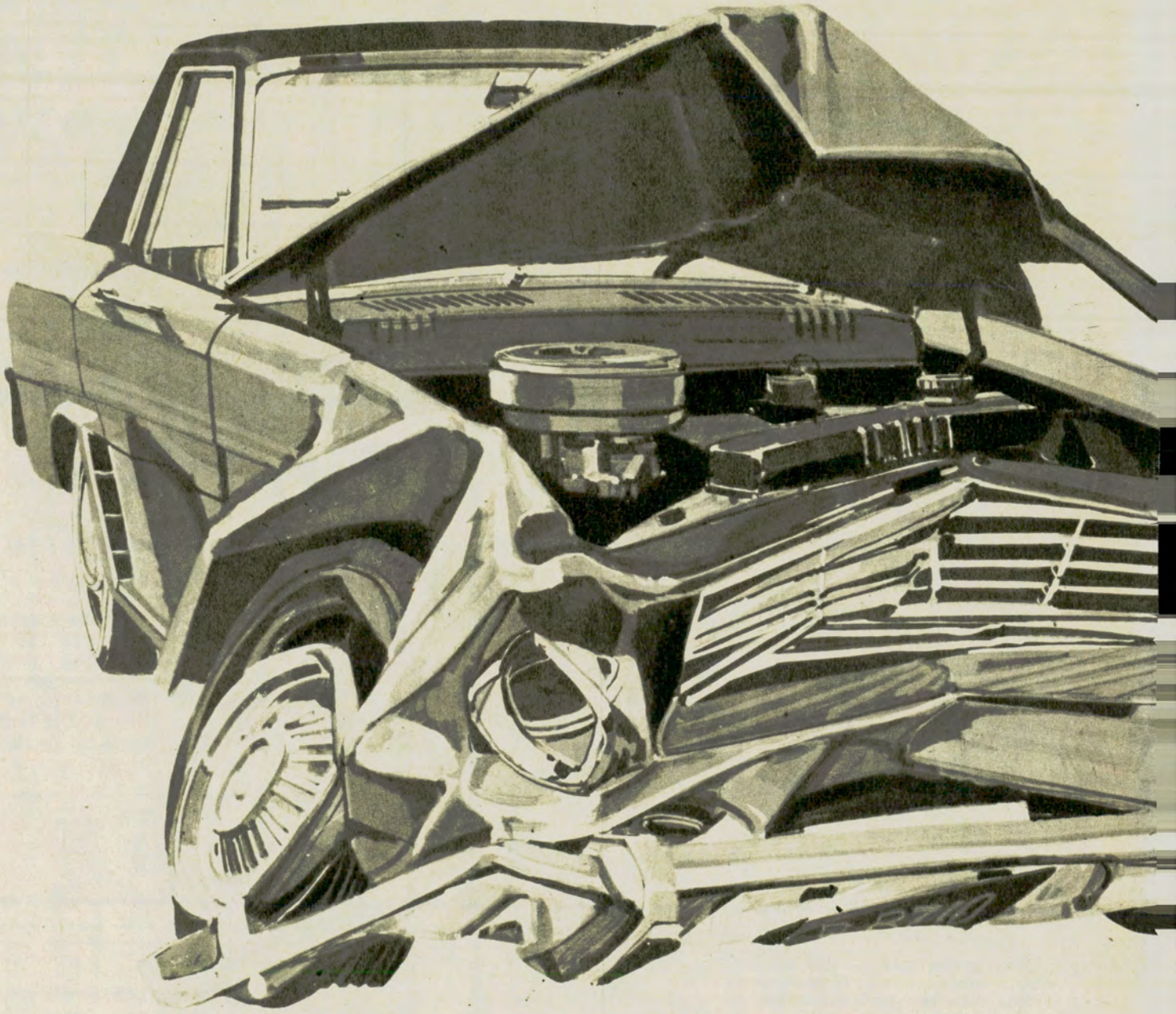


Linterna 2828: Portátil para llevar o colgar Produce 500 bujías de luz blanca y potente.

RECARGA DE GAS ASEGURADA EN TODO EL PAIS...

Fabricantes: FANAL S. A. - PERU 139 - 30-9895 - BUENOS AIRES

COMO UN MAL
PUDO CAUSAR ES



MONROE ARGENTINA S.A.I.C. y F.

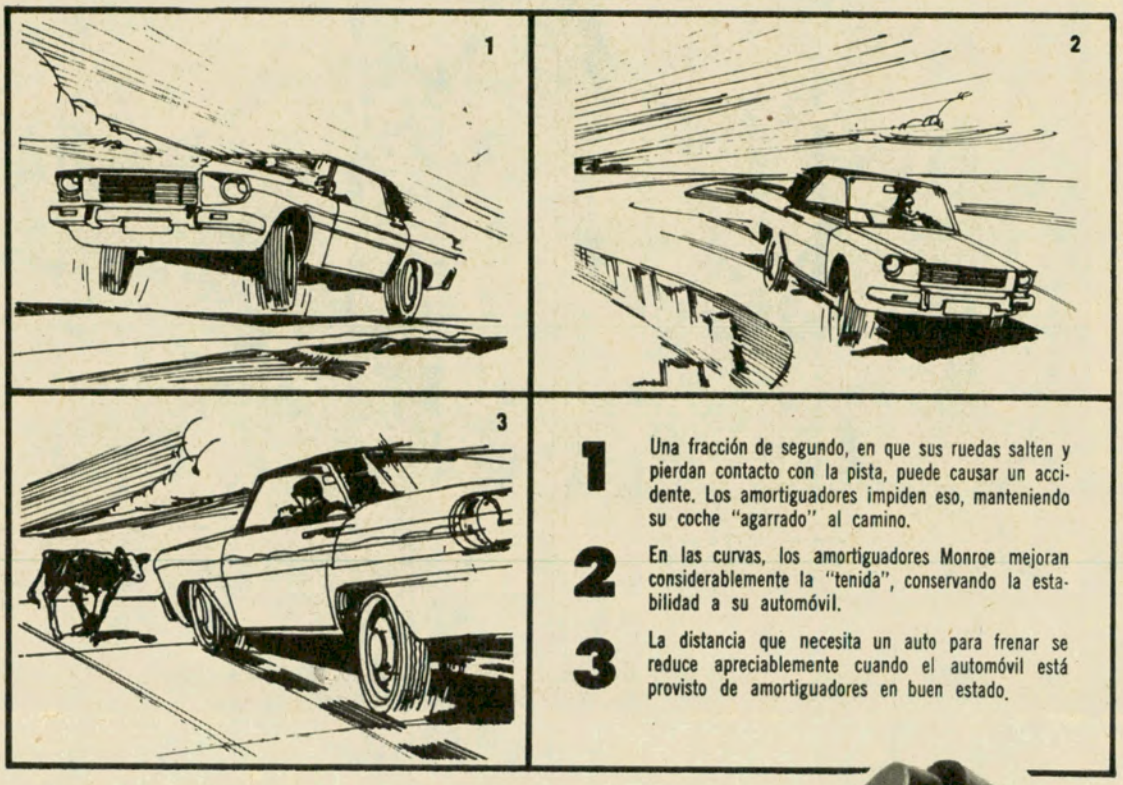
el mayor fabricante del mundo de productos para el control de la marcha

FABRICA: ITALIA Y AV. MARQUEZ - JOSE LEON SUAREZ - PROV. DE BUENOS AIRES

MORTIGUADOR
O!

a rueda izquierda de-
ıtera se metió en un
che del camino. No pa-
cía gran cosa pero... qué
lpe! El auto se levantó
atrás y la carrocería
aplastó contra el cha-
. El impacto levantó
ıpiamente del camino
s ruedas, y el coche
menzó a bambolearse.
ıtonces perdí el control.
o es todo lo que re-
cuerdo!"





1 Una fracción de segundo, en que sus ruedas salten y pierdan contacto con la pista, puede causar un accidente. Los amortiguadores impiden eso, manteniendo su coche "agarrado" al camino.

2 En las curvas, los amortiguadores Monroe mejoran considerablemente la "tenida", conservando la estabilidad a su automóvil.

3 La distancia que necesita un auto para frenar se reduce apreciablemente cuando el automóvil está provisto de amortiguadores en buen estado.

Los amortiguadores MONROE, brindan máxima seguridad.

Consulte a su mecánico y evítese riesgos innecesarios haciendo revisar sus amortiguadores antes de los 20.000 kilómetros.

No olvide que de ellos depende su vida y la de los suyos!

AHORA UD. TIENE EN TODAS LAS ESTACIONES DEL A. C. A.



Los Pastorcillos de Belén que ganaron el premio instituido por el diario "La Unión", de la ciudad de Catamarca.

LA SEGUNDA FIESTA NACIONAL DEL PONCHO

En Catamarca, donde las calles se poblaron de guitarras y charangos, miles de turistas y destacados cultores celebraron ritos criollos

por S. Ricardo Zurita Sánchez

FOTOS DE MANUEL MANDATORI *PARA AUTOCLUB*



El escenario que vio desfilar, durante diez días, a las figuras mayores del folklore nacional.

LA tranquila ciudad llamada con justicia y con amor "Capital del Poncho", vivió su segunda gran Fiesta Nacional del Folklore en un ambiente de inusitado movimiento, al haber duplicado por unos días su población.

Omnibus y automóviles de todos los lugares del país llegaron con su alborozada carga humana dispuesta a gozar del más radiante de los soles y a "vivir" las más hermosas de las noches pletóricas de danzas, música, cantos y serenatas.

Las zambas, que son la explosión espiritual más pura y representativa de la tristeza y melancolía de estos pueblos cordilleranos, fueron el mensaje melódico y de amistad con que se recibió calurosamente a tantos turistas.

Su música y sus canciones supieron de las siestas provincianas, del romántico atardecer, de la noche enamorada y del amanecer, que siempre es gestación de nuevas esperanzas.

Con gatos, chacareras y cuecas se prolongó en inolvidables trasnoches la folklórica fiesta del poncho, y centenares de parejas que bailaban hasta en las calles adyacentes al escenario central, dieron una fisonomía distinta a Catamarca que, de pronto, parecería haberse convertido por su maravilloso clima, por su hospitalidad y por sus paisajes subyugantes, en el lugar obligado de visita de los más exigentes turistas del país y del extranjero.

Valores del folklore nacional

Los más cotizados valores del folklore nacional: Los Chalchaleros, Ramona Galarza, Eduardo Falú, Los Hermanos Abalos, Los Huanca Hua, Los de Salta, Los Tucu-Tucu, Polo Giménez, Daniel Toro, Ramón Navarro, Margarita Palacios, Arturo Mercau· Soria. El Chúcaro, Norma Viola, El Chango Neito, y otros, ofrecieron su canto, su voz y su poesía para millares de espectadores que colmaron las instalaciones en diez noches sucesivas.

Guitarras, cajas y charangos, con celebradas voces y aplaudidos conjuntos de bailes de La Rioja, Mendoza, Tucumán, Santiago del Estero, Misiones, Santa Cruz, Santa Fe, Salta, etc., y de todos los departamentos de Catamarca, compitieron hermanados en la gloria del aplauso, del premio y de la consagración.

Reina del poncho

Las delegaciones llegaron con sus bellezas, con el encanto y la suavidad de sus candidatas a reina, las que desfilaron ostentando su hermosura. Por empate, las representantes de Misiones y de La Rioja, por méritos propios y en estricta justicia, fueron a una elección final.

La consagración de cualquiera de ellas hubiera sido acertada y aplaudida. El jurado se inclinó por María Mercedes Corominas Vera Barros, belleza de La Rioja, que fue coronada Reina Nacional del Poncho, en medio de un ensordecedor aplauso.

Completando una hectárea de instalaciones fue inaugurada, como complemento y como una loable inquietud más de la Fiesta Grande del Poncho Argentino, la exposición y feria del Mercado Artesanal. Docenas de miles de espectadores desfilaron por los distintos stands, admirando tantas cosas lindas.

Solamente en ponchos, mantas y chales los turistas hicieron compras por varios millones de pesos.

Organización ejemplar

Criticar es fácil y habilidad de muchos; construir y hacer es tarea de pocos.

El gobierno de la provincia de Catamarca y muy especialmente su Dirección de Turismo, han cumplido en esta oportunidad una tarea realmente agobiadora; fueron diez días de constante trajinar.

Echando por tierra todo el mal concepto que se tiene sobre la laboriosidad del empleado público, el personal de esa dependencia ha trabajado "full-time", en forma y con una dedicación realmente ejemplar, contagiado del entusiasmo reinante, ávido de mostrar hermosa a Catamarca, residencia de la simpatía. ◆



Los ponchos de Belén son famosos en todo el mundo. Constituyeron la gran atracción del Mercado Artesanal.

El Consejo Provincial del Menor, que cumple tareas de readaptación y orientación, presentó estos trabajos.



PUBLICIDAD A. C. A.

SERVICIOS Y BENEFICIOS PARA SOCIOS



ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

Av. Sarmiento y Av. Casares, Parque 3 de Febrero - Cap.: para socios y familiares.



TURISMO

NACIONAL E INTERNACIONAL

Oficinas especializadas.
Documentación Internacional para el automóvil.

RESERVA Y VENTA DE PASAJES

Aéreos y marítimos.

BODEGAS PARA AUTOMOVILES

Transporte fluvial.

"CONOZCA ARGENTINA"

Infórmese sobre el plan de excursiones.

SERVICIO DE PREVISION

SEGURO DE AUTOMOTORES

POLIZA 1 - POLIZA 2 *

A tarifas, condiciones y franquicia que brindan un positivo beneficio económico.

* CON FACILIDADES DE PAGO

SEGURO DE VIDA COLECTIVO

SIN EXAMEN MEDICO

(Solicite folleto)

ASESORIA LEGAL: GRATUITA.

Gestiones extrajudiciales relacionadas con el tránsito.

SUBSIDIO POR ACCIDENTE

$ 70.000.— Incluido en la cuota mensual.

2.600 CASAS COMERCIALES ADHERIDAS

Otorgan descuentos a socios sobre compras y servicios.

(Solicite nóminas)

VENTA DE AUTOMOVILES

En pública subasta (sin cargo para el socio vendedor). Por intermedio del Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

VENTA DE NEUMATICOS

Con el 20 % de descuento para socios, en las dependencias propias en todo el país.

ESCUELA DE MECANICA

(Automotores): Para socios y familiares; Av. Vélez Sársfield 850 - Capital.

SERVICIO DE AVIACION

Traslado de enfermos y accidentados. Gestiones en Casa Central y en las filiales de todo el país.

REVISTA AUTOCLUB: sin cargo.

RESTAURANTE, CONFITERIA Y ROOF-GARDEN: 9º y 10º pisos de Casa Central y otras Filiales. Descuentos a socios

BIBLIOTECA: en Casa Central.



SAN RAFAEL (Mza)

261 ESTACIONES DE SERVICIO

Brindan seguridad y comodidad en los viajes por todo el país.

HOTELES: descuentos a socios y acompañantes - ALBATROS (Ushuaia), LOS YAGANES (Río Grande) en Tierra del Fuego y CHOS MALAL en Neuquén.

MOTELES: descuentos a socios y acompañantes - LIHUEL CALEL, CALEU CALEU y SANTA ROSA en La Pampa; CHORRIACA, BARRANCAS, AGUADA FLORENCIO, LA RINCONADA, ANDACOLLO y ALUMINE en Neuquén; CIPOLLETTI en Río Negro y PUERTO MADRYN en Chubut.



SANTA ROSA (LP)

MAS DE

3.000.000

de ejemplares (tirada anual) de Hojas de Ruta que se entregan sin cargo, y Guías, Planos y Cartas de Turismo a costos muy reducidos. Facilitan los viajes y ayudan a conocer las rutas y los lugares más diversos del país.

CHEQUE DE VIAJERO ACA:
Para evitar los riesgos del traslado de dinero en viajes.

RECIPROCIDAD DE SERVICIOS:
Con instituciones similares del mundo.

RECREOS Y CAMPAMENTOS:
Para socios y familiares, en: CENTRO TURISTICO DELTA, INGENIERO MASCHWITZ, CHASCOMUS, LUJAN, PUNTA LARA, TIMBUES, SAN CLEMENTE DEL TUYU, MAR DE AJO, VILLA CARLOS PAZ, SAN MARTIN DE LOS ANDES.

BALNEARIOS: Con comodidades para socios y familiares en playas: ALFAR (Mar del Plata), MARIPESCA (Punta Mogotes), LAS BRUSQUITAS (Miramar), SAN CLEMENTE DEL TUYU.

PESCA: Alquiler de botes en el Recreo "Laguna de Chascomús".

TRANSITO Y PATENTES:
Trámites y asesoramiento.

CONVENIO CON LA FEDERACION DE JOCKEY CLUB DE LA REPUBLICA ARGENTINA:

Libre acceso a los socios en tránsito, a las instalaciones de los Jockey Club de: Rosario - Córdoba - Mendoza - Santa Fe - Tucumán - Corrientes - Paraná - Gualeguaychú - Venado Tuerto - Posadas - Río Cuarto - C. del Uruguay - Concordia - Salta - Victoria - Rafaela - Gualeguay - Azul - La Paz - Esquel - Villa María - San Francisco - Mercedes (SL) - San Juan - Villaguay - Bell Ville - San Luis y Tandil.

PELUQUERIAS: en Casa Central y otras Filiales, tarifas especiales para socios.

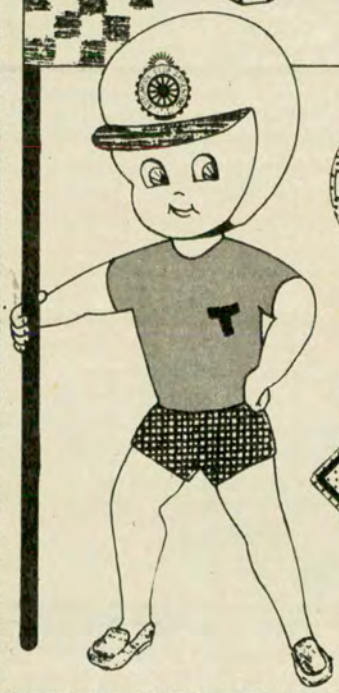


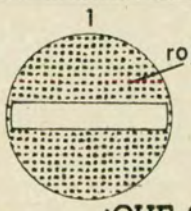
AUXILIO MECANICO 400 UNIDADES

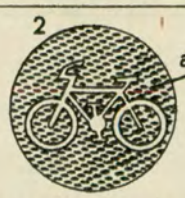
EN TODO EL PAIS - CON ZONAS GRATUITAS (Solicite folleto)

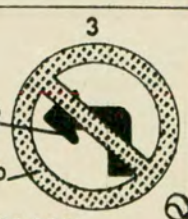
TUERQUITAS

la seccion de los niños











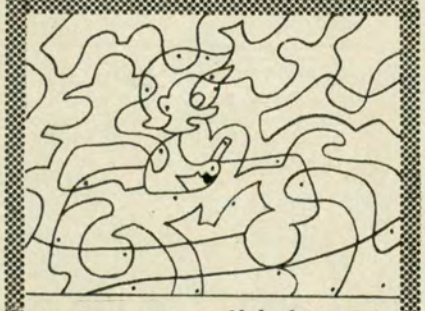
¿QUE SIGNIFICAN ESTAS SEÑALES?







Ver en Soluciones

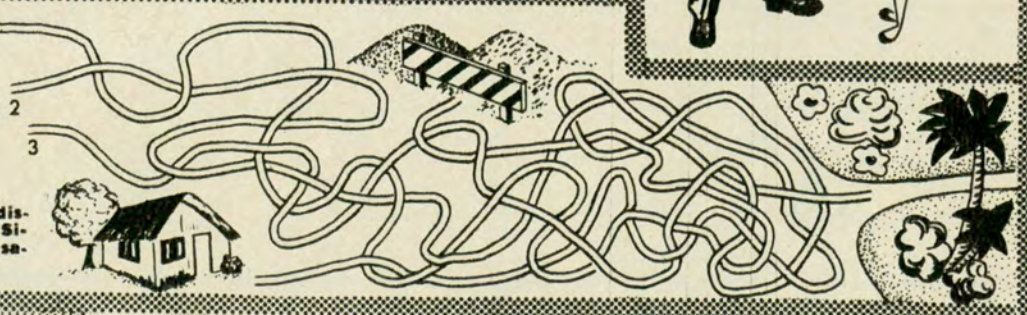


Sombrea con un lápiz las zonas marcadas con un punto.

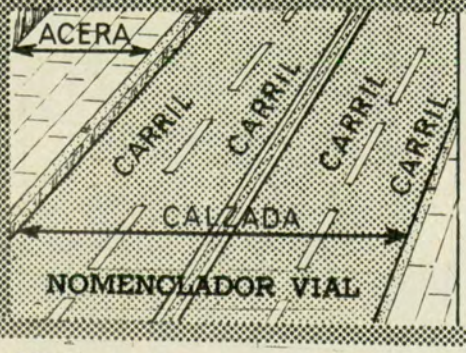


EN CASO DE DUDA CONSULTA AL AGENTE DE POLICIA. ES TU AMIGO.





Estos amigos van por caminos distintos al parque. Sólo uno llegará. Sigue con un lápiz cada recorrido y sabrás cuál es el correcto.

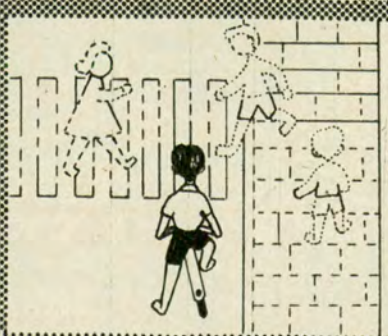


NOMENCLADOR VIAL

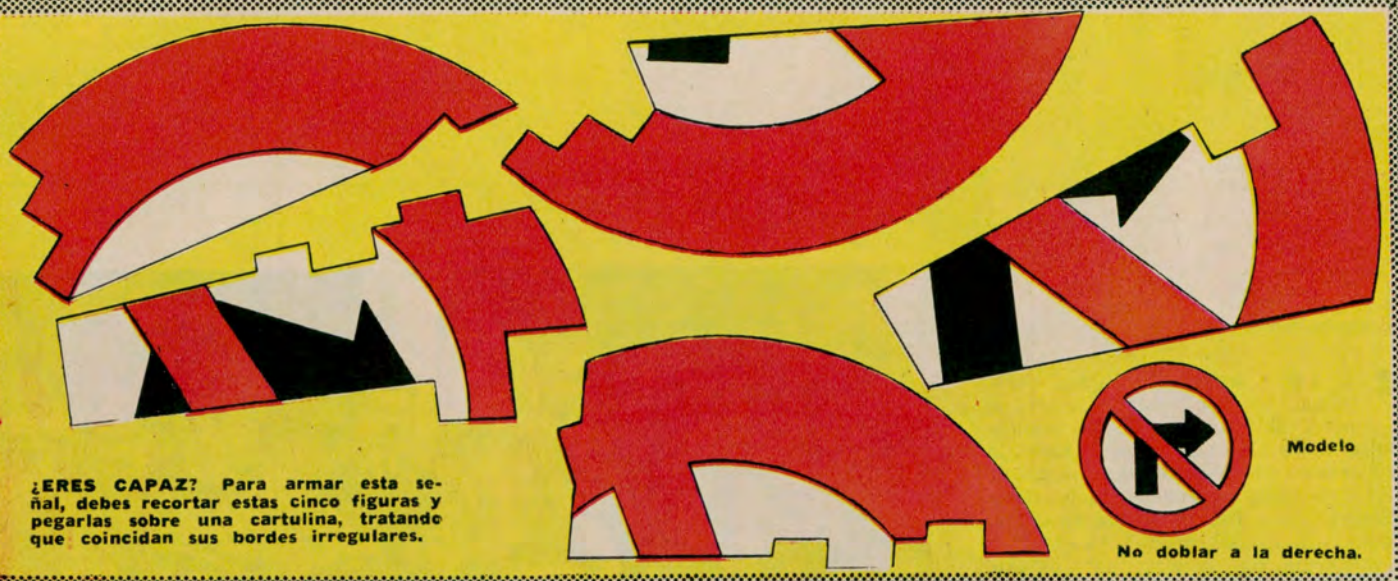
Los peatones tienen reservada UNICAMENTE la acera para circular.

La calzada está reservada UNICAMENTE para el tránsito de vehículos.

Carril es parte de la calzada por la cual circulan los vehículos.



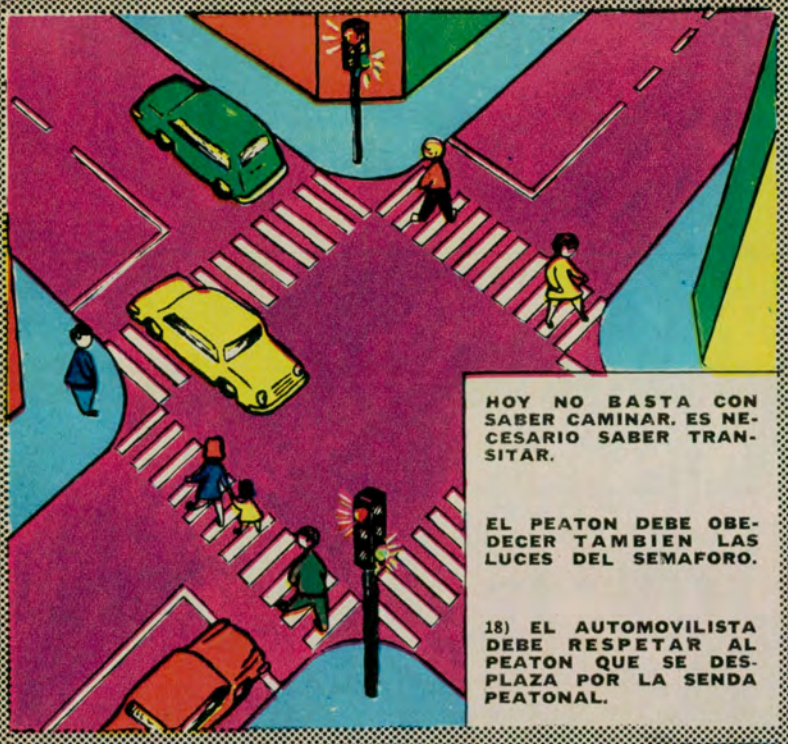
ESTE DIBUJO ESTA SIN TERMINAR. DEBES COMPLETARLO Y COLOREARLO.



¿ERES CAPAZ? Para armar esta señal, debes recortar estas cinco figuras y pegarlas sobre una cartulina, tratando que coincidan sus bordes irregulares.

Modelo

No doblar a la derecha.



HOY NO BASTA CON SABER CAMINAR. ES NECESARIO SABER TRANSITAR.

EL PEATON DEBE OBEDECER TAMBIEN LAS LUCES DEL SEMAFORO.

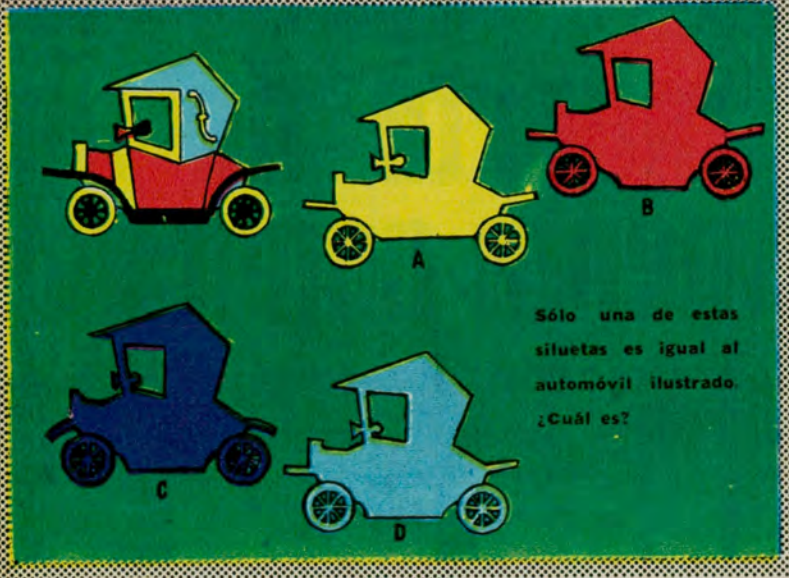
18) EL AUTOMOVILISTA DEBE RESPETAR AL PEATON QUE SE DESPLAZA POR LA SENDA PEATONAL.

¡QUE SUSTO!

Pinta las figuras todas de negro y tendrás un niño con su compañero sorprendidos por un automóvil.



En el campo, si caminas por la ruta, recuerda que debes hacerlo por la berma (banquina) conservando tu izquierda. Así verás cuando se aproxima un coche desde lejos.



Sólo una de estas siluetas es igual al automóvil ilustrado. ¿Cuál es?



SEMAFORO PEATONAL.

LUZ ROJA

Prohibido cruzar: debes quedarte en la acera.

LUZ BLANCA

Vía libre: puedes cruzar, pero mirando bien hacia ambos lados antes de hacerlo.

SOLUCIONES:
SEÑALES: 1- Contramano. 2- Pista obligatoria para ciclistas. 3- No doblar a la izquierda. 4- Escuela. 5- Camino resbaladizo.
CICLISTAS: el Nº 3. **SILUETAS:** el auto D.

CORDOBA: la muerte de un hotel mundialmente conocido

En él se alojaron diversas personalidades, entre otras, Einstein.

por Adolfo Perotti PARA AUTOCLUB



LA Falda, atrayente ciudad veraniega, a 934 metros sobre el nivel del mar y a 489 kilómetros de la Capital Federal, tiene la propiedad de estar plantada al pie de *El Cuadrado*, imponente macizo de la Sierra Chica. La naturaleza ha extremado allí su generosidad, tanto en la extraordinaria belleza del paisaje cuanto en la prodigiosa ordenación de los cerros. Su fundación —dícese— data de mediados del siglo pasado, ocurrida alrededor del casco de una estancia de pertenencia de don Juan Bialet Massé.

Muchos años antes de que La Falda abriera perspectivas a gente deseosa de descanso y de solaz espiritual, Alta Gracia —piedra fundamental del turismo cordobés— canalizaba nutridos contingentes de veraneantes, y pocos años más tarde Capilla del Monte resultó su competidora por la bondad de su clima. En La Falda, entonces, los trenes se detenían condicionalmente. Pero en 1890 un ex oficial del ejército alemán de apellido Bahicke avizoró el futuro de La Falda y persuadió a la firma Tornquist, de la Capital Federal, para levantar un hotel. Siete años más tarde se inauguraba el elegante y señorial edificio, con mármoles traídos de Italia, justamente donde comienza el ascenso al sugestivo cerro *El Cuadrado*, con el nombre de Edén Hotel. En la reglamentación interna figuraba la obligación de vestir de etiqueta para las comidas.

Desde su comienzo fue dirigido y administrado por ciudadanos de origen alemán. A Bahicke, que materia-

lizó la idea, lo sucedió Juan Kurth, muy vinculado a conspicuas y aristocráticas familias del país, y a éste, Roberto Walker y, finalmente, los hermanos Bruno y Walter Eichorn asumieron la conducción. A todos ellos se les debe el afincamiento de una nutrida colectividad del mismo origen. Destacadas personalidades de la política, del arte, de la ciencia y de las letras, como Figueroa Alcorta siendo presidente; Antonio Sagarna, ministro de Instrucción Pública; el gran maestro Mascagni; Berta Singerman, que deleitó a los huéspedes, y Luisa Anido; Juan José de Soiza Reilly, para no abrumar con nombres, además de un congreso Mundial de Correos y Telégrafos, incluso el rodaje de la película titulada *Una mujer sin importancia*, con Mecha Ortiz y Roberto Escalada, contribuyeron a dar mayor notoriedad al elegante hotel.

También el famoso físico judeoalemán Alberto Einstein, autor de la teoría sobre la relatividad del tiempo, en ocasión de su visita al país, invitado para dictar una serie de conferencias en 1922, ocupó uno de los lujosos apartamientos con un grupo de científicos provenientes de distintas universidades europeas, acontecimiento que, según testigos de la época, determinó la concentración de numerosas figuras descollantes en las fuentes creadoras de dentro y fuera del país.

El autor de la teoría sobre la relatividad —Alberto Einstein— rodeado de personalidades del mundo científico en una de las escalinatas del lujoso y agonizante "Edén Hotel" de La Falda, en 1922. La galera y el orión complementan la impecable indumentaria del grupo, y el "puro", Partagás o María Guerrero —signo de distinción y opulencia de la época— hablan de un pasado de alcurnia y señorío.

Los problemas del turismo

En la actualidad, *La Perla del Valle de Punilla*, como la llaman a La Falda por la fantasmagoría de sus paisajes, por la sencillez de las costumbres y por la característica cortesía criolla, dispone de más de sesenta hoteles y el número de hosterías excede las ochenta, demasiado —afírmase— para la demanda de hospedaje en la última temporada, de suyo disminuida debido a factores cuya enumeración resulta innecesaria, en los que no se excluye el estado de las rutas pavimentadas. A tal extremo llega el fenómeno —dicen— que la industria hotelera y el comercio son coincidentes en urgir medidas drásticas para paliar, por lo menos, los problemas económicos que enervan al turismo, pero con un criterio de gran amplitud y una dilatada perspectiva. Muchos vaticinan que el turismo en las sierras está llamado a desaparecer si no se recurre a los arbitrios postulados, o se les lleva un Casino con una distribución de salas en Cosquín, La Falda, La Cumbre y Capilla del Monte, aspiración ésta que viene de lejos y que confronta la oposición de influyentes sectores de opinión.

Mientras tanto, el hasta hace poco preferido Edén Hotel —mojón inicial de la industria hotelera—, con sus imponentes y lujosos cuerpos de edificio, mundialmente conocido, que hospedó a tan calificada clientela desde 1897, está agonizando. Funcionó en plenitud hasta 1964. Hoy, eventualmente, está habilitado el anexo. La historia gráfica del hotel, pródiga en sucesos de gran relevancia, está en manos de don Arturo Francisco (éste es el apellido), fotógrafo español de 94 años de edad, lúcido y de muy buen humor, que en 1914 vino a Córdoba para tomar paisajes y lo sorprendió la guerra mundial, quedando en el hotel como empleado.

El Edén Hotel siempre estuvo presto a recibir una de las salas del apetecido casino, o todas, que le sobra espacio. Mas el tiempo ha corrido vertiginosamente, sin perspectivas y sin esperanzas. Ahora el gran edificio ha sido vendido a una firma metropolitana por conducto de un abogado, hermano de un conocido líder político. No se sabe para qué. Pero para hotel, no. Ya hay mucho y de más. Y muy pocos con la capacidad superada.

Coincídese en opinar que una centralización de los esfuerzos que hoy accionan dispersos, apoyados por el concurso oficial, podrían hallar una solución al problema que conforta la región serrana en tal sentido y que se agudiza día a día con serias incidencias en los intereses directos de una industria que, como la del turismo, moviliza hoy en todo el país muchos miles de millones de pesos. ♦

UN SERVICIO BIEN VISTO

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

Todas las estaciones del Automóvil Club Argentino brindan a sus asociados otro gran servicio: proveerles de

LIMPIAPARABRISAS

TRICO

- GOMA IMPORTADA
- NO RAYA EL CRISTAL
- ACERO INOXIDABLE

Produce: BUFFALO S.A.C.I.
Distribuye: BRENTFORD S.A.C.I.

R 922

LAS RUINAS

Lugar de encuentro de

EFESO es uno de esos nombres vinculados a relatos de la antigüedad que nos parecen casi inexistentes. Pero las ruinas de la ciudad que contenía una de las maravillas del mundo clásico, existen aún y constituyen un hermoso y escondido lugar de peregrinaje en el litoral de Asia Menor.

En la Magna Grecia, en la costa jónica, llena del recuerdo de Troya, se encuentran esas históricas ruinas, a sólo setenta kilómetros del activísimo puerto de Esmirna, en Turquía.

Como sucede ahora en todos los países, el turista que llega a Esmirna puede fácilmente ir en excursión a Efeso, atravesando campiñas onduladas por suaves colinas, donde aún se ve a las mujeres vestidas con el típico pantalón abullonado turco, que la moda de Occidente no ha logrado desterrar por completo entre los campesinos. Durante el viaje se pasa por los que fueron dominios de Creso, rey de Lidia, el rey de la mítica riqueza, y se observan fortalezas bizantinas, que parecen defender aún hoy el territorio del otrora imperio de Constantinopla.

El pueblo de Seljuck, vigilado estrechamente por su fortaleza y por la basílica en ruinas de San Juan Evangelista, es el primer punto de nuestro itinerario. Dado lo alto de la iglesia, vemos el emplazamiento que tuvo el Artemisión o templo de Diana, el más famoso entre los de la antigüedad y una de las siete maravillas del mundo.

El templo, construido en el 620 a. C., fue incendiado en el 356 a. C. por Erostrato, un loco de Efeso que quiso de ese modo perpetuarse en la historia. Luego el Artemisión fue construido con mayor lujo aún; pero en la actualidad nada queda de él. Los siglos, absortos ante sus bellezas, las fueron quitando para adornar otros templos: las columnas paganas del templo de Diana pasaron a ocupar nuevos puestos en la basílica de Santa Sofía, que el gran Justiniano erigió en el siglo VI en Constantinopla, y otras de sus columnas apuntalaron la basílica de San Juan, que el mismo emperador mandó a construir para cobijar las cenizas del Apóstol en las afueras de Efeso.

Pero la ciudad no contaba sólo con su maravilloso templo; los montes Coressus y Pion formaban un adecuado marco para que, dejando a un costado el Artemisión, se llegara hacia el mar por una ancha vía sagrada que, rodeada de monumentos, desciende, ahora como entonces, lenta y pausadamente entre columnas y templetes.

Los templos semiderruidos que ahora vemos, ofrecen una curiosa impresión de variada grandeza. La gracia griega, la magnificencia romana y la opulencia oriental se confunden; y los tres estilos, las tres concepciones de la vida, se superponen y se alientan en monumental conjunto de blancas ruinas de mármol, que relucen al sol del Egeo.

Bajando por la vía sacra, la vía que



El templo de Adriano, en la vía de mármol. En esta calle se agrupaban los más importantes testimonios de homenaje a Diana, la patrona de la ciudad.

DE EFESO

culturas y religiones

por Jimena Sáenz

PARA AUTOCLUB

construyó la piedad pagana, se leen a veces inscripciones griegas y latinas, se distingue algún friso olvidado por los arqueólogos, y encontramos, además de los templos, el ágora inmensa, la biblioteca, el teatro con capacidad para 25.000 espectadores, es decir, todas las construcciones de una gran ciudad clásica.

La vía de mármol

Todos los reyes de la tierra y los grandes emperadores quisieron dejar su recuerdo junto a aquella vía de mármol, en homenaje a la diosa patrona de la ciudad, Diana.

Efeso sufrió la dominación de lidios, persas, griegos y romanos. A medida que se acercaba nuestra era, la ciudad adquiría más renombre e importancia. Durante la época de Augusto era ya el mayor puerto de Asia Menor. Plinio la llamó Lumen Asiae (la luz de Asia) y se la consideraba la provincia más rica del Imperio Romano.

Con tan hermosas perspectivas, parecería que Efeso estaba destinada a triunfar sobre el tiempo. Era el centro de peregrinación más popular del mundo pagano: llovían sobre ella los presentes, los ex votos; los peregrinos de todos los países llevaban a Diana sus súplicas y le donaban ofrendas. Todo sonreía a la bella diosa cazadora que dominaba el culto religioso de la ciudad.

Pero Efeso poco a poco se despojó de todo, de sus habitantes y de sus templos; el mar se retiró y el puerto fue cubierto de arena; la vida, por lo tanto, se alejó de sus costas. Convertida en tierra de nadie, en zona fronteriza en la que lucharon durante siglos los jinetes cristianos contra los jinetes musulmanes, cayó más tarde sepultada en el olvido y en el silencio de la tierra turca, y sólo algunos curiosos viajeros del siglo pasado se interesaron por ella. Hace cien años, en 1869, un inglés, Wood, descubrió el emplazamiento del templo de Diana, y luego, constantes excavaciones —dirigidas hoy por grupos alemanes— continuaron tratando de devolver a la que fue la ciudad más rica del Asia, algo de su antigua grandeza.

El destino de las ruinas es muy diverso. Hay ciudades que fueron ricas y célebres y que en sucesivos cambios sepultaron las antiguas construcciones sin solución de continuidad; hay otras que, como Roma, utilizaron las piedras de sus foros y templos para construir iglesias cristianas. A otras, como Machu-Picchu, las ha preservado la naturaleza, ocultándolas durante siglos a las miradas del hombre. Finalmente, algunas, como Efeso, cayeron en un total olvido.

¡Cuántos recuerdos asaltan la imaginación del visitante que la recorre! Pues Efeso tuvo, además de su santuario celebérrimo, hijos y huéspedes ilustres. Allí nació el filósofo Heráclito, el que decía que todo deviene y nada permanece, y también vivió Homero, el de la poesía inmortal.

La tradición cristiana

Hay, además, otra Efeso, la Efeso cristiana, que se mantiene viviente en nuestra liturgia, mencionada en las páginas del Nuevo Testamento, y en las Epístolas que San Pablo, el Apóstol de los gentiles, escribía a la comunidad que él fundara en uno de sus viajes. San Pablo vivió allí desde el año 54 al 57 de nuestra era; en el ágora predicó con entusiasmo su credo fue perseguido por los plateros, fabricantes de recuerdos y estatuillas de Diana, que veían su negocio arruinado por la predicación de la nueva fe.

Aquí, en la basílica hecha por Justiniano, reposaron los restos de San Juan, el Apóstol predilecto de Cristo, que escribiera en Efeso parte de su Evangelio. Y sobre todo aquí, según relata una antigua tradición local, pasó sus últimos años la Virgen María. Una casa de piedra que se conserva a pocos kilómetros de la ciudad, entonces floreciente y pagana, fue el lugar de reposo de la Virgen y del Evangelista.

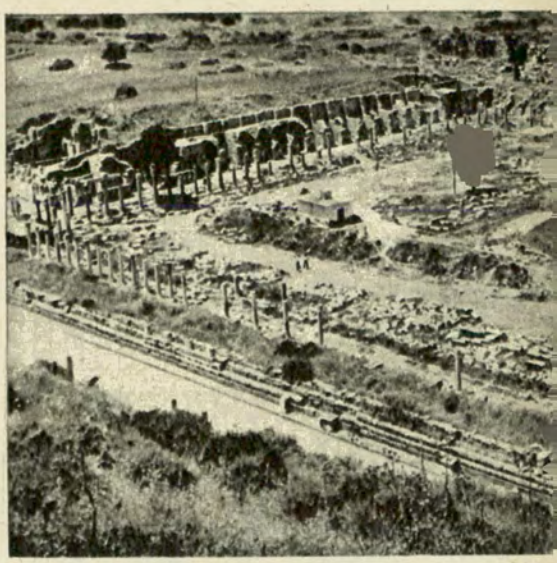
Las vicisitudes que sufriera Efeso hicieron olvidar esa pía tradición, y sólo una comunidad de cristianos ortodoxos de la zona siguió yendo en peregrinación a ese lugar santo.

Se ven también en Efeso, al término de los dos kilómetros de su vía de mármol, las ruinas de la primera basílica que se construyó en el mundo en honor de la Virgen, desde donde los cristianos festejaron con una procesión de antorchas la proclamación del dogma de la Maternidad Divina, en el Concilio de Efeso del 431.

La Efeso cristiana, unida para siempre a la pagana, figura en el Apocalipsis de San Juan como una de las siete iglesias simbólicas que constituyen los siete candelabros de oro, y a ella el Apóstol le dirige la primera carta.

Cargada con el peso de sus recuerdos, Efeso permanece dormida e inescrutable, custodiando celosa unas ruinas silenciosas y abandonadas, ruinas que milagrosamente han soportado el paso de los siglos.

A lo lejos el Egeo brilla al sol, y nosotros, turistas-peregrinos, partimos para siempre de ese dorado rincón de Asia, tan lleno de historia y de sombras ilustres. ◆



En el ágora de Efeso predicó San Pablo entre los años 54 y 57. Así se ven hoy las ruinas del amplio espacio rodeado por columnas.



Esta es la casa de piedra que, según la tradición, había albergado a la Madre de Cristo. Está situada a pocos kilómetros de Efeso, en Panaya-Kapouli.

GOODYEAR

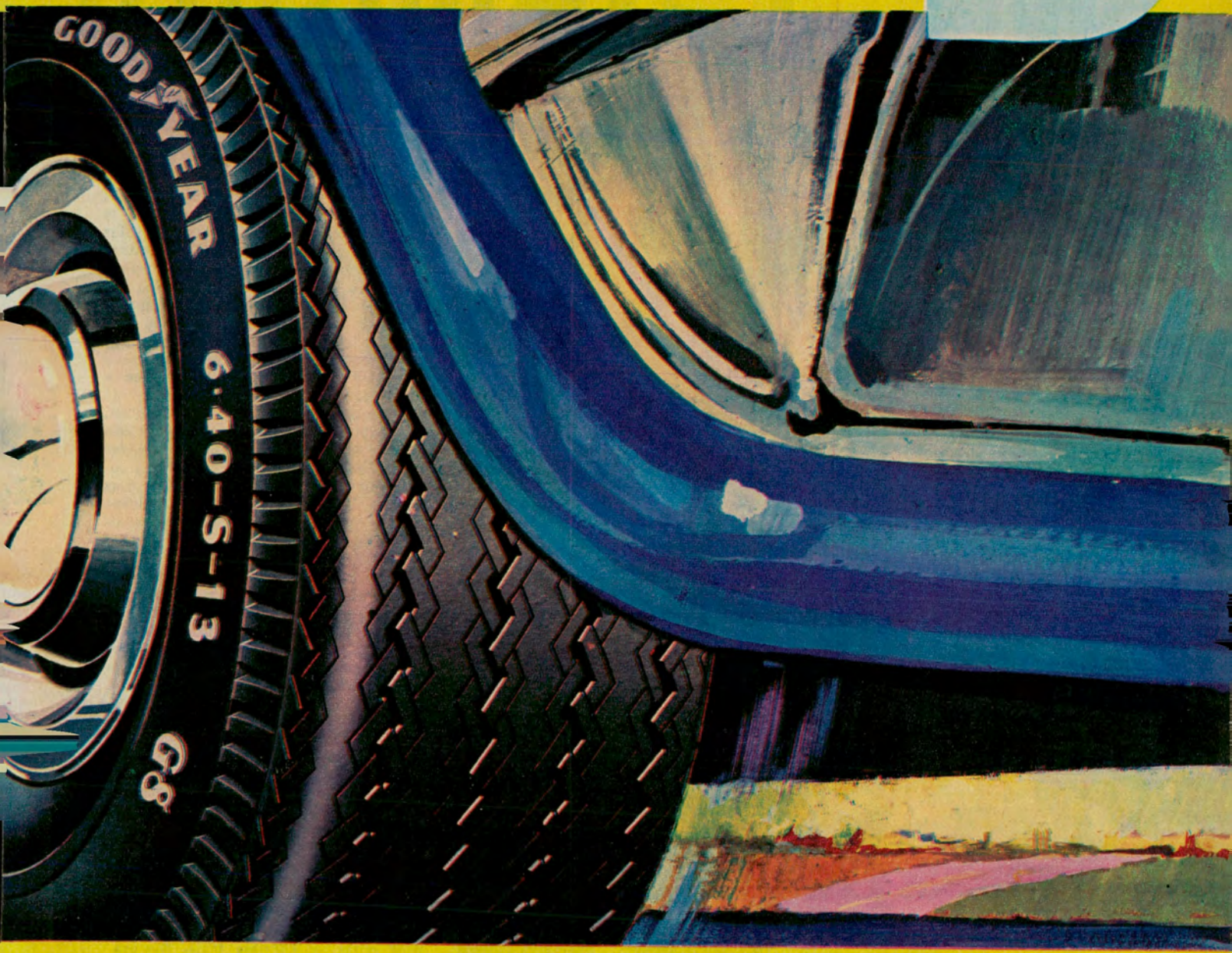
¡ABAJO



...y arriba

Por su construcción con cordones en ángulo bajo, la nueva G8 de Goodyear -con **calificación S-** es la cubierta creada para ofrecer máxima seguridad... aun a velocidades sostenidas de **175 Km. p. h.** Se "agarra" fuerte a cualquier camino, aumentando la estabilidad y permitiendo un mejor frenado. ¡Es bien recia para caminos más recios, y bien segura para la seguridad de su familia! Disponible en todas las medidas.

LA G8S



su seguridad!

G8S GOODYEAR

Al servicio de su seguridad

CARNAVAL



Uno de los pintorescos "diablos", en la plaza, delante de la iglesia del Socavón. No le molesta que la gente se acerque para mirar su hermoso traje. Gustosamente contesta todas las preguntas.

ORURO es una pequeña ciudad minera, fundada en 1606, situada en el altiplano boliviano, a 3.706 metros sobre el nivel del mar. En febrero de cada año tienen lugar aquí las famosas *diabladas*, las fiestas de carnaval, dedicadas a la Virgen del Socavón, patrona de los mineros y que consiste en una extraña mezcla de tradiciones religiosas y paganas. Las fiestas duran una semana y los bailarines —antes participaban solamente los mineros, hoy día los grupos están integrados por hombres de todas las profesiones—, ataviados con sus vistosos trajes y máscaras impresionantes, bailan las famosas *diabladas* que representan, a la manera del teatro popular y con cierto fervor infantil, la *Lucha del Bien contra el Mal*, o *La Victoria sobre los Siete Pecados Capitales*. Los bailes son coreografías cuidadosamente ensayadas, basadas en antiguas leyendas.

Las fiestas comienzan con la *Entrada del sábado de carnaval*. Todos los conjuntos de bailarines desfilan por las calles principales de Oruro, acompañados por sus músicos que tocan sin interrupción melodías que, aunque monitonas, resultan muy rítmicas y excitantes.

Primero aparece Miguel Arcángel, precedido por osos y cóndores, con yelmo, espada flamígero y escudo; le sigue Lucifer, el Rey Infernal, la Diabla o *China Supay*, todos con impresionantes máscaras con expresión picaresca y una pollera finamente bordada. Los diablos danzan en dos columnas con pasos precisos y armónicos y grandes saltos; a la perfecta



Los "negritos" y el ritmo salvaje de sus tambores.

EN ORURO



Las "diabladas", dedicadas a la Virgen del Socavón, son una extraña mezcla de tradiciones religiosas y paganas

por Marion Arbolave

PARA AUTOCLUB

coreografía se suma el esplendor de su vestimenta.

Siguen ahora los *Morenos*. Se mueven lenta y gravemente con medios giros a la derecha y a la izquierda, al compás del trac... trac.., de sus matracas, en una réplica exacta de una caminata forzada. El origen de esta danza se remonta a la época de la colonización y a la trata de negros. En vista de la escasez de obreros, los españoles tuvieron que traer negros del Río de la Plata y de Lima, para el trabajo en las minas. Pero los negros no podían acostumbrarse a la dura tarea a 4.000 ó 5.000 metros de altura; enfermaron y tuvieron que ser llevados a regiones más cálidas. Por lo tanto, se cree que en las largas caravanas de negros, que en marchas forzadas se dirigían al Alto Perú, pueda encontrarse el origen de esta danza. Llevan sacos que se asemejan a toneletes, bordados con hilos de plata e incrustaciones de abalorios y pedrería; en sus pequeños sombreros lucen plumas multicolores. De la blancura de sus trajes resaltan en forma impresionante las máscaras negras con grandes bocas y dientes relucientes.

La danza de los tobas

A continuación pasan los *tobas;* al son de su música monótona y guerrera bailan con acrobáticos saltos, viejas reminiscencias de las incursiones del oriente del país de los Charcas; las armas de entonces han sido reemplazadas por largos palos listados.

Se presentan ahora los *negritos*, con sus timbales y largos palos acanalados con los que emiten un ruido que acompaña sus instrumentos de percusión. Danza con rápidos giros a la derecha y a la izquierda. Lucen hermosas blusas de manga ancha y volados, los pantalones llevan una faja de color; son trajes típicamente tropicales. Sus rostros están pintados de negro, los labios muy rojos, de una oreja cuelga un gran arete. Sus cabezas están cubiertas por una pelu-

Los "Morenos", con sus sacos a la manera de toneletes, y bordados realizados con hilos de plata e incrustaciones de perlas y abalorios. En primer plano, un "diablo" con su capa de terciopelo rojo.

ca que imita el pelo del negro y un sombrero de paja con cinta de color. Antiguamente, los negros vivían en las zonas tropicales y subtropicales de Bolivia, donde el clima es más benigno para la vida de estos descendientes de africanos, dedicándose a tareas agrícolas, al cultivo de café, etc., y allí practicaban sus danzas afrocubanas para participar en las fiestas del carnaval. Actualmente estas comparsas se integran por jóvenes de la región de Yungas, residentes en Oruro.

También forman parte de la *Entrada del sábado de carnaval* los llamados organizadores, que siguen a los bailarines. Cada grupo lleva una imagen de la Virgen y un cartel en el que se indica el nombre de la iglesia a la que pertenecen.

Cierran las columnas los cargamentos de platería. Son modernos automóviles, en los que, fijados sobre mantas, se han colocado objetos de plata repujada, valiosas joyas, monedas, lujosas muñecas, platos y cubiertos de plata antigua, como ofrenda simbólica a la patrona de los mineros, en expresión de agradecimiento y obediencia. En el pasado eran mulas las que llevaban esas cargas.

Domingo, segundo día de las fiestas del carnaval. En la plaza, delante de la Iglesia del Socavón, fueron levantadas unas cien armazones que ostentan la platería y las joyas que el día anterior llevaban los automóviles. Del otro lado de la plaza están los quioscos donde se pueden comprar rifas, cuyos premios consisten en pequeñas casas de pasta de papel, muebles en miniatura, minúsculas cocinas, y muchas cosas más. Dicen que lo que se obtiene en una de estas rifas se convierte en realidad durante el año. En todas partes, las indias, acurrucadas en el suelo, ofrecen fruta, golosinas, comidas frías o calientes, bebidas.

Después de recorrer la plaza, el público se dirige a un amplio lugar abierto, semejante a una plaza de toros. La gente, ubicada en las gradas, presenta un aspecto multicolor y alegre. Nuevamente se presentan los distintos grupos de bailarines con sus músicos, y, ahora sí, podemos ver de cerca las famosas *diabladas*. Es teatro popular bailado, y representa la *Lucha del Bien contra el Mal*, o sea, *La Victoria sobre los Siete Pecados Capitales*. Está dividido en ocho cuadros y cada uno tiene un significado determinado. El baile se inicia con el diálogo de dos poderosos Angeles: Miguel (que representa la armonía) y Lucifer (que representa al descontento y la amargura). Al llamamiento del arcángel Miguel acuden prestamente las legiones celestiales y se produce entonces la primera batalla, ganada por los demonios, los cuales invaden la Tierra para exterminar el Cristianismo. Vuelve a producirse la guerra frente a los mortales, que esperan temerosos el final de esta lucha de gigantes. Al finalizar, los Diablos han sido derrotados y deben sufrir la ignominia de confesar sus pecados. El *Angel* es al mismo tiempo el director de los bailarines, a los que hace indicaciones con un pito. Al acercarse los danzarines, podemos apreciar la magnificencia de las máscaras y de los trajes. Las capas, negras o de luminosos rojos o azules, están adornadas con complicados bordados, representando casi siempre motivos de dragones, realizados con perlas, lentejuelas y abalorios. Lo más característico en el Diablo es la máscara: desde el mentón hasta la punta de los cuernos mide unos 50 centímetros. Los rasgos son exagerados y afeados, la nariz enorme, los ojos saltones, las cejas largas, los cuernos tienen unos 30 centímetros de largo, los dientes están reemplazados por espejitos triangulares, cruzados por un par de colmillos que salen de los extremos de la boca. De entre los dientes sale una víbora, y un enorme lagarto de color verde montado en la parte superior de la máscara completa el aspecto realmente aterrador.

Arreglar cuentas, de paso

Lucifer y el *Angel* llaman la atención por el mayor lujo de su vestimenta y por las largas capas de terciopelo, que llegan casi a las rodillas, terminando con flecos de plata; el pelo de sus rubias pelucas alcanza hasta la cintura. Es asombroso el aguante de los bailarines, que, ataviados con sus pesados trajes durante una hora —duración de cada baile—, están continuamente en movimiento. Apenas un grupo termina su danza, ya comienza el siguiente. Algunos grupos visten en forma muy parecida y solamente por el color del pantalón, o algún otro detalle, se puede reconocer a qué conjunto pertenecen (mineros, ferroviarios, conjuntos folklóricos) o de qué región proceden. Ahí están, para nombrar tan sólo algunos, la Diablada de Oruro —la más importante—, la Diablada de Urus, los Morenos del Norte y del Centro, los Ferroviarios, tres conjuntos de Negritos y muchos más. Los ya mencionados Morenos, con sus grandes sacos a la manera de toneletes, gozan de especial popularidad entre el público. Son los únicos que no bailan, sino que se mueven pesadamente al son de una música monótona, describiendo semicírculos. De vez en cuando marcan el compás con dos movimientos de sus matracas.

Cada conjunto está acompañado por algunos *osos* (hombres o jóvenes vestidos con gruesas pieles). Son figuras al margen del espectáculo, que nada tienen que ver con las Diabladas en sí. Bailan en grupos separados, mantienen el orden, empujan a los curiosos que se acercan demasiado a los bailarines. Los más jóvenes entre ellos llevan pistolas de agua debajo de sus pieles, mojando a veces al público que se adelanta demasiado. Otros personajes, llamados *pepinos*, visten trajes de payasos de dos colores. Estos *pepinos* llevan en la mano una bolsa alargada llena de arena, con la que amenazan —de broma— al público. Estas bolsas se llaman *matasuegras*. (Los *pepinos* deben abonar todos los años un *impuesto al carnaval* e inscribirse en la policía antes del comienzo de las fiestas. Porque sucede a menudo que uno u otro de estos payasos aprovecha las fiestas para *arreglar alguna cuenta pendiente*, llenando la bolsa con algo más duro que arena...). Dicen que un año fueron a parar al calabozo 500 *pepinos*.

El asueto de los diablos

Lunes. Todo el mundo se dirige nuevamente a la iglesia. Ya en las calles se ven muchos Diablos. Tienen "asueto", pasean tranquilamente, acompañados por amigos y familiares, llevando la pesada máscara debajo del brazo (más de una vez es la esposa quien la lleva). Les encanta que les saquen fotografías, pero antes, por supuesto, se colocan el pesado adorno y adoptan la posición característica del comienzo del baile, con los brazos bien abiertos. Gustosos contestan todas las preguntas, y así nos enteramos de que el traje de uno de los *diablos* importantes, por ejemplo de Lucifer, con botas y máscara, pesa 43 kilogramos. ¡Y con esto bailan y saltan durante una hora sin interrupción! Para no lastimarse durante los saltos, llevan una gruesa almohadilla debajo del mentón. Los bordados de las capas son efectuados solamente por hombres. También los bailarines son todos hombres, inclusive las *Diablas*, con sus polleras llamativas y expresiones picarescas. Cada bailarín se compromete (es una promesa hecha a la Virgen del Socavón) a participar en las fiestas durante tres años. Después de ese tiempo puede dejar de tomar parte; pero, si lo desea, también puede continuar.

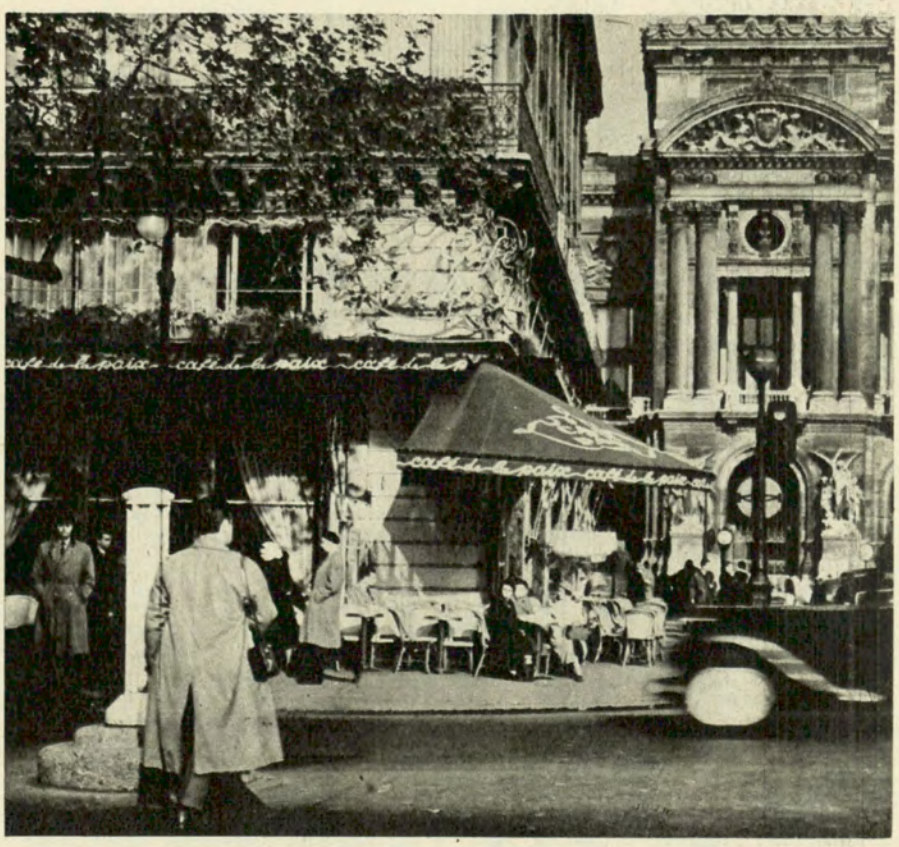
Los ensayos para las *diabladas*, que tienen lugar todos los años en febrero, comienzan ya en setiembre, es decir, seis meses antes. Los bailarines se reúnen regularmente todos los domingos para ensayar. De repente sale de la Iglesia una procesión: primero el cura, seguido por cuatro diablos que llevan la imagen de la Patrona de la ciudad; después siguen los demás integrantes del grupo, y finalmente los músicos. (Contrastando con el esplendor de la vestimenta de los bailarines, los músicos, sin excepción, visten trajes de calle muy modestos y a veces muy gastados.) La imagen de la Virgen, llevada por los diablos es un ejemplo típico de la mezcla de religión y paganismo, como lo son todos los mitos, tradiciones y bailes que forman las famosas *Diabladas de Oruro*. ◆

PARIS en el recuerdo

Los antiguos bulevares no han perdido su vigencia

por Artajerjes Eduardo Gaveglio

PARA AUTOCLUB



"Volvería a París, aunque sólo fuese para sentarme en los sillones de sus clásicos cafés de los bulevares y pasarme las horas viendo fluir ese incesante desfile de seres."

EL insigne escritor-médico, doctor Félix Martí Ibáñez, quien a la profundidad de sus ideas y segura base filosófica une la galanura de una prosa fluida que siempre es poesía, ha escrito muchas veces que se viaja para "ver", con más infinita superación espiritual que para estudiar. Y yo comparto ese punto de vista. Porque arrellenados en una suave poltrona, al calor de una estufa que en nuestro iluminado cuarto invierte el frío de la calle, cuando recorremos apuntes y fotografías de los países que otrora visitamos, o, cerrando los ojos, nos retrotraemos a lo visto en ciudades lejanas, no es, por cierto, el recuerdo de los museos visitados, de los conciertos o espectáculos teatrales que hemos presenciado, de los monumentos, plazas y jardines que pudimos admirar y quizás gustar, lo que estamos evocando en la tibieza de nuestro hogar. Vuelve a nuestra mente el alma de aquel pueblo cuya ciudad recordamos, y la recordamos en sus calles, en la gente que vimos desfilar en incesante y desencontrado derrotero, sin conocer a nadie en particular y, lo que es aún más maravilloso, sin que nadie nos conozca, ni sepa de uno mismo si acaso vuelva a vernos.

Imaginemos la presencia en Buenos Aires de un señor europeo, o americano del norte, quien visita nuestra capital por vez primera. Seguramente no se llevará un claro concepto de la ciudad, de nuestro pueblo y de su idiosincrasia, incluso de la del resto del país, si se limita a efectuar unas pocas visitas a personalidades de la banca, del comercio e industria, políticas, científicas, culturales y artísticas; si concurre a museos y teatros, si visita fábricas, si asiste a algún agasajo o comida, si presencia algún espectáculo deportivo, si recorre en automóvil calles y avenidas. Es necesario adentrarse en la masa del pueblo, acercarse a ella, conversar con el llamado hombre de la calle, sentarse frente a un ventanal y observar durante horas el incesante desfile de ese mundo heterogéneo que forma la masa anónima que circula, va y viene, trabaja o pasea, y le señala al mismo tiempo la modalidad, la costumbre, el espíritu de un pueblo que no conoce y cuyo idioma desconoce, seguramente.

Haussmann, genial diseñador

A mí me ha gustado París, la Ciudad Luz por antonomasia. La concepción de Haussmann, el genial diseñador del circuito de los magníficos bulevares, tiene amplia vigencia actual, a más de cien años de su





El perfil del magnífico Arco de Triunfo, en la plaza de la Estrella, donde convergen los bulevares que fueron trazados por el genial diseñador Haussmann, hace 100 años.

creación. Difícilmente haya en el mundo un espectáculo tan maravilloso como la visión nocturna de la Avenue des Champs-Elysées, con esa "guirnalda de rubíes" que forma la inmensa legión de automóviles, que en una sola dirección muestran sus rojas luces posteriores desde la Place de la Concorde hasta la Place de l'Etoile, donde se yergue el extraordinario Arco de Triunfo, continuando luego por la Avenue de la Grande Armée. Esa comba que el observador admira en la gran vía desde su más elevado punto de observación, que es la Place de la Concorde, llena los ojos del visitante y le hace sentir un gozo inenarrable ante ese mundo abigarrado, luminoso y movible, que rompe transitoriamente la montonía direccional en el "rond point" cercano al Gran Palais y se lanza luego frenéticamente en un rojo centelleo hacia el Arco de Triunfo. Eso y la prosaica pero siempre elegante Torre Eiffel, hasta hace poco la más alta expresión de la ingeniería humana, junto con la maravilla de Notre Dame, en la Ile de la Cité, la joya gótica más perfecta del universo, bastarían para hacer de París escala obligada de toda esperanza viajera. Pero hay algo que a mí, personalmente, me gusta mucho más. Y creo que lo mismo les ha ocurrido a tantos otros viajeros en todas las latitudes. Porque si París es hermosa como ciudad cosmopolita, con su extraordinario trazado vial y sus luces, lo es mucho más —como Roma con su Via Veneto, Madrid con la Gran Vía (actual Avenida Primo de Rivera), Londres con Picadilly— si nos sentamos en cualquier café de cualquiera de sus bulevares y nos disponemos a capitalizar unas pocas horas en la contemplación de todo lo que pasa ante nuestros ojos. Estuve una noche, después de cenar, en un tibio verano con tiempo bueno, en la acera derecha del Boulevard Montmartre, saboreando cerveza helada en un café próximo a la rue Richer, donde está el Folies Bergère. Yo no creo que exista un espectáculo tan maravilloso y de tanto colorido como ése. Ahí pude captar el alma de París, ese París cosmopolita y gigantesco, meca de tantos espíritus heterogéneos.

Lugar ideal para la observación

El punto era ideal para una observación detallada. A pocos pasos está una estación del Metro, Cadet; frente a mi mesa —la clásica mesa parisiense de los sillones de mimbre— había un puesto de diarios y revistas, donde, para colmar mi apetencia de noticias y nostalgia de mi tierra, pude adquirir un ejemplar de "La Nación", de Buenos Aires. Allí mismo hay una parada de taxis, perfectamente reglada en su funcionamiento. Es un punto neurálgico, de inmenso movimiento, cercado por cafés, teatros y "salles de divertissements". La acera es amplia y limpia. Y el desfile es incesante, abigarrado, denso. Fluye en ambas direcciones. Y pasan ejemplares de todas las razas; negros del Senegal; mujeres hindúes, con el clásico sari y la roja marca sobre la frente, índice de su posición y de su casta. Circulan amarillos de todo el lejano Oriente; otros hombres y mujeres de color provenientes de América y de otras zonas africanas; turistas de todas partes del mundo, de toda categoría y de toda edad; los clásicos americanos del norte, con sus infaltables cámaras y sus increíbles atuendos floreados; corporaciones y grupos organizados que desfilan al mando de un guía de fila. Pasan incesantemente hombres y mujeres del París nocturno; algunos van o vuelven de sus ocupaciones; otros, simplemente, transitan viviendo su mundo interior bajo la envoltura de un hombre de negocios, con su portafolios; del artista, que alimenta sus sueños de un mañana siempre exitoso; del profesor, que quizá esconde tras su barba severa o su recatado continente la innata bondad del educador vocacional. Vocea tímidamente su coloreada mercancía una humilde florista, mientras resuena el bullicio de los motores del ancho "boulevard" mezclado con ese rumor que tiene todas las cadencias de una multitud que anda, conversa y ríe. Transita la pareja de amantes, que en dulce coloquio vive la emoción íntima de su ternura sin ver ni escuchar nada. Un mundo inmenso, complejo, extraordinario. París tiene eso, precisamente. Ciudades más populosas, como Londres, Nueva York o Tokio, ofrecen en sus calles muchedumbres más densas, quizá. Pero en todas ellas existe un sello de uniformidad, una tónica ambiental que, salvo pequeños grupos humanos que se mezclan y pasan inadvertidos, señala una masa étnica definida. Sólo en París es dable ver ese espectáculo cosmopolita, quizá porque sigue siendo la capital del mundo, pese a los altibajos que sufre Francia y a la infaltable competencia de las otras capitales. No se trata aquí de hacer resaltar méritos o virtudes en desmedro de otras ciudades de nuestro ya pequeño mundo. No cabe tal suposición. Porque a muchos nos agradará muchísimo más transitar por la calle de las Sierpes, en Sevilla; visitar el barrio de Triana, evocando las taurinas escenas que nos describen magistralmente Carlos Reyles o Vicente Blasco Ibáñez. Mi embeleso sería infinito si contemplara nuevamente el Mirahb de la cúpula de la Mezquita de Córdoba, o viera Granada allá abajo, desde el Mirador de Lindaraja, en la moruna Alhambra. Me sentiría quizá más a gusto conversando con un madrileño desconocido en un café de la Gran Vía, rememorando las escenas que no pude gustar y que relata Ramón y Cajal en sus Charlas de Café. Las callejas de Florencia; el Ponte Vecchio, sobre el Arno; la loggia dei Lanzi; el Campanile di Giotto, al lado de la iglesia Santa Maria dei Fiori; la vieja Roma; no sólo sus ruinas sino sus maravillosas fuentes, las columnas de



Perspectiva de la Torre Eiffel, alto exponente de la ingeniería humana.

Bernini, en San Pietro, y miles de reliquias del pasado y ese arte maravilloso que se respira a cada paso, hablan a mi espíritu con más intensidad y emoción. Será porque ello me hace amar a España e Italia con más profundidad.

La vida de las calles

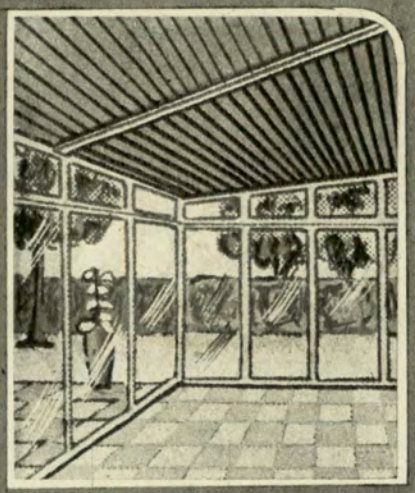
Pero París es París. Es posible que influya en la admiración de la vida nocturna de bulevar ese sedimento literario que nos ha dejado la personalísima historia de París, desde la remota Lutetia de los romanos. Hay en esas calles la humanidad de las descripciones de Balzac y de Emilio Zolá, hermanadas en las tragedias vividas desde la noche de San Bartolomé, los ríos de sangre que vieron los días de la Revolución Francesa en la plaza de la Greve, las épicas notas de la Marsellesa, el cerco que rompió Gambetta en 1870, cuando Prusia quiso avalar el sueño de Bismarck, y las angustias de dos guerras posteriores que París hubo de soportar. Las calles de París tienen, posiblemente, más vida que su Louvre, sus monumentos, sus teatros.

Volvería a París, aunque sólo fuese para sentarme en los sillones de sus clásicos cafés de los bulevares y pasarme las horas viendo fluir ese incesante desfile de seres, que sólo allá puede verse en tan pocas horas y en tan circunscripto espacio. Y volvería para cumplimentar la premisa de Martí Ibáñez, tomada de Solón, "viajar para "ver". Que también es un modo de vivir; para mí, vivir mejor. Y al regreso, de nuevo al calor de la invernal estufa en el refugio hogareño, compartiendo recuerdos con libros, fotografías, apuntes y comentarios con la compañera de todos mis viajes, junto a las imágenes de paisajes, museos, extrañas expresiones folklóricas, comidas no menos extrañas, fatiga del cuerpo pero libertad de espíritu, que viajando siempre vuela a menudo en alas de la fantasía, junto a tantas cosas bellas y desencontradas impresiones; volvería a viajar soñando despierto "para ver", ver a una ciudad única en su expresión más cercana al "ego" individual: hombres y mujeres desconocidos, pero seres humanos que desfilan sus vidas ante mis ojos absortos. ◆

CERRAMIENTOS DE ALUMINIO

COLOCADOS

Fáciles de limpiar,
son hojas desmontables.
Herméticos
a las lluvias, vientos y
hollín. Inalterables.
(No necesitan pintura.)
Más limpieza
en interiores, más luz,
más espacio
aprovechable, más y
más confort.



FabriPuertas

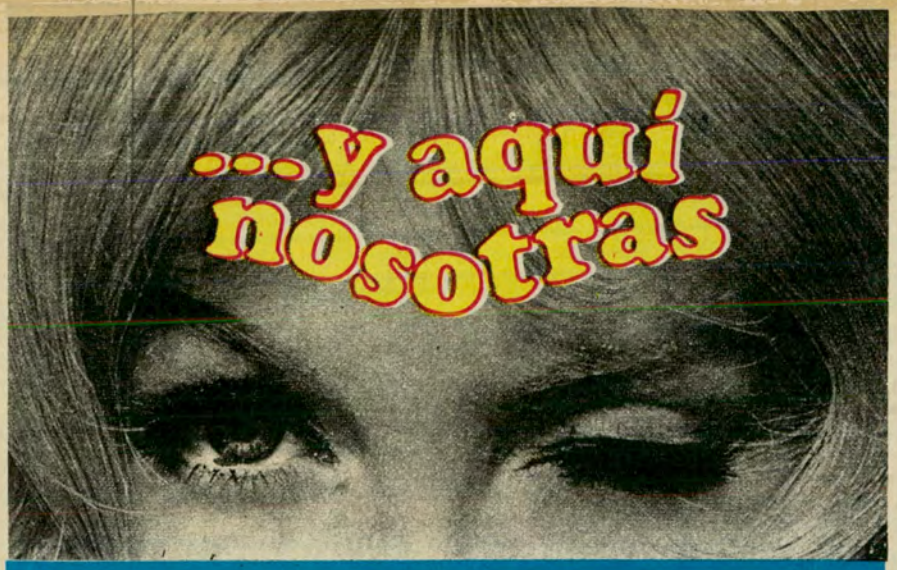
SOBRE MEDIDAS
PARA LAVADEROS
Y BALCONES



RECIBIMOS BONOS
BANCARIOS DE
PRESTAMOS PERSONALES

INTERIOR:
Enviar medidas,
y sobre éstas
pedir presupuesto.

Avda. CORDOBA 5021 • BUENOS AIRES



comentarios de



Valentina

PARA AUTOCLUB

SABIAMOS que hacía falta en AUTOCLUB una sección especialmente dedicada a la mujer. A la mujer que viaja —o que espera viajar—, que se desplaza en calles y rutas conduciendo su automóvil, que observa con ojos inquietos el país y sus gentes.

Precisamente, una mujer que ha viajado mucho, y que lo ha hecho con los ojos bien abiertos, tendrá a su cargo esta sección. Es una periodista que está presente en diarios, revistas y canales televisivos, dando continuo testimonio de su pasión por ver, interpretar y explicar las cosas del mundo: Valentina, *que ha dialogado y dialoga con los argentinos a través de tantos medios de comunicación, aporta desde hoy su agudo y amable espíritu a nuestra revista.*

"El periodismo no es lugar para mujeres", le dijeron cuando fue a ofrecer su colaboración por primera vez a una editorial. Y la destinaron al conmutador telefónico; pero algunos meses después la sacaron del conmutador —al que nunca entendió— y la enfrentaron a una máquina de escribir. Y así comenzó a protagonizar la intensa historia de una bien cumplida vocación periodística.

Nuestras lectoras podrán, guiadas por tan apropiada "cicerone", recorrer caminos y conocer cosas del mundo automovilístico con un hálito de femineidad. Porque, si cada vez se borran más las fronteras entre las "cosas de hombres" y las "cosas de mujeres", no es menos cierto que el mundo femenino conserva aún sus rasgos propios: se trata de "modos" de pensamiento y "códigos" misteriosos, que se reflejarán en estas páginas. Y esta sección —como piensa nuestra colaboradora y pensamos nosotros— atraerá también la insaciable curiosidad masculina. Porque Valentina *ha descubierto que "cuando se escribe para mujeres, leen mucho los hombres, esos meteretes que espían por todas las hendiduras para adivinar el prototipo-mujer".*

chismeturísticas

AZAFATAS de viaje, "a medida", se prueban ya hace un año en Suiza, y con éxito colosal. Se dispone de niñas y jóvenes, cultivadas, que hablan a la perfección varios idiomas y que tanto se prestan para ser soberbias "hostess" a bordo, como guías-choferes o secretarias para ejecutivos importantes en viaje. Hacen que ningún turista "choque" en un ambiente nuevo. Son expertas en diálogos locales y conocen las mejores costumbres del mundo puestas al día.

◆ En Francia, cada verano se abren centenares de escuelas de navegación a vela. En los últimos tiempos este deporte ha ganado mucha aceptación, sobre todo entre veraneantes mujeres, que comprueban hasta qué punto es importante alejarse de la costa para vivir vacaciones ideales... pero que saben, también, que para alejarse de la costa o internarse en un lago, lo fundamental es saber navegar con seguridad.

◆ En Europa han resuelto que los balnearios y zonas de veraneo o invernar se manejen también con estrellas para calificar su categoría. Igual que los hoteles. Los "una estrella" se limitarán a un lavatorio por cada nueve personas y un baño con ducha cada dieciocho, mientras que los "tres estrellas" tendrán que ofrecer un lavabo por cuarto o bungalow y duchas en un porcentaje del 30% por lo menos. En los "cuatro estrellas" este porcentaje se levanta hasta un 70%...

◆ ¿Nunca oyó hablar del hidrocamping? Se trata de bajar a playas tumultuosas nadando con un bolso para camping por delante. Una escuela, "La aventura submarina", en la rue de la Bourse, en París, facilita todos los datos para quienes quieran iniciarse en "lo último de lo último"...

◆ En Estocolmo no quieren quedarse atrás y para eso han lanzado un nuevo sistema de guías para turistas. Son chicas en motocicleta que acompañan al turista a todas partes (ellos viajan en automóvil), y pueden contratarse las que hablen la lengua que más se prefiere.

◆ Vivir en una isla desierta es el desiderátum de la gente más civilizada del mundo. Por eso es que el Club Europeo de Turismo acaba de fundar en Cerdeña una villa especial para vacaciones: bungalows ultramodernos, con auditorio, tres restaurantes y un Snack-bar. Rige una orden general: "se prohíbe hablar en voz alta en todo el perímetro de la villa". Se intenta lograr la paz del clima-ambiente que hay en Niza...

◆ ¿Le gusta sumergirse en el agua? Pronto se podrá pasar todo un

digo yo...

¿COMO andará la estadística entre nosotros? Porque no se sabe bien cuántas mujeres conductoras de automóviles realmente hay. Y es difícil saberlo con certeza si se piensa que, aunque las mujeres tengan su permiso de conducción..., ¿cuál es el varón que cede su coche para que se lo maneje..? Y más raro todavía es el porcentaje de parejas que tengan dos coches. Cuando se habla de la mujer en el volante, por tanto, la opinión que priva siempre es la del hombre, el punto de vista estrictamente masculino. Pero es obvio que ya no se puede ignorar que hay un comportamiento femenino para manejar, aunque los maridos se enternezcan o se exasperen.

¿Pero existe realmente, fuera de nuestra opinión personal, una diferencia entre la manera viril de conducir un automóvil y la forma femenina de manejarlo? Seamos francas... ¡Sí que la hay!

Mientras los hombres tienen un "aggiornamento" indispensable del Código para conducir, ellas hacen potable la propia interpretación de ese Código, por lo general. Lo que pasa es que la conducta femenina está llena de imprevistos y también de matices sutiles, de puntos de vista "divertidos". No, no es que ellas no conozcan el Código. Sólo que lo aplican según su lógica personal. *No es que manejen mal* —decía alguien una vez—, *lo que pasa es que manejan de otra manera...* Ella está habituada, en la ciudad, a ser siempre la primera: cuando entra a un negocio, cuando lleva al nene en el cochecito en el parque, cuando tiene que ir a la caja de un comercio a pagar, cuando tiene que mirar una vidriera. E, instintivamente, ella adapta ese derecho de prioridad al automóvil y confunde alegremente Código con presencia. Muchas veces va a mirar vidrieras en coche. No se enerva. Pasa lentamente el semáforo verde. Guiña la luz de la izquierda y contra todo lo que los otros esperan, efectivamente, gira a la izquierda. Es indecisa (pero ella a eso le llama ser prudente). Y es efectivamente prudente, a pesar de la guerra que los otros volantes viriles, casi sin excepción, le hacen en la calle.

¿Y las que van con el marido?

Las hay que manejan con el maridito sentado a su lado. En ese caso, la pobre no es más que un robot... ¿O digo mal? Porque el conductor "moral" es él: —*Acelerá... ¡Frená!... No te desvíes del canal. ¡Cuidado con el camión! Frená, ¡frená!... Mirá que hay chicos... Ojo, ¡ojo que va a cruzar aquel grupo! ¡Tocale bocina! Pero, cambiá la velocidad..., ¡ahora! ¡Dale!...* Y ella va lívida. El, congestionado y con el corazón que se le escapa por la boca, se le ve. Grita, se enardece, dice palabrotas... ¡Qué horror...! Conducir en medio del terror no es conducir con la tranquilidad que un volante necesita... Y cuando es así, ¿qué derecho hay para juzgarla? ¡Ni Fangio lo soportaría!... Por eso, señora..., maneje sola, maneje tranquila, maneje mucho, piense en lo que hace y no le dé vuelta al Código. Pero si su marido tiene que viajar, déjelo que la lleve: puede ser que para el 2000, cuando conduzcamos con botoncitos electrónicos, ahí lo veamos de igual a igual en la parada..., ¿eh?

V.



-Toma, fíjate en la rueda delantera. Tiene algo que anda mal.

día bajo el mar, gracias a un nuevo equipo que dicen va a destronar las viejas escafandras autónomas que en todo el mundo se conocen.

◆ ¿Usted tiene algún "tourunit"? El "tourunit" es una moneda turística que tiene valor en 1.500 hoteles de catorce países de Europa. Acaba de ser lanzado el último setiembre al mercado. El "tourunit" no tendrá valor más que fuera de los períodos de gran estación veraniega: es decir, en plenísimo verano no se cambia. Pero sí se considera "moneda" y ha sido creada para favorecer a los turistas que quieren salir a descansar o viajar fuera de la época de los grandes tumultos.

◆ En la costa vasca, grandes empresas han contratado este año, por uno o dos meses, edificios y "pueblitos" enteros para veranear, que ceden por gracia a sus propios empleados por una o dos semanas, mientras ellos, los ejecutivos y directivos principales gozan de ellos el resto del tiempo.

◆ La última moda en Inglaterra: que los dueños de grandes fábricas salgan de gira turística con hasta 70 empleados y empleadas. Visitan distintos balnearios y ellos mismos, habituados a conocer mundo, hacen papel de guías. Un plan cultural para la empresa, como quien dice.

◆ ¿Cambia la Côte d'Azur? Los hoteleros y restaurantes se quejan porque cada vez hay más gente que quiere vivir con su coche-carpa y hacer picnics en la playa...

◆ Apareció en París la Guía de Hoteles Silenciosos... y en pocos meses tuvieron que hacer cuatro ediciones... El ruido sigue siendo el gran flagelo de la humanidad... y de los turistas. A los hoteles franceses que más procuran un ambiente silencioso, cada fin de temporada la Guía le otorga una ambiciosa "Palma del Silencio"...



¿Charlamos de belleza?

para llegar realmente linda, viaje bien



Prioridad a la sonrisa

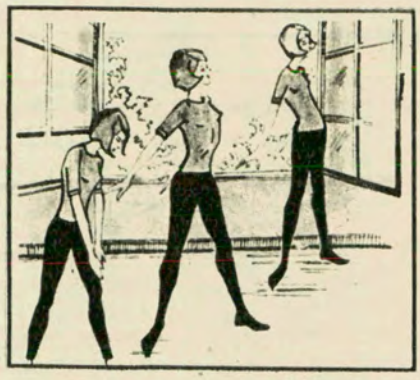
ES un consejo que usted leyó en alguna parte y que muchos automovilistas debieran escribir en los cristales de su coche. Pero para que un chofer esté de buen humor, es necesario que sus compañeros lo estén también. Nada más desesperante que una compañía que se inquieta, que se agita, que protesta, sin contar la peor de todas: el pasajero que da consejitos... ¿La solución? Por supuesto que no tengo la solución-milagro para ofrecerle. Solamente algunas recordaciones muy simples.

Domine sus nervios

Dígase y repítase que cada uno conduce a su modo, y que el propietario del auto que la lleva lo conoce sin duda mejor que usted. Si a pesar de todo se siente nerviosa, instálese atrás del conductor: usted verá las cosas como él y estará menos tentada de reprocharle que gire antes de tiempo o de tomar más rápidamente una curva. Si no le encargan que lea el mapa, guárdese para usted las reflexiones que le inspira el itinerario. Es inútil leer en voz alta los postes señaladores: los habrán visto antes que usted.

De cualquier modo, la excepción confirma que existe una regla: si quien conduce tiene un momento de distracción, si usted tiene verdaderamente la impresión de que corre el riesgo de un accidente o exagera un entredicho verbal con un extraño, prevéngalo, pero con calma, y bajo ningún pretexto se prenda de su brazo o de su hombro: es la manera más segura de "hacer un lío". A la expectativa, hágase chiquita para no impedir las maniobras, no entorpezca con sus piernas o su codo los rápidos movimientos que la persona que conduce tenga que hacer. Si tiene un bebecito entre los brazos, no lo deje al costado de la persona que maneja. Ubíquelo preferentemente atrás.

Si no llega a concentrarse, intente una técnica que es vieja como el mundo y siempre exitosa: "la respiración total". No es en el automóvil y en la primera tentativa que dará resultado, pero es raro que no sea de efecto después. No "respire totalmente" más que tres veces seguidas. Se trata de calmarla y no de cansarla. He aquí cómo tiene que proceder: abra una ventana, aspire por la nariz, inflando el vientre, pare y repita otra vez, dilatando los costados. Retenga la respiración. Respire por los labios lo más lentamente posible; ahuecando el estómago y levantándolo hacia el pecho, termine curvando la espalda, es decir, contrayendo los músculos del vientre lo bastante fuertemente como para hundirse en los almohadones del automóvil. Si le da tos, no deje el ejercicio: es nerviosa. Si suspira, tanto mejor: es un signo de distensión nerviosa.

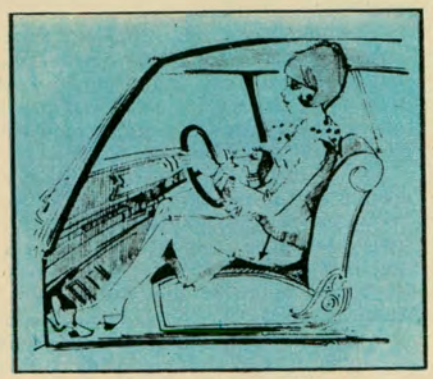


Desate sus músculos

No hay sólo personas nerviosas; hay muchas que adoran el automóvil, pero que se cansan enormemente cuando los viajes son largos. Si usted maneja, oblíguese a disminuir la velocidad de vez en cuando y aproveche para distenderse, sin por eso frenar del todo el coche. Estos pequeños movimientos que hará alcanzarán a evitarle el hormigueo y a atenuar la tortícolis. Evidentemente, es mucho más fácil cuando una viaja como pasajera.

Antes que nada, siéntese cómodamente. La espalda bien pegada contra el respaldo y las piernas estira-





das. Los corredores profesionales dicen que "hay que sentir su coche con su espalda" y tener el volante lo más bajo posible, sin crispar las manos.

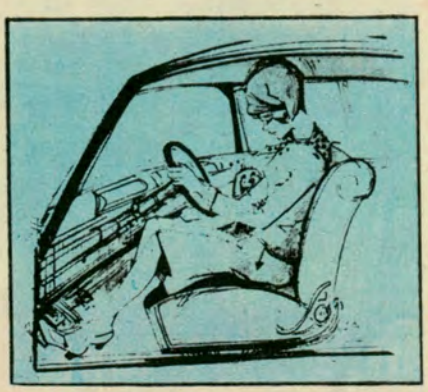
Es la nuca la que se cansa más. La tortícolis se debe casi siempre a las corrientes de aire. Para evitarlas, use en invierno pañuelos de gasa, y si es verano y usted traspira mucho, una toallita esponja. Pero el sólo hecho de mantener la cabeza inmóvil basta para "anquilosar" la nuca. Tome la precaución de masajearla y de pellizcarla. Hágalo antes del cansancio muscular. Lo retardará o lo evitará. Si aparece de todos modos, levante los hombros, haga algunos movimientos de adelante-atrás. Generalmente basta para descongestionar toda la región espalda-nuca-hombro-cuello. Cuando es su espalda la que protesta, estire la nuca bajando el mentón sobre el pecho. Si la molestia persiste y es usted quien maneja, frene y haga girar sucesivamente la cabeza en todos los sentidos.

Naturalmente, la posición sentada no estimula la circulación, especialmente al nivel de los músculos de las nalgas. Para activarla, contraiga esos músculos, después lleve su peso hacia un costado y luego hacia el otro

Para descansar los ojos

Los ojos se cansan también, y provocan frecuentes dolores de cabeza. Use anteojos negros. Elija vidrios suficientemente oscuros para que la protejan bien del sol y de la reberberación. Adopte preferentemente monturas anchas, para que la abriguen mejor del viento. Si el polvo le irrita los ojos, en la primera parada pida té fuerte para hacerse unas compresas tibias. Es posible que el cansancio sea sólo muscular. En ese caso, no clave la mirada permanentemente en medio de la ruta; mire rápidamente a los costados, eche una ojeada a los marcadores de combustible, a los aparatitos que la ayudan a manejar y que tiene delante de usted en su tablero. Habitúe sus ojos a acomodarse a las diferentes distancias del paisaje. Si no es usted la que maneja, no hay ninguna razón para que mire constantemente en línea recta delante de usted: observe todo el paisaje, y sus ojos no se cansarán. Masajéese las sienes en redondo, pase por arriba de las orejas y descienda hacia la nuca. El resultado es excelente. Si le duele la cabeza, masajee la raíz de la nariz, ahí donde comienza la órbita ocular. Finalmente (pero para esto pare el coche), masajee profundamente arriba del ojo, apoyando sobre la órbita. Si esto le parece desagradable, dígase que es excelente ejercicio para dejarla liberada de su molestia.

Y un último consejo: para sentirse verdaderamente cómoda en el auto, evite las ropas apretadas y lleve telas livianas y una blusita de mangas largas para el caso de que le dé el sol muchas horas.





Hay ideas justo para usted:

SU PELO LARGO, A LA MODA, EXIGE HEBILLAS... ¿USTED LAS TIENE?



NADA luce tan desprolijo en el coche como su larga melena volando por caras ajenas. ¿Quiere un detalle de buen tono? Ajuste sus mechas blandamente con las hebillas que son el último grito de París y de Roma. Todo lo que brilla no es oro, pero eso no le impedirá usar con gracia las nuevas barretas brillantes sobre su cabello. Los peinados para viajar son dócilmente aprisionados detrás de grandes hebillas que rivalizan en tamaño. Elíjalas de metal, plásticas o de madera. Usted se verá igualmente bonita con cualquiera de ellas.



¡ahhh... partir...!

¿HAY felicidad más grande? ¿Acaso no dijo alguien que lo más lindo de los viajes era planearlos? Pero lo que es cierto es que no puede haber viaje grato si no se sabe hacer bien una valija; si una anda con paquetes y más paquetes sueltos; si no se duerme bien antes de partir; si no se lleva un maquillaje adecuado; si los pies no están bien descansaditos; si los chicos no están apaciguados..., y, por sobre todo: ¡que el humor ayude! Un viaje con el espíritu a la miseria o de mal humor... Vale más quedarse en casa. Y como el coche está preparado, revisado y hasta con el tanque lleno... ¿comenzamos por las valijas?

Técnica fácil



Hay gente que prepara sus viajes dos semanas antes. Hay quien improvisa todo en un momento. ¿La verdad?: Conviene viajar sabiamente, es decir, con las valijas bien hechas. Y hacer una valija es cosa que, naturalmente, exige un poco de tiempo, un poco de organización y un poco de buen sentido. ¿Cómo se hace? Veamos:

EN EL FONDO: Coloque chatos, los pantalones, las faldas y después las cosas pesadas: libros, zapatos, abrigos.

EN EL MEDIO: Ponga las chaquetas dobladas pero al revés, para que la altura de las hombreras no haga doble espesor; los pulovers y la lencería: las toallas.

ARRIBA, la lencería, las camisas de hombre, los chemisiers, los shorts, las mallas.

Sostenga toda esa ropa, en los sitios huecos, con zapatos, plancha, máquina fotográfica. La ropa liviana que no se arruga, dóblela bien y ubíquela en rincones. Sostenga todo con las cintas de la misma valija.

No guarde frascos con líquidos. Tenga en un maletín la ropa que supone puede utilizar inmediatamente luego de llegar a destino o en el viaje. Si tiene que hacer un largo viaje en coche, tenga en una maleta chica todo lo necesario, incluyendo la muda de recambio, para no tener que abrir valijas grandes y poder estar presentable a toda hora y tiempo. Tome la preacución de tener disponible todo un ajuar de esos que se lavan por la noche y al día siguiente pueden ser usados inclusive sin plancha. Estimulan los viajes porque evitan trastornos mayores y el tener que llevar demasiadas valijas para las vacaciones.

Recuerde que usted no va de vacaciones, generalmente, al medio del páramo. El pueblo o la ciudad a la que se dirige, tiene comercios: deje los elementos de toilette para comprar oportunamente. Sólo complete su necesaire con lo indispensable.

Si lleva un bolsón de picnic para el viaje, ponga los sandwiches en bolsitas especiales. No olvide las servilletas de papel. Y si los recorridos son largos, lleve la práctica heladera para auto con bebidas sin alcohol o latas de jugo de fruta, que destapará con el abridor que naturalmente guardará al almacenar las cosas.

"mamá... me siento mal..."

USTED se preocupa con no poca razón. Su chico se marea en el auto. ¿Qué puede hacer? Aquí tiene los cinco consejos que la ciencia moderna le alcanza para ayudarla a sobrellevar ese pequeño drama que arruina un viaje de vacaciones.

1º No viaje con los vidrios levantados. Es bien sabido que el calor y, sobre todo, los olores de aceite o de nafta favorecen los malestares qúe sienten los chicos. La pipa, el cigarro o simplemente el cigarrillo también pueden contribuir a desencadenar vómitos. Para evitar las consecuencias de los malos olores tape bien, si es necesario, al pequeño pasajero y no tema crear corrientes de aire en el automóvil.

2º) Hágale chupar caramelos en el transcurso del viaje. Los movimientos de contracción del estómago se calmarán. Vigile para que no beba o, si tiene sed, que beba poco. Antes de partir o durante el viaje, nada de comidas pesadas ni ricas en grasas.



Su encanto

No se ponga maquillaje propiamente dicho. Pero sí una crema hidratante no grasosa, color en los labios y un retoque sencillo en los ojos. Su peinado tiene que ser "fácil". No viaje con los bigudíes puestos... Hay rulos de sostén de peinado, que pueden envolverse en un tocado especial. Pero, por favor..., no viaje dando la sensación de que está de entrecasa. Es horrible. Y deprimente para quienes la acompañan.

La ropa de viaje tiene que ser cómoda, preferentemente inarrugable y siempre a la moda. Zapatos cómodos o chinelas chatitas. No hay nada tan feo como ver "desembarcar" a una mujer hecha un desecho de arrugas, mal gusto y cansancio mal disimulado.

Sus chicos

Si tiene niños, consulte a su médico sobre qué puede darles para hacer un viaje cómodo. ¿Les gusta el té de tilo? Es suave y adormece lindamente sus nervios, que suelen excitarse cuando saben que marchan a veranear. Piense en un par de entretenimientos fáciles, que no hagan ruido y que sirvan para que se queden quietos: un rompecabezas, algo para armar, sin necesidad de un taller a cuestas...

Prácticamente esto sería lo más importante para recordar cuando se sale a descansar. Aunque usted lo sabe mejor que nadie: lo principal es estar contenta, sonreír y salvar con buen humor cualquier problema.

3º) Es el hecho de ver bailar el paisaje lo que provoca mareos. Un camino sinuoso, una marcha veloz, agravan todavía más las cosas. Vale más no dejarlo sólo, con la ñatita pegada a la ventana. Todo lo que pueda cautivar su atención es bueno: cuéntele cuentos, juegue con él. Abra todo, no le deje leer ni mirar figuritas.

4º) Si puede, viaje por la noche. Se mareará menos acostado que sentado. Por otra parte, acunado por los movimientos de los amortiguadores, nueve veces sobre diez el pequeño pasajero no tardará en dormirse plácidamente.

5º) Hay medicación muy eficaz contra el mareo, comprimidos o supositorios que hay que administrar media hora antes de partir. Esos remedios, en el 80 % de los casos, permiten a los chicos que no pueden soportar el menor trayecto en coche hacer con sus padres centenares de kilómetros sin tener la más mínima molestia.

Ufff... pinchamos...

(Shhh..., ¡hay un truco para resolverlo!)



La goma de auxilio en el suelo, delante de la rueda pinchada.



El auto avanza lentamente y la rueda desinflada sube unos centímetros.



Antes, aflojar los bulones; después, introducir el cric.

Ahora todo se hace mucho más fácil. ¡El truco es sencillo!



SUCEDE imprevistamente. Una sale toda eufórica con una amiga, todo es alegría de vivir y risas contagiosas, y de pronto, ¡zas!, un ruido seco que repercute en el paragolpes posterior derecho e inmediatamente se advierte la característica pinchadura... Progresivamente frenamos al costado de la calle, bajamos angustiadas: ¡la goma está desoladoramente aflojada! Los rarísimos automovilistas que pasan por el lugar no se impresionan mucho, que digamos, de nuestro problema: miran, ríen, lanzan alguna exclamación maligna sobre la emancipación femenina y... siguen de largo. Y hay que poner manos a la obra: hay que cambiar la goma solitas nuestras almas.

Abrimos el baúl y sacamos la rueda de auxilio, el cric y las herramientas. Pero el cric es un objeto misterioso en nuestras manos, a veces; además, lamentablemente el terreno sobre el que estamos está ligeramente levantado, justo sobre la goma perforada. El cric no entra bajo el coche. Tenemos hasta ganas de llorar, pero..., ¡hay que salvar la situación y... oh, idea!:

Quitamos la taza cromada. Ponemos la goma de auxilio en el suelo, acostada, justo delante de la rueda desinflada. Subimos al coche, lo ponemos en marcha y avanzamos lentísimo, hasta hacer subir la goma rota sobre la de auxilio. Un poquito más..., ¡ya está! El coche se levantó algunos centímetros del suelo. La rueda de auxilio sostiene perfectamente el peso del automóvil. Ahora es sencillo meter el cric en un punto justo. ¡Oh, milagro! Un golpe de llave inglesa a los bulones y los bulones se pueden hacer girar con las manos. Los quitamos y maniobramos con el cric. El coche se inclina liberando la goma de auxilio. Cuando todos los bulones están sacados, sacamos la rueda, la sustituimos por la buena, reponemos los bulones, quitamos el cric y comprobamos bien los cierres de los bulones antes de reponer la tapa. ¡Listo! Habrá que no olvidarse de hacer reparar la cámara de la goma. Y habrá que hacer engrasar el cric, si está oxidado... ¡En ese momento es cuando advertimos qué importante es tener a la mano todos los elementos en condiciones!



"¿venís?... ¡te llevo a Mar del Plata!"

...Y claro, ¡una va! Cómo se va a perder un viaje a Mar del Plata, a bordo de un coche amigo, con un conductor o una conductora que maneja como los dioses, y que de repente le resuelve a una un inesperado viaje para gozar de la vida un par de horas más de lo previsto... ¡Y uno va! Usted va. Va aunque el viaje sea a Rosario o a Córdoba... La cuestión es irse de la rutina diaria, y en un viaje así, con amigos que da gusto tratar... ¿eh?

Bueno, pero... ¿y qué tal invitada es usted en un automóvil que no sea suyo? Porque cuando alguién, inesperadamente, busca compañía para un

bebé viaja con nosotros



Y naturalmente Bebé, como que es el rey de la familia, tiene que estar lo más cómodo y seguro posible. Mientras es un bebecito, dormirá plácidamente. No en sus brazos. Tampoco sobre el asiento trasero organizado a modo de cama. ¿Sabe la idea mejor?: un cestito de los que los panaderos usan para sus repartos clásicos de pan. Tal cual. De mimbre sano, que usted preparará previamente, como si se tratara del moisés. Y el forro de los acolchados de lado y las sábanas y cubre-colchón, todo en tela de algodón lavable. Un canasto así, que luego será increíblemente cómodo para transportar a Bebé por el jardín o la galería para su siesta, o simplemente hasta la carpa de la playa, encontrará la ubicación ideal en el coche, atrás, dentro del cual su niñito sentirá que está tan cómodo como en casa y más feliz que nunca, porque mamá y papá de vez en cuando echarán sobre él una mirada protectora que le encantará sorprender.





su pelo al viento es una belleza, pero...

...NO lo lleve así, todo revuelto sobre la cara, sobre los ojos, cuando maneja. La calle es algo demasiado serio y peligroso para irse escondiendo ángulos por pura coquetería. Sea una mujer realista: mire a la vida de frente. Y, sobre todo, cuando tiene un volante entre las manos no se permita ningún tipo de juego como éste. Una melena revuelta necesita un paisaje adecuado. El de usted sentada ante el volante no lo es para nada. Piénselo en bien de su salud. Y en la de los demás.

entre frenada y frenada...





viaje de ida y vuelta... ¿sabe que es imprescindible ser una mujer ideal? ¡La viajera ideal, naturalmente! Esa mujer que sabe estrictamente qué debe hacerse y qué no debe hacerse en el coche del vecino. O de la vecina. Por ejemplo:

¿Se aparece usted con un montón de valijas y valijitas que ponen en apuro a los dueños del coche que pretendieron llevarla a destino pensando en un maletín de mano y nada más? Pregúntelo a tiempo.

¿No se siente bien..., pese a lo cual no quiere perderse el viaje, y se corre el albur de que quien la invita corra con los riesgos de su enfermedad en medio de la ruta? La prudencia manda no viajar en esas condiciones.

¿No tiene dinero e intenta ser, además de invitada pasajera, invitada en todas las emergencias que el viaje depare? No es justo...

Se ríe muy fuerte, habla muy alto, conversa sin descanso, como sin parar, le molesta el viento, le molesta la luz, tiene miedo de la noche... Hummm... La viajera invitada ideal es la que sabe conversar, con quien maneja, lo suficiente para mantenerlo despierto, pero no para aturdirlo y fastidiarlo.

¿Pospone su necesidad de llegar pronto ante el deber de llegar cuando puede quien maneja el coche y la invitó como compañera de viaje?

Viajar con amigos es delicioso, pero... hágalo usted una delicia. No eche a perder la ilusión de descubrir la más encantadora invitada de cualquier momento en estos días.

usted

A usted le gusta viajar. Y naturalmente, le gusta que los demás la respeten. Es lógico. Entonces lo fundamental: respetar para ser respetada. No se olvide que la humildad del turista es una de sus medallas más valiosas para poder salir airoso por el camino de la comunicación con los demás. No piense que usted sabe más que los otros. Siempre los demás, por humildes que parezcan, tienen algo que enseñarnos, cuando nos los encontramos en un camino, a pleno campo o en un pueblito. La Naturaleza es la gran maestra. Respétela. Todos sus dones son el milagro de una bondad que el ser humano tiene que saber recibir si quiere tener una buena relación con el descanso, con el placer de viajar, con la dicha de conocer nuevos paisajes. Respetar no es bajar a ningún nivel. Es crecer en estatura humana ante cosas que son importantes en el quehacer de la vida cotidiana.

EL hombre maneja y la mujer sentada a su lado puede ser de una ayuda preciosa, o puede ser catastrófica. Sobre todo, amiga, ¡nada de reproches! Deje en paz sus nervios. Es necesario para viajar tranquilos.

CONTENGASE: nada de gritos de miedo, nada de señales bruscas, y si pasa algo... obre prudentemente, no lo exaspere con su opinión, que no hace falta si no se la piden.

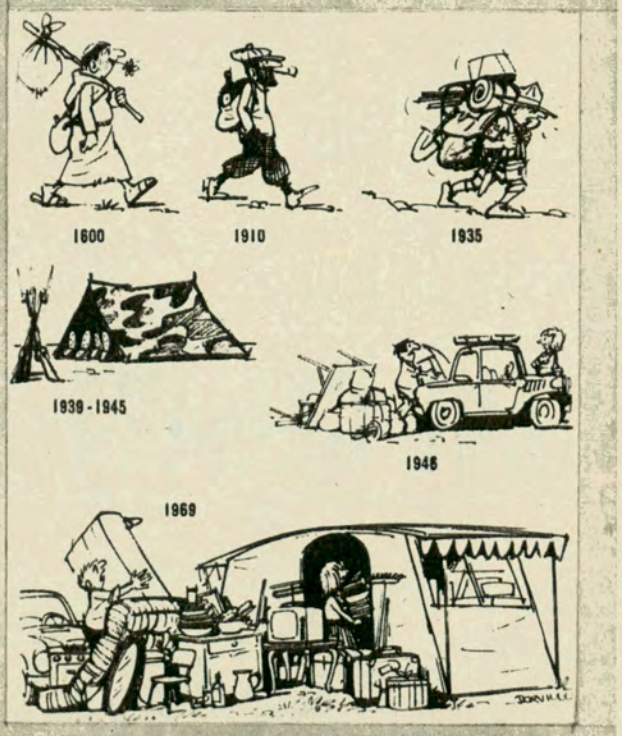
SEA la compañera ideal, no se empeñe en escuchar radio si él no tiene ganas de escuchar el twist de moda; nada de abrazos amorosos pasados alrededor de su cuello, nada de espejito retrovisor movido bruscamente para verificar una mechita rebelde de su sien...

NO sea ni muy charlatana ni demasiado muda... Evite las preguntas ociosas de temas que no vienen al caso. Olvídese de los temas que lo fastidian. Y sea la mujer que él necesita que usted sea en ese momento: ¡su mujer ideal!

PREVEA un bolsito que tendrá siempre a su lado, a sus pies quizás, en el que usted habrá puesto únicamente los mapas, los eventuales datos hoteleros que puede necesitar en viaje y los desplegables turísticos que su marido le dio a guardar. ◆

La extraordinaria evolución del camping en la humanidad...

¡diga la verdad si no es así!



El camping permite ahora pasar vacaciones con un máximo de comodidad... como si estuviéramos en casa, ¿no?



DETRAS DEL VISOR

CURSO BASICO DE FOTOGRAFIA

por Sara Facio AFIAP (Artiste de la Fédération Internationale de l'Art Photographique - Suiza) *PARA AUTOCLUB*

LA cámara fotográfica, memoria del viajero, es hoy instrumento obligado de todo aquel que se mueve en el país y en el mundo. Prolongación de la retina humana, la cámara puede lograr testimonios insustituibles. Sin llegar al extremo de proclamar —como alguna vez lo hizo un aficionado demasiado entusiasta— que "lo que no está fotografiado no existe", sí podemos afirmar que el documento gráfico duplica la realidad y la prolonga.

Por eso AUTOCLUB, consciente de la importancia que el mundo de la imagen tiene para sus lectores, ha encargado a *Sara Facio* este curso básico de fotografía, que se desarrollará a lo largo de los seis números que aparezcan en 1969. Será una síntesis adecuada a las necesidades de los principiantes, útil también para quienes ya ma-

1ª NOTA

¿QUÉ CÁMARA ELEGIR?

LA enorme variedad de cámaras fotográficas en el mercado, si bien en principio puede abrumar al flamante fotoaficionado, en realidad constituye un hecho positivo. Esa profusión redunda en beneficio del futuro comprador, que podrá así elegir su cámara de acuerdo con sus aspiraciones y presupuesto, entre la variedad de modelos cuyos precios oscilan entre $ 3.000 y $ 1.000.000.

Para simplificar la elección, dividiremos la variedad de cámaras en cuatro tipos:

a) Cámaras sencillas
b) Cámaras semiperfeccionadas y perfeccionadas de 35 mm.
c) Cámaras formato 6 x 6 cm.
d) Cámaras de gran formato para profesionales. Cámaras varias.

Cámaras sencillas

SON las cámaras indicadas para comenzar a tomar fotos sin mayores problemas técnicos y con escasa inversión pecuniaria. Con ellas puede cubrirse perfectamente la necesidad de la foto instantánea: veraneo, paseos o recuerdos familiares. Por lo general son irrompibles, lo que permite dejarlas en manos infantiles sin temores y utilizarlas para

Cámara sencilla con cargador instamatic.





nejan la cámara y desean asimilar los secretos del oficio.

Sara Facio está particularmente capacitada para ofrecer este curso: a su condición de periodista une la de fotógrafa profesional, magistral y artística. Sus trabajos se han expuesto en Alemania, Japón, Grecia, Estados Unidos, Dinamarca y otros países. Muchas de sus fotos se han publicado en anuarios internacionales. Los principales diarios y revistas argentinos han difundido sus colaboraciones. Integró el equipo periodístico que ganó el Premio Olivetti 1968.

Una de las últimas incursiones de *Sara Facio* define los perfiles de su arte: "Buenos Aires Buenos Aires", el libro que preparó con Alicia D'Amico, con textos de Julio Cortázar. *Detrás del visor* nerá, como se ve, el resultado de una intensa y apasionada experiencia técnica y artística.

que los chicos aprendan a fotografiar. Con muchas de ellas se usan cargadores de películas ya preparados, que sólo necesitan ser colocados en el interior de la cámara y retirados una vez terminada la película, sin temor a que ésta se vele, se encimen los cuadros u otros inconvenientes, ya superados por la técnica actual. Se utilizan indistintamente películas blanco y negro o color, según lo desee el fotógrafo.

Todas las cámaras, desde la más sencilla a la más compleja, *sacan fotos color*. Es un error común, que no debe cometer ningún *iniciado*, creer que el color de la foto depende de la cámara. El color depende siempre del material negativo que se utilice, esto es, de la película.

Los rollos de estas cámaras populares se entregan en medida 127, 120 y 620. Los negativos son suficientemente grandes como para pedir "copias por contacto", o sea copias de la misma medida del negativo, lo cual las abarata considerablemente, o bien pueden hacerse ampliaciones en tamaño standard sin un gasto exagerado. Son estas cámaras, respaldadas en general por firmas de prestigio internacional, las indicadas para que comiencen las personas sin ambiciones fotográficas extraordinarias, y muy especialmente, los jóvenes y chicos.

Cámaras de 35 mm

SON las que ofrecen mayores ventajas y posibilidades al fotoaficionado. Su tamaño pequeño, liviano y transportable, la variedad de películas a utilizar, siempre en 35 mm, que otorgan negativos de 24 x 36 mm, la comodidad y economía de tiempo y dinero que ofrece al tomar en un solo rollo 20 ó 36 fotos, la facilidad de cambio de objetivos y de magazines en los modelos más perfeccionados, la hacen la cámara ideal.

La cámara 35 mm ha sido diseñada para hacer las tomas colocando la cámara a nivel de los ojos. La cámara actúa así como un tercer ojo que acompaña al fotógrafo en todas sus búsquedas, en cualquier posición, lugares de riesgo y malas condiciones de tiempo o luz, sin necesidad de accesorios incómodos (trípodes, pistolas, sistemas de enfoques rápidos, etc.), y permite encuadrar en la misma toma la foto en sentido horizontal o vertical, con sólo mover la cámara.

Optica intercambiable

Todas las cámaras de 35 mm tienen un llamado lente "normal", cuya medida es en general de 50 mm y así se llama: lente de 50 mm. Las cámaras perfeccionadas tienen la ventaja de poder sacarles con un fácil movimiento, ya sea a rosca o a bayoneta, el lente normal para colocar en su lugar otro lente, que puede ser:

Gran angular: o sea un ángulo de toma mucho más amplio que el del lente normal. Sus medidas pueden oscilar entre el llamado "ojo de pescado", que abarca 160º, mucho más de lo que ve el ojo humano, hasta grandes angulares más corrientes, como el de 21 mm, 28 mm o 35 mm.

Teleobjetivo: es el lente que aproxima los objetos a tomar. De acuerdo con su distancia focal varía la cantidad de metros que aproxima al motivo, sus variantes son: 90 mm, 135 mm, 200 mm y hasta 1000 mm. La particularidad de poder actuar como angular, normal y teleobjetivo en un solo objetivo, la tiene el lente zoom, lo que le ha dado gran difusión: Poder realizar tomas con lente normal, gran angular o teleobjetivo de un mismo motivo, otorga a las tomas una variedad de enfoques excepcional, que entusiasma enormemente al fotoaficionado. El éxito del sistema de óptica intercambiable, día a día aumentada y mejorada, actualmente se intenta implantar en las cámaras más comunes.

Cámara de 35 mm. con visor reflex.





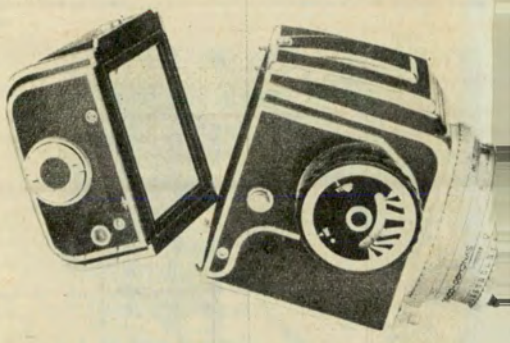
CURSO BASICO DE FOTOGRAFIA

Cambio de magazines

Un tipo de cámaras de 35 mm más perfeccionado tiene cambio de magazines, o sea que se puede quitar la parte posterior de la cámara con sistema similar al cambio de óptica —e igualmente rápido— y cambiar la película en medio de las tomas, colocando otra parte posterior de la cámara o magazine. Esto permite tomar con una sola cámara, en el momento, una foto en blanco y negro y otra en color del mismo motivo, o con diferentes sensibilidades de película. Por todas estas facilidades, la cámara 35 mm es la ideal para el profesional y para el aficionado, pues les ofrece, en las medidas de sus necesidades, todos los medios para realizar la foto deseada.

Cámaras 6 x 6

SON cámaras aconsejables para aficionados que buscan gran calidad de tomas, que gustan trabajar cómodamente y con mayor lentitud, o bien para profesionales. El negativo a utilizar, tamaño 6 x 6 cm, ofrece una serie de ventajas, pues permite la gran ampliación de las tomas sin pérdida de calidad, de nitidez o contrastes. Son cámaras menos portátiles. Para lograr tomas perfectas, salvo que se tenga una gran experiencia, es necesario trabajar con pistolas de disparo o trípodes. Toma normalmente 12 fotografías por rollo, lo que obliga a cambiarlo más asiduamente y aumenta, por lo tanto, el costo del material negativo y del procesado. Dada la enorme popularidad de las cámaras de 35 mm, los fabricantes de cámaras 6 x 6 incorporan continuamente ventajas a sus



Cámara 6 x 6, con magazine intercambiable.

cámaras y aparecen en el mercado cámaras de insuperable prestigio y calidad con una gama muy amplia de lentes intercambiables, magazines de más de 12 tomas y hasta motor para trabajar con mayor rapidez. También se les incorpora nuevos visores deportivos, de 45 grados, y lupas, para asegurar la calidad del enfoque. Los equipos 6 x 6 son excelentes, de precio considerable y más aconsejables para quienes aspiren a ser profesionales o para aficionados muy exigentes.

Cámaras profesionales-cámaras varias

SON las cámaras especializadas; las que se usan en estudios, laboratorios o para actividades específicas: fotografía aérea, industrial, científica, etc. Sus negativos varían entre los de tamaño miniatura hasta negativos de 18 x 24 cm, 13 x 18 cm, 9 x 12 cm, etc. Estas últimas son cámaras de gran tamaño, no pueden ser utilizadas sin sólidos trípodes, tienen disparadores especiales y gran variedad de movimiento, accesorios diversos y lentes y magazines para utilizar rollos, películas planas o películas de densidades o tipos especiales. Estas cámaras son de fábricas prestigiosas y las hay diseñadas especialmente a pedido de fotógrafos o estudiosos especializados.

ESTEREOSCOPICAS

De larga historia, vuelven a ponerse de moda. Tienen dos objetivos que imprimen el mismo motivo y al montarse (si son diapositivas color), se

Cámara de 35 mm. y sus diversos objetivos intercambiables.



tiene la ilusión de la foto en relieve. Se utiliza película 35 mm, que en 36 exposiciones otorga 29 pares de fotos. Hoy se utilizan para fotos sociales (casamientos, cumpleaños, etc.). Son de fácil manejo.

ULTRA RAPIDAS

Invento de la firma Polaroid Land, se conoce por ese nombre. Es cámara y laboratorio. En sólo 10 segundos puede tenerse el resultado de la toma. Ha revolucionado el sistema y se perfecciona continuamente. Su uso es casi profesional, aunque ya millares de aficionados, al conocerla, se interesan por ella.

MEDIO CUADRO

Una variedad de la cámara de 35 mm día a día más popular. Se utiliza película de 35 mm, pero el negativo se reduce a la mitad del tamaño clásico de 35 mm, o sea a 18x24 mm, lo que permite obtener 72 tomas por rollo. Son cámaras de calidad internacional, con la ventaja de reducción de costos de negativo.

SUBMINIATURAS

Cámaras llamadas también espías, porque se utilizaron en guerras y espionajes. Generalmente se utilizan películas de 16 mm. Tienen gran calidad técnica; verdaderas obras de ingeniería, sólo pueden servir al fotoaficionado como curiosidad o distracción, ya que las ampliaciones a más de 12x18 cm son difíciles de realizar con excelente calidad.

Para no pensar

Finalmente, y para no pensar ni tener la más mínima preocupación fotográfica —pero tampoco ningún margen para la vanidad—, existe el automatismo. Muchas cámaras totalmente automáticas siguen las leyes del tránsito y en su visor aparece una luz verde cuando se puede disparar y una roja cuando la toma es imposible. Son cámaras accesibles por su precio y también con ellas pueden tomarse buenas fotos sin mayor esfuerzo. Son ideales para los que quieren un recuerdo sin tener que pensar en elegir o colocar velocidades y diafragmas.

Cámara profesional de estudio, tamaño superior a 9 x 12 cm.





—¡Querido!... ¡Sólo te pedí que sonrieras!

Elementos de la cámara fotográfica

TODA cámara tiene en común cinco partes fundamentales ubicadas de distinta forma o con diverso tamaño, pero siempre en una caja hermética, a prueba de luz. Las cinco partes son:

1) El objetivo.
2) El diafragma.
3) El obturador.
4) La palanca o botón de transporte de película.
5) El visor.

A simple vista, toda cámara tiene un cuerpo y un objetivo. El cuerpo contiene la película y todos los mecanismos para correr esta película, contador, rebobinador, visor, etc., mientras que el objetivo es la parte óptica.

El objetivo o lente de una cámara es un dispositivo para formar la imagen de un objeto. De acuerdo con los elementos que lo integran puede ser simple —un simple vidrio, en algunos casos ni siquiera debidamente pulido— o compuesto, es decir, un conjunto de vidrios con las características suficientes para compensar los inconvenientes del componente simple. Como elemento fotográfico, el objetivo es de vital importancia y en muchos casos no sólo un ejemplo de ciencia óptica sino que alcanza una sorprendente belleza de línea. En el objetivo se encuentran normalmente —aunque no siempre— dos elementos que en ningún caso deben confundirse: diafragma y obturador.

El diafragma llamado de iris, que se utiliza hoy, está compuesto por una serie de láminas de metal, montadas en un anillo alrededor del objetivo en su parte interior y perfectamente visible a través de la lente. El movimiento de la palanca de mando en exterior (indicada con el signo f:), cierra y abre la lámina graduando el orificio por donde pasará la luz, desde una abertura mínima a un total. La escala de abertura de acuerdo con los modelos de cámaras puede variar entre f: 2 a 32, siendo las aberturas f: 2,8; 3,5; 5,6; 8 y 11. Los números menores indican las aberturas más amplias, mientras los números mayores, f: 11 y 16, indican la menor abertura. La función del diafragma es graduar la luz que entrará a la cámara en el momento del disparo y llegará a la película para fijar la fotografía.

Las leyes esenciales para el uso correcto del diafragma son lógicas. Cuando en el momento de la toma hay mucha luz (playa, nieve, mediodía con mucho sol), el diafragma deberá cerrarse (f: 11 - f: 16, por ej.). Cuando el motivo a fotografiar tenga una luz insuficiente (media tarde, interior, día muy nublado), el diafragma deberá abrirse para permitir la mayor entrada de luz (f: 2 - 2,8 - 3,5, por ej.). El conocimiento del diafragma a utilizar según la condición lumínica, sólo se tiene con gran experiencia o con un buen fotómetro.



CURSO BASICO DE FOTOGRAFIA

DETRAS DEL VISOR

El **fotómetro** es una célula foto-eléctrica que en cámaras perfeccionadas está incluida o bien es un accesorio fotográfico que puede adquirirse separadamente y sirve sólo para medir la luminosidad del objeto a fotografiar. Indica el "valor lumínico" en ese momento y la abertura que deberá tener el diafragma en esa toma. El uso del fotómetro y el buen uso del diafragma lo veremos más adelante.

Obturador. Así como el diafragma es a la cámara lo que el iris al ojo humano, el obturador es el párpado del ojo. Se obtura al disparar la cámara. Al apretar el disparador se abre y cierra el mecanismo, que a través del lente, impresionará la película. Como dijimos al principio, sea cual fuere la cámara utilizada, económica o costosa, de cualquier tipo de negativo o nacionalidad, los elementos de toda cámara, como los de la vista, son fijos: la cámara oscura, el objetivo, el diafragma para dosificar la luz y el obturador para abrir y cerrar esa cámara oscura. El tiempo que permanezca abierto el obturador será la **velocidad** dada a la toma.

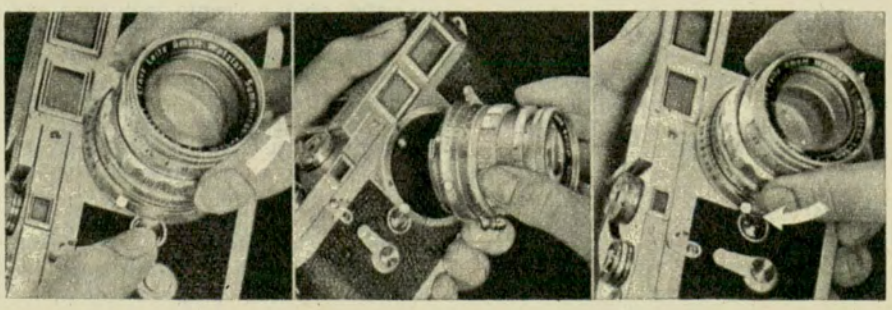
De acuerdo con las cámaras, esa velocidad puede variar desde la pose (indicada en la cámara con el signo B) hasta un 1000 avo de segundo. De acuerdo con el tipo de foto a tomar, el fotógrafo elegirá la velocidad de obturación, o el fotómetro le indicará, junto con el diafragma, la velocidad a utilizar. Normalmente, la escala de velocidad es: B 1, 2, 5, 15, 25, 30, 50, 100, 250, 500 y 1.000. Desde el punto de vista técnico existen varios tipos de obturadores que se utilizan de acuerdo con las fábricas de cámaras, llamados De Sector, De Diafragma o De Plano Focal.

El cuarto punto de este estudio de la cámara, la **palanca o botón de transporte de la película,** pertenece al cuerpo de la cámara y el aficionado deberá estudiarlo en su propia cámara, ya que cada una tiene su sistema propio de carga, descarga, contador o rebobinador de película.

Visor. Existen varios tipos de visores según marcas de cámara. El más exacto es la pantalla de enfoque o visor reflex. Este visor muestra el tamaño exacto del sujeto que el objetivo proyectará sobre la película. No obstante, hay otros tipos de visores, el visor de marco, el visor Albada, el visor óptico directo —que es el más común—, los visores universales, cuando se utilizan diversos tipos de lentes, el visor por reflexión, etc. Dentro del visor, en la actualidad, está comprendido el enfoque en las cámaras que tienen telémetro acoplado. El telémetro que acciona junto con el obturador determina un enfoque exacto del motivo a fotografiar. No debe ya calcularse a qué distancia se encuentra el fotógrafo del objeto y trasladar los metros a la tabla de la cámara, sino que por el visor de la cámara, moviendo únicamente el mecanismo del objetivo, se enfoca automáticamente, por medio del telémetro. Este enfoque puede hacerse por imagen partida en los visores reflex, por superposición de imágenes o por claridad de visión del objeto (al acercarse a la distancia exacta se ve nítido) de acuerdo con el visor que posea la cámara.

Sabemos ya los diferentes tipos de cámaras que pueden adquirirse, los principales elementos que componen la cámara y, teóricamente, cuál es la función de cada uno de esos elementos. Estamos en condiciones de tener una cámara en la mano. Pero antes de colocar un rollo es necesario hacer esta experiencia: Siéntese ante una mesa, cómodo y con tiempo. Tome su cámara flamante o antigua y mírela como si fuera la primera vez. Obsérvela, ábrala, ciérrela, cambie una a una todas las aberturas del diafragma, una a una todas las velocidades, dispare el obturador en cada una de ellas mirando cada abertura y oyendo el ruido que hace en cada velocidad; tome el manual de la cámara y léalo con la cámara en la mano, línea por línea. Observe bien el sincronizado para flash electrónico y el de flash a lámpara, dispare con el autodisparador, enfoque diferentes rincones de la habitación en que está, el jarrón a su lado, el cuadro de la pared, estudie la distancia a ojo y compruebe cada vez si la distancia que marca coincide con la que usted calculó. En síntesis, conozca su cámara, comuníquese con ella, aprenda a quererla, a admirarla, a cuidarla. Ese será el primer paso para el buen camino. A partir de ahí comenzará a querer la fotografía. Y de allí a tomar buenas fotos hay poca distancia. ◆

Cómo se cambia un objetivo, sistema a bayoneta.



PROXIMA NOTA:

El material sensible

ROLLOS FOTOGRAFICOS

A SOLO $1

PAGANDO $ 1.- MAS DE LO QUE CUESTA EL REVELADO Y COPIADO DE SUS FOTOS, LE ENVIAMOS UN ROLLO VIRGEN DE LA MISMA MARCA Y TIPO DEL QUE UD. NOS MANDO.

Ya sean color o blanco y negro, por cada rollo para revelar o revelado que usted nos mande, le enviamos a vuelta de correo:
1) Un rollo virgen de la misma marca y tipo del que usted nos mandó, a solo $ 1.- Se lo enviaremos inmediatamente para que usted pueda seguir usando su cámara.
2) Una vez realizado el trabajo de laboratorio, le enviaremos en un segundo correo:
a) Negativos revelados.
b) Una copia impresa de cada uno de los negativos.

LISTA DE PRECIOS

COLOR

Película negativa-copias sobre papel
(Para rollos de 35 mm.)

Rollo de 12 exp. revelado y 1 copia	9x13 de c/u.	total $ 2.201.
Rollo de 20 exp. revelado y 1 copia	9x13 de c/u.	total $ 3.201.
Rollo de 36 exp., revelado y 1 copia	9x13 de c/u.	total $ 5.301.

COLOR

Película negativa - copias sobre papel
(Para rollos de cualquier medida)
Ampliaciones (9x9 ó 7,5x10,5)

Rollo de 8 exp., revelado y 1 copia	c/u.	$ 1.701.-
Rollo de 12 exp., revelado y 1 copia	c/u.	$ 2.001.-
Rollo de 16 exp., revelado y 1 copia	c/u.	$ 2.401.-
Rollo de 20 exp., revelado y 1 copia	c/u.	$ 3.001.-
Rollo de 36. exp. revelado y 1 copia	c/u.	$ 4.801.-

BLANCO Y NEGRO
Copias sobre papel

Rollo de 20 exp. revelado y 1 copia 12x18	de c/u.	total $ 1.451.
Rollo de 36 exp. revelado y 1 copia 12x18	de c/u.	total $ 2.351.

NEGATIVOS YA REVELADOS

Si usted desea copias de negativos revelados que ya posea, realizaremos el trabajo por el mismo precio y le enviaremos igualmente su rollo de repuesto a $ 1.- En este caso rogamos nos envíe una nota aclaratoria indicando la cantidad de copias a realizar de cada negativo, debiendo totalizar la misma cantidad de copias de un rollo completo.

CON NUESTRO SISTEMA, TENDRA SIEMPRE PELICULA A PRECIO DE REGALO.

INSTRUCCIONES

1) Envíenos por correo a: ARGENTINA FOTOPRINT S. A. I. C. Casilla de Correo 5.106 Correo Central el rollo a revelar o ya revelado junto con el cupón que figura al pie de esta página y un cheque o giro por el importe del trabajo deseado.
2) Recomendamos que el cheque o giro sea extendido. "NO A LA ORDEN DE ARGENTINA FOTOPRINT S. A. I. C." . De esta forma podrá ser cobrado únicamente por nosotros. NO ENVIE DINERO EN EFECTIVO. Si usted lo prefiere, puede hacer un depósito en cualquier sucursal del país del Banco de la Nación Argentina en nuestra cuenta "Servicio Depósitos Varios; Recaudación" Nº 12/11/553-0 debiendo agregar para compensar gastos bancarios la suma de $ 50.- y enviándonos el triplicado de la boleta de depósito.

USTED RECIBIRA INMEDIATAMENTE EL ROLLO DE REPUESTO

3) Si desea traer su rollo personalmente, lo recibiremos en nuestra oficina San Martin 170, 6º piso, of. 609 Galería Güemes Capital.

REVELACION Y COPIAS EN 72 HORAS

ROLLOS A $ 1.-

Envíe este cupón junto con el rollo para revelar y su cheque de acuerdo con las instrucciones anteriormente mencionadas a ARGENTINA FOTOPRINT S. A. I. C. Casilla de Correo 5.106 Correo Central. Con la mayor rapidez recibirá el trabajo realizado y su rollo de repuesto a $ 1.-

NOMBRE .....

DIRECCION .....

CIUDAD ..... Pcia. .....

GARANTIZAMOS REEMBOLSO POR CADA COPIA NO IMPRESA

ARGENTINA FOTOPRINT S.A.I.C.

CASILLA DE CORREO 5.106 CORREO CENTRAL

NUESTRA PREOCUPACION... ¡QUE EL REENCUENTRO CON SUS MOMENTOS FELICES LE SALGA MAS ECONOMICO!

$ 132

Viajando por MEXICO



PRIMERA NOTA

MEXICO "CITY"

Laboriosa y alegre, su gente une al amor por las tradiciones una inquebrantable fe en el porvenir nacional

por Fermín Estrella Gutiérrez PARA AUTOCLUB

LLEGAMOS a México desde Buenos Aires, en avión. Y desde el aeropuerto, en el este de la ciudad, a unos siete kilómetros de ella, en auto velocísimo, al hotel del Prado, en plena avenida Juárez, una de las más bellas y de más intenso movimiento de la capital. Estábamos en México, la antigua ciudad lacustre de los aztecas, la descripta por Hernán Cortés en sus famosas "cartas reales" a Carlos V, asombrado por las maravillas y adelantos que veía en ella, superior, según él, a muchas de las más importantes ciudades de España de entonces; la ciudad de Moctezuma y de Cortés, la de los largos siglos de la Colonia, después; la de Maximiliano —desde el esplendor de Chapultepec hasta el pelotón de fusilamiento de Querétaro—; y la del indio Juárez, el libertador y el civilizador; la de la Revolución contra Porfirio Díaz y su régimen, y la del actual, pujante, arrollador progreso; la capital del México de los grandes escritores: sor Juana Inés de la Cruz, Juan Ruiz de Alarcón, Amado Nervo, Alfonso Reyes, para nombrar sino a unos pocos, y de los grandes muralistas: Rivera, Orozco, Siqueiros. Ciudad que se alarga y ensancha constantemente. La ciudad vieja: calles estrechas, antiquísimas iglesias y palacios ennegrecidos por el tiempo, y la ciudad nueva, atravesada por avenidas anchísimas y arboladas, con un tránsito continuo y enloquecedor, con grandes construcciones a sus flancos. Con parques y jardines por doquier. Ciudad laboriosa y alegre, poblada por la gente —mitad india, mitad de ascendencia española— más generosa y simpática del mundo, que trabaja y vive, que ama su pasado y sus tradiciones y tiene fe en su país y en su porvenir. Estamos en México. La "serpiente emplumada", como en sus viejos vaticinios nos es propicia. El sol brilla en las calles y en los árboles. Qué placer vagar sin rumbo por sus calles, detenerse en sus plazas y jardines, entrar en sus viejos templos, en sus riquísimos museos, en sus barrios humildes y apartados, llenos de gente, y en sus lujosos lugares de diversión.

El Paseo de la Reforma

Lo primero que sorprende en la ciudad, ubicada a unos 2.200 metros de altura, en un pequeño valle cerrado al sur por montañas, son sus anchas calles y avenidas, muchas de ellas cruzadas en ángulo recto. Hay entre ellas una arteria majestuosa y bellísima, que parte del centro de la ciudad, de la plaza de la Ciudadela, y corre de N. E. a S. O. hasta los



Una vista del Paseo de la Reforma, en el centro de la capital de México. La elegancia de su trazado ha motivado que se lo llame Campos Elíseos Mexicanos.

Acceso al Anillo Periférico: los distintos niveles facilitan el tránsito urbano.



bosques y el palacio de Chapultepec, larguísima, de más de treinta kilómetros, y que se llama Paseo de la Reforma, que no titubeamos en decir que es una de las avenidas más hermosas del mundo. Llamada los "Campos Elíseos mexicanos", flanqueada de monumentales edificios y jardines, con una frondosa arboleda que la sigue en todo su curso como río de fresco verdor. A lo largo de ella se levantan algunos de los monumentos más célebres e importantes de la ciudad, entre ellos, y siguiendo la dirección Centro-Chapultepec, los siguientes: la estatua ecuestre de Carlos IV, llamada irónicamente por los mexicanos "el Caballito"; la de Colón; la de Guatemoc, el último emperador azteca; el monumento a la Independencia, al promediar el paseo, esbelta columna de mármol de cincuenta metros de alto, coronada por un ángel recubierto de oro, brillante como un ascua a los rayos del sol; y por último, la estatua de la Diana Cazadora, esbelta en lo alto del basamento, el arco vertical entre los dedos tensos. El monumento a Guatemoc corta en dos la avenida de los Insurgentes, que cruza transversalmente la de la Reforma, y que también es amplia y arbolada como esta última. Esta es la Plaza Mayor, o de la Constitución, comúnmente llamada el Zócalo por los mexicanos. Cuadrada, enorme, limitada al norte por la Catedral, al este por el Palacio de Gobierno, al sur por la Diputación o Palacio Municipal y al oeste por varios edificios compactos, con recova abajo, entre ellos un hotel. Dentro de ella, algunos pequeños jardines, quioscos, y la bella estatua de Venus y Mercurio. Próximas al Zócalo, junto a la Catedral en la esquina de Guatemala y Seminario, como un testimonio del esplendor prehispánico, se ven aún los restos del Teocali o Gran Templo azteca, derribado por los conquistadores para emplazar en su lugar la Catedral y del que sólo subsisten parte de la ancha escalera, una de las plataformas y algunas esculturas. Este es el Paseo de la Alameda, rectangular, uno de los más concurridos de la ciudad, romántico y atractivo, con sus viejos y frondosos fresnos, sus fuentes murmurantes y, presidiéndolo todo, el alto hemiciclo en honor de Benito Juárez, y la estatua, de pie, y vigorosa, del gran conductor y patriarca de México, al que tanto deben la grandeza y el progreso de la nación.

El Palacio de Gobierno

En la acera este del Zócalo, haciendo ángulo recto con la Catedral, se extiende, a todo lo largo de la cua-

dra, el Palacio de Gobierno, o Palacio Nacional, construido en el mismo lugar en el que se alzaba el palacio de Moctezuma, destruido también por los conquistadores, y cuyo solar le correspondió a Cortés. Largo y aplanado, de sólo tres pisos, produce una impresión de solidez, casi de aplastamiento. Lo vimos casi siempre en domingo, solitario en uno de los extremos del Zócalo, desierto en esos días. Las ventanas y puertas cerradas a cal y canto. De estilo barroco colonial, parece sin embargo una fortaleza más que un palacio y encierra en su interior hermosas pinturas y los famosos murales de Diego de Rivera con temas de la historia de México.

He aquí, sobre la avenida Juárez, el bello Palacio Nacional de Bellas Artes, todo de mármol, construido a principios de siglo por el arquitecto italiano Boari. Grácil y esbelto, con sus hermosas verjas de hierro y sus cuatro Pegasos de bronce, encabritados sobre sus patas traseras, obras de Benlliure, y sede de cuanta actividad artística de jerarquía se realiza en México: exposiciones de arte, conciertos, representaciones teatrales, ballet. En él vimos, no lo podremos olvidar nunca, un ballet de temas folklóricos mexicanos llenos de arte y color, que nos hizo conocer y penetrar la vida, en la ciudad y en el campo, del pueblo mexicano. Y en su interior, el Museo Nacional de Artes Plásticas, con obras de los más grandes pintores y escultores mexicanos de todas las épocas, y donde vimos, admirablemente expuestas, una muestra de la pintura hispanoamericana, antigua y moderna, de singular relieve.

En el Ministerio de Educación, en la calle Argentina, al N. E. del Zócalo, enorme edificio cuadrado que ocupa toda una manzana, antiguo convento, con sus cuadrangulares patios con jardines en su interior y su doble hilera, arriba y abajo, de galerías abovedadas, con arcadas románticas, se guardan valiosas pinturas y frescos de Jean Charlot y, cubriendo toda la superficie de las paredes que dan al interior de las citadas galerías, toda la historia de la civilización mexicana, en los admirables frescos de Diego de Rivera, de colores —azules, ocres, verdes, oscuros—, un tanto desvanecidos a veces por hallarse casi a la intemperie. Este otro edificio monumental es la Biblioteca Nacional, levantada en el solar de la antigua iglesia de San Agustín, destruida por un incendio a mediados del siglo XVII, y hoy repositorio de más de 200.000 volúmenes, muchos de ellos ediciones únicas de obras relacionadas con la historia de México, de valor incalculable.

La Ciudad Universitaria

Pero alejémonos por unas horas del centro de la ciudad y vayamos al extremo sur, sobre la carretera que va a Cuernavaca, y detengámonos en esta hermosa mañana de sol, en este mundo abigarrado y de gran actividad siempre que es la Ciudad Universitaria, sobre la roca volcánica del Pedregal de San Angel, con sus ochenta pabellones o construcciones independientes que albergan a las distintas Facultades y sus laboratorios e institutos, su magnífica biblioteca, coronada por la cuadrangular masa recubierta del famoso mural hecho con mosaicos de colores que representa la etapa más importante de la historia de México. Veamos su monumental estadio, su piscina, la gigantesca playa de estacionamiento para automóviles —la mayor parte de los estudiantes van a la universidad en su coche—; gocemos del verdor de sus calles y jardines sombreados por altísimos árboles, del sonido de sus fuentes, del aire de quietud y pujanza que se respira en esta ciudad de estudio y de investigación, modelo en su género.



A catorce kilómetros del centro de México se encuentran los Jardines Flotantes de Xochimilco. Es un paraíso de canales, recorridos por góndolas adornadas con flores. Allí se sintetizan toda la belleza del país azteca y la simpatía de su gente.

Imposible detenernos en los numerosos edificios y construcciones de la época colonial, del viejo México, a lo largo de las estrechas calles o frente a placitas que parecen dormidas en el tiempo. Sólo una ojeada a la casa de los condes de Santiago de Cañimaya, en la esquina de las calles Pino Suárez y República de El Salvador, empezada a construir en 1578 por el primo de Cortés, y concluida por sus descendientes en 1774, de puro estilo barroco, con la serpiente emplumada, símbolo de la ciudad procedente de un templo azteca, esculpida en piedra en una de sus esquinas, y sus gárgolas que nos recuerdan las de Notre Dame de París, con sus artísticos hierros forjados y los leones de piedra al pie de la escalera principal. La "Casa de los Azulejos", en una esquina de la calle Madero, calle por donde pasaba la "juventud dorada" de fines de siglo, descripta por Gutiérrez Nájera; la casa del conde San Mateo, el edificio de la antigua Aduana, la ya nombrada Ciudadela, el Colegio de San Ildefonso; la Facultad de Medicina, en el edificio que ocupaba la Inquisición, y muchos otros, que sería imposible nombrar.

Los templos de México

Una breve recorrida a los principales templos de México. Iglesias antiquísimas, levantadas por la fe de los primeros pobladores y de los indios recién catequizados. Oscuras. Brillantes en el altar mayor y en las capillas laterales de oro mexicano, acabado de arrancar de las minas. Con lucecitas enanas, en pequeños vasitos de vidrio, sobre mesas no muy altas, a la entrada y, al pie y a los costados de los altares laterales como diminutas constelaciones en la penumbra de las naves constantemente renovadas por los fieles, que entran, se arrodillan, rezan y salen, arreglándose el rebozo sobre la cabeza, las mujeres, y el sombrero en la mano los hombres. Iglesias olorosas a incienso, por cuyos vitrales de colores oscuros —rojo, azul, verde—, se tamiza apenas la luz —y la vida— del México de la calle.

Esta es la Catedral, en el costado

norte del Zócalo. Enorme —es la catedral más grande de América—, maciza, oscura, más bien chata que alta, con sus dos torres cuadrangulares a los costados, de dos cuerpos cada una, y su cúpula en forma de campana invertida, un poco ladeada o "escorada" a la derecha, por el progresivo hundimiento del suelo, como un barco encallado. Construida, como lo dijimos, sobre los cimientos del Teocali o templo primitivo de los aztecas. Empezada a construir la primera vez en 1524 y reconstruida en 1667, pero terminada dos siglos y medio después, en 1813. Mezcla de estilos y de épocas, pero, sin embargo, armoniosa y bella en su exterior e interior. Exteriormente, imponen su solidez, su austeridad. Ya dentro de ella, sus enormes dimensiones, sus altísimos techos y cúpulas sobrecogen el ánimo. Cinco naves. Catorce capillas, veinte sólidas columnas a ambos lados, a lo largo de la nave central, interrumpida en la mitad por el coro de los canónigos, o sillerías que impide ver aquélla en toda su extensión. El dórico y el gótico juntos, como es característica del arte religioso español del siglo XVI. Entrando por uno de sus costados, por la calle Guatemala, se va a la capilla donde está el museo de arte religioso, enriquecido, hasta lo inverosímil, de imágenes, retablos, cálices, casullas y ornamentos eclesiásticos, crucifijos y piezas de altar de valor incalculable. Hermosa e imponente Catedral de México, uno de los templos más grandes y magníficos que hayamos contemplado en nuestra vida, bajo cuyas altas bóvedas resonaron más de una vez nuestros pasos, sobrecogido el ánimo por el ambiente de expectante devoción que reina entre sus paredes y a través de sus rejas de hierro, trabajadas como encajes.

Y cerca de la Catedral, contiguo a ella, el Sagrario, construido de 1740 a 1768, una verdadera filigrana, de hermosísima y abigarrada fachada churrigueresca, cuadrada, sobre la planta de la cruz griega, con numerosas pinturas y retablos antiguos en su interior y su bello bautisterio con los admirables frescos de Aguirre a su alrededor.

La antiquísima iglesia de la Vera-Cruz

Esta obra, sobre la Avenida Hidalgo, cerca del Palacio de Bellas Artes, es la antiquísima iglesia de la Vera-Cruz, erigida por Cortés en 1527, de fachada colonial, de puro estilo barroco. Y esta otra, también en la avenida Hidalgo, es la iglesia de San Juan de Dios, de estilo barroco colonial como la anterior, y dentro la célebre imagen de San Antonio de Padua, tan venerada por los feligreses que concurren a ella. Otros templos, antiguos y hermosos, son los de Santo Domingo, La Profesa, San Francisco, el de Nuestra Señora de Loreto, el convento de la Merced, en la calle Uruguay, construido de 1634 a 1703, con sus suntuosos decorados en el interior, sus claustros de arcos romanos y sus bellas e imponentes columnas.

Lejos del centro, allí donde el cielo es más cielo y no llegan sino como olas que van a morir a sus pies los ruidos y el bullicio de la ciudad, la iglesia de la Virgen de Guadalupe, de enormes proporciones, en honor de la virgen que cuenta con más devotos en todo México. Levantada en el lugar donde, según la tradición, se apareció dicha virgen al indígena Juan Diego, extenuado por la fatiga de la caminata. Enorme nave central. Naves laterales llenas de imágenes, y paredes cubiertas literalmente de ex votos ofrendados por los miles de



...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 irreemplazable 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

peregrinos que de todos los puntos del país viajan constantemente —como un río sin fin—, hasta este santuario, el más popular de México. ¡Qué hermoso el altar mayor, en mármol de Carrara, y qué hermoso el alto techo veneciano, recamado de oro! A la salida del templo, como a la entrada, por la gran plaza embaldosada al fondo de la cual se alza la fachada, de casi cien metros de ancho, vemos en fila india a siete u ocho fieles, grandes y chicos, caminando de rodillas en dirección de la puerta principal del templo, avanzando trabajosamente, en cumplimiento sin duda de una promesa a la virgen. Por aquí y por allí, gente de pueblo, rebozos negros y sombreros aludos, puestos de golosinas o pequeñas barracas donde se venden recuerdos —imágenes, rosarios, etc.— de la virgen tan amada por los mejicanos. O, de tanto en tanto, un grupo numeroso de indios, coronadas las cabezas de vistosas plumas que, como lo hacen también frente al atrio de la Catedral, en el Zócalo, ofrecen el espectáculo de sus viejas danzas, serios los rostros pintarrajeados como quien oficia un rito.



La carretera de México a Cuernavaca, que conduce a la Ciudad Universitaria, edificada sobre la roca volcánica del pedregal de San Angel. Adviértase la línea impecable de esta doble ruta, en la que se utiliza exitosamente el sistema de peaje.

Los museos mexicanos

Museos de México, verdaderas escuelas de puertas abiertas y ofrecidas al pueblo y a los forasteros que desean conocer el pasado, la vida y el arte de este gran país. El nuevo Museo Arqueológico, moderno y funcional, organizado con un criterio didáctico y siguiendo, sala tras sala, un orden cronológico utilísimo para el visitante, magníficamente iluminado y con indicaciones escritas en las paredes y al pie de las piezas que hacen casi innecesarios a los guías, numerosos éstos, sin embargo, y muy bien preparados sobre su especialidad. Todas las regiones y todas las civilizaciones de México: la azteca, la maya, la olmeca, la zapoteca, etc., el famoso calendario azteca, de piedra el penacho de vistosas plumas del emperador Moctezuma, estelas y colosos de piedra, de enorme valor histórico y artístico, documentos, antiguos textos aborígenes, tejidos, armas, alhajas, máscaras, pinturas y cerámica, instrumentos de música. Todo bien expuesto, en un ambiente de confort y de recogimiento que encanta, y un incesante ir y venir de visitantes, viendo, estudiando los tesoros que allí se encierran. El Museo Nacional de Historia, en medio de los bosques de Chapultepec, la residencia magnífica que hizo construir Maximiliano, en una de las dependencias del palacio del mismo nombre, rico en cuadros, objetos y trofeos de gran valor histórico, nos muestra, entre otras cosas curiosas, la mascarilla de Maximiliano, la barba blancuzca en el bello y descarnado rostro majestuoso, carcomida por el mal, y cerca de ella la del indio Juárez, su vencedor, como dos fases antagónicas de la gran historia de México. La Pinacoteca Virreinal, en la calle del Doctor Mora Nº 7, instalada en la antigua iglesia del convento de San Diego, fundado por el doctor fray Miguel de Talavera, llegado a México en el siglo XVI al frente de un grupo de franciscanos reformados, los "dieguistas", comenzado a construir en 1591 y terminado en 1621, en cuyas salas —anchas naves del convento, galerías, etc.—, se exhiben piezas maestras de la pintura mexicana colonial. Y por último —no lo pudimos ver todos—, el Museo de Arte Moderno, con multitud de cuadros, esculturas y grabados de los más destacados artistas mexicanos posteriores a la Colonia, y contemporáneos. Pero —recordémoslo de paso—, la pintura más original de México está sin duda en sus famosos murales —Rivera, Orozco, Siqueiros—, verdaderos lienzos vivos, llenos de color y hondamente mexicanos, en los que la historia, las luchas sociales y el alma misma del pueblo han llegado a plasmarse de tal modo que constituyen un documento histórico, social y psicológico del pueblo mexicano.

Mercados y artesanías

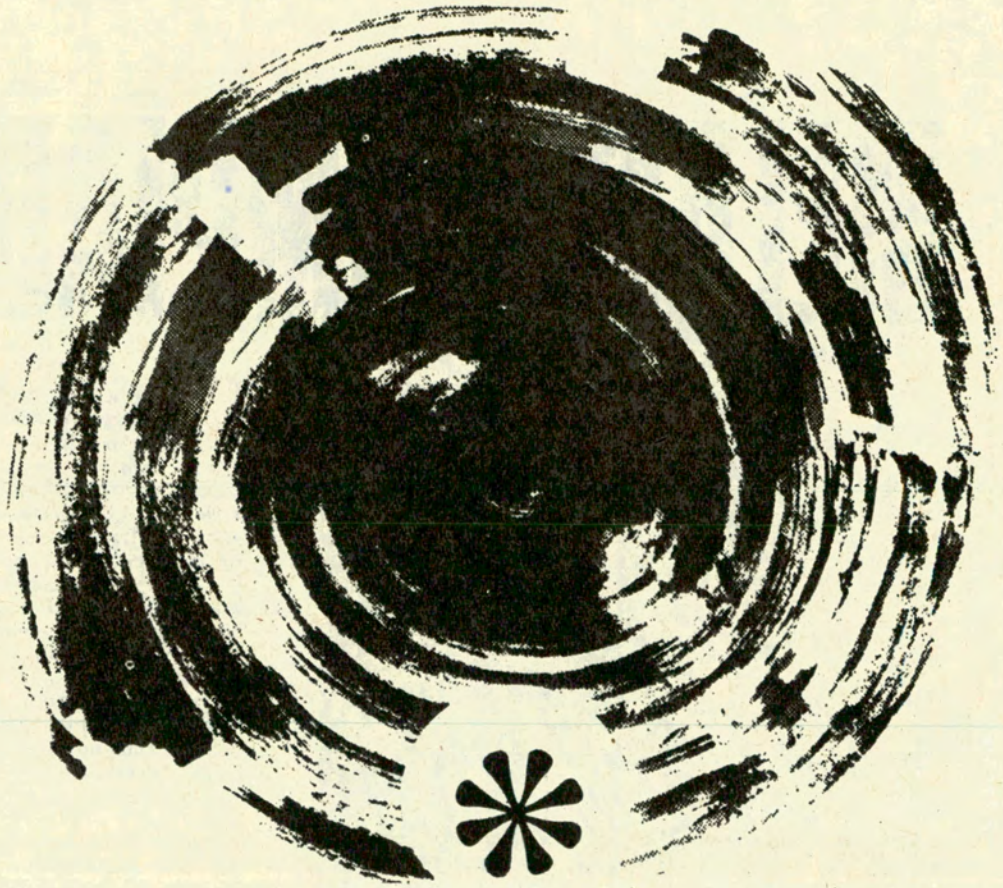
Entre los mercados de la ciudad de México, ninguno tan lleno de vida y color como el de la Merced, con el convento del mismo nombre en el centro, en cuyos puestos, atendidos por hombres, mujeres y niños de tez aindiada, se exhiben y venden las famosas artesanías mexicanas; cerámica y alfarería, amates, o pinturas sobre láminas hechas con la corteza de cierto árbol, trabajos en madera, paja o latón, flores artificiales de papel, etc. Otros mercados semejantes son el de Lagunilla y el del Angel.

Este paraíso, por último, al sur de la ciudad, próximo a la Ciudad Universitaria, a catorce kilómetros del centro, es Xochimilco, o "jardines flotantes", con sus canales y senderos y sus islas verdes y arboladas en mitad del lago, y sus góndolas apenas cabeceando sobre el agua tornasolada, a la espera de las jóvenes parejas.

Y este otro paraíso, también de indescriptible belleza, en el extremo oeste de la ciudad, son los ya citados bosques de Chapultepec, y en su interior el castillo del mismo nombre, residencia del emperador Maximiliano, el tristemente fusilado en Querétaro —muy parecido al castillo de Belvedere, que aquél tenía en Trieste—, con su estadio, su auditorio, sus jardines zoológico y botánico, su moderno campo "Anahuac" de polo y, sobre todo, con la magnificencia de sus arboledas, vistas desde las terrazas señoriales, ahora sin gente. Al irnos, ya entrada la tarde, contemplamos por última vez, con pena, el blanco castillo, blanco como un cisne, emergiendo de las frondas verdes que lo rodean.

Y hacia el este de Chapultepec, el hipódromo "Las Américas", con sus bellos jardines, y más lejos, hacia el norte, la Plaza de Toros, otro de los lugares de atracción de los mexicanos. ◆

E 330



UNA FRENADA A PUNTO ✱ puede salvar una vida

Esto lo logrará con el nuevo LIQUIDO PARA FRENOS HIDRAULICOS YPF que...

...no causa corrosión ni deformación de las partes metálicas del sistema de freno.

...no desintegra ni modifica la dureza de las partes de caucho del mismo.

...es estable a altas temperaturas ambientes y a las que producen las fuertes frenadas.

en el futuro compre CONFIANZA... es decir compre CALIDAD y SEGURIDAD, usando

LFH

LIQUIDO PARA FRENOS HIDRAULICOS

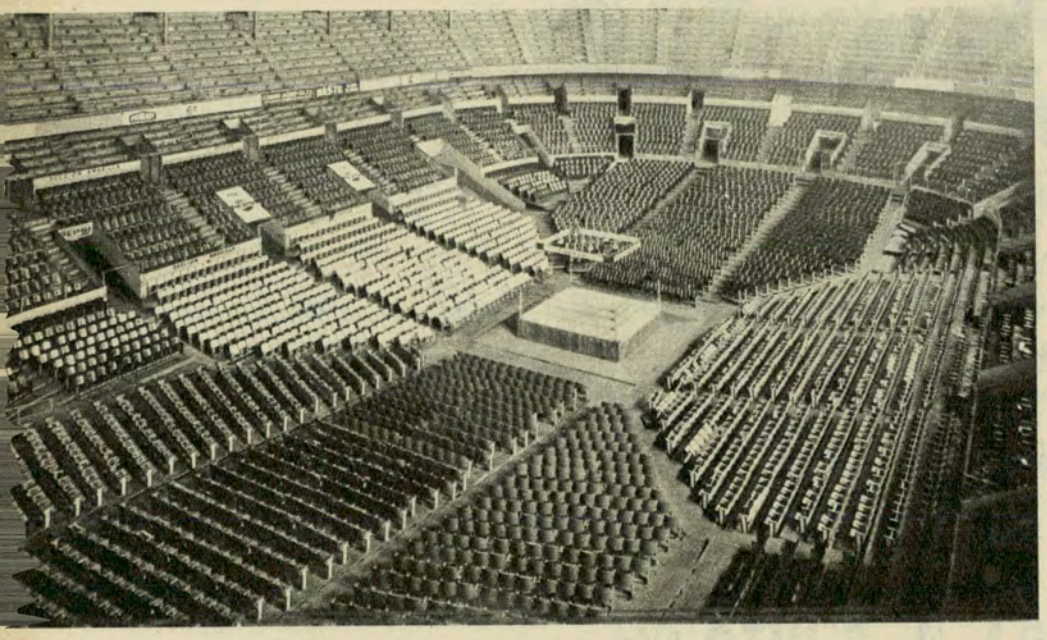
servicio extra severo - grado 190

En envases de 250 cm³, 1 y 20 lts.

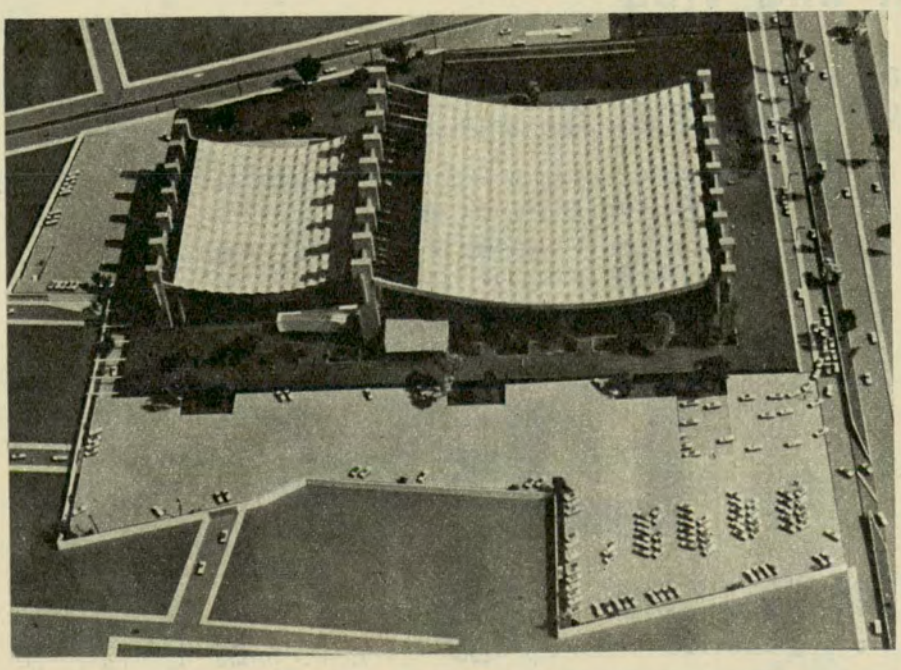
YPF

un nuevo producto de alta calidad

LAS MELANCOLIMPÍADAS



La arena "México", con capacidad para más de 14.000 espectadores, situada a 16 km de la Villa Olímpica, fue utilizada para el desarrollo de los encuentros de boxeo.



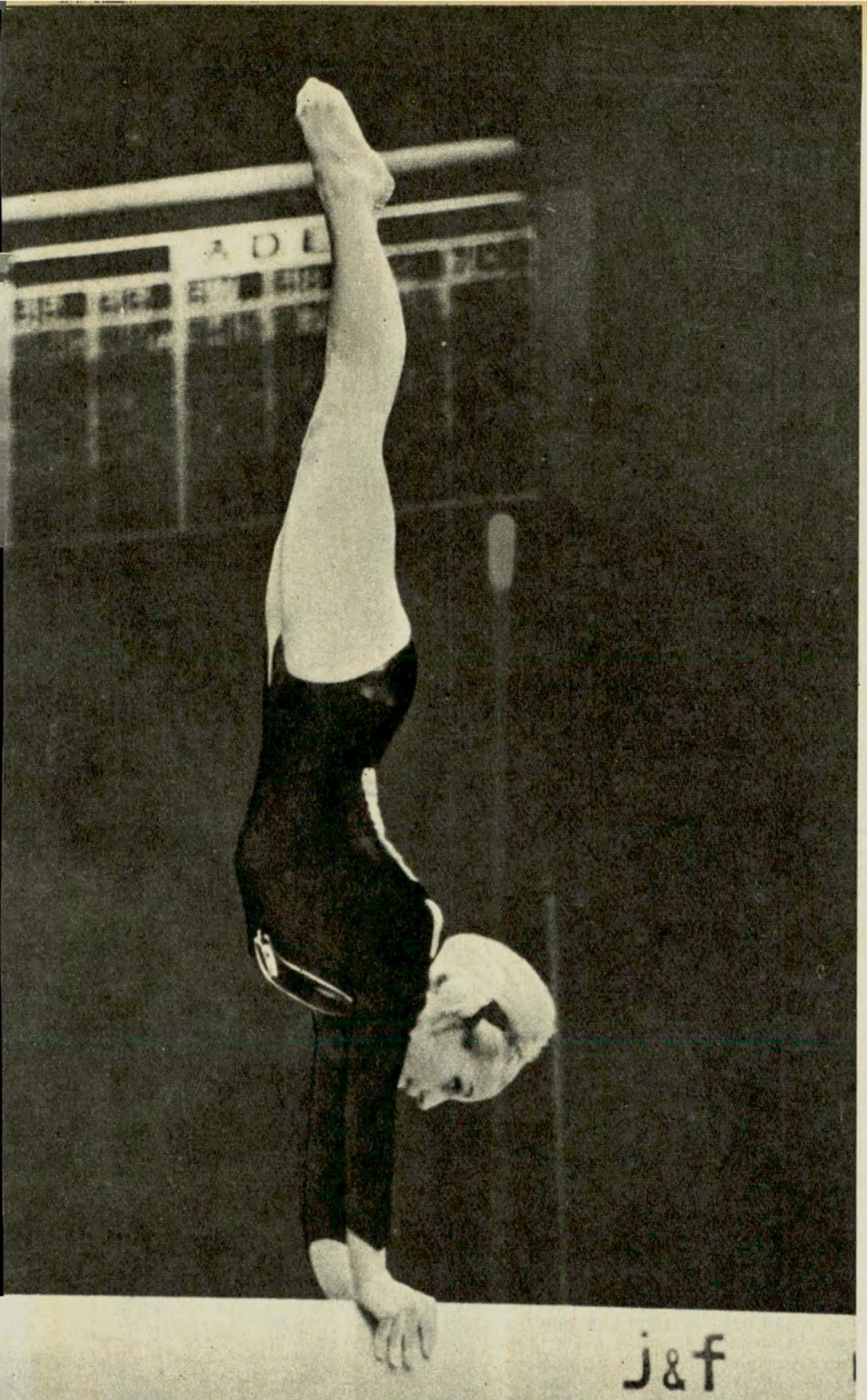
Maqueta de la alberca olímpica: las competencias de natación y water polo tuvieron como marco este moderno edificio, terminado definitivamente en el año 1968.

Y todo se acabó. Realmente nos tuvieron que echar fuera del estadio. No queríamos irnos. No podíamos. ¿Cómo íbamos a poder, cómo íbamos a comprender que se había acabado la fiesta y que había que volver a la realidad? Lo que esperamos durante cuatro años se fue. ¡Y duró tan poco! Cuatro años esperando por quince días. Totalmente desproporcionado. Pero es que somos como niños, y nunca dejaremos de serlo. Esperamos locamente que llegue el día de la fiesta. Después, un minuto antes de irnos, no nos dan ganas. Luego descubrimos que la fiesta no es como esperábamos, y nos vienen a buscar cuando nos parece que íbamos a empezar a pasarla bien.

Avery Brundage fue el papá que hoy nos despertó para que volviéramos a casa. "Declaro clausurados los Juegos de la XIX Olimpíada." ¿Por qué tenía que decir eso? Y sin embargo tenía que ser así. No era posible seguir con la fiesta. La fiesta que vistió a toda una ciudad, que nos hizo olvidar nuestras peleas y las de todo el mundo.

Las palabras de la clausura oficial comenzaban a poner en el pasado al *México 68*, con sus diseños de toda la ciudad, con las tres mil lindas edecanes encargadas de atender a los atletas, periodistas y visitantes, vestidas con trajes hechos en tela estampada con el *México 68;* con los coches y ómnibus oficiales también con el mismo diseño; con las grandes palomas en todas las calles, en carteles luminosos, en calcomanías; con los miles de ceniceros, escudos; con los símbolos de los deportes en cada esquina; con la gente de todos lados, sacándonos fotos, filmándonos y mirándonos como nosotros los mirábamos a ellos; con los ciclistas entrenándose en el Anillo Perisférico, seguidos y rodeados por automóviles y camiones llenos de entusiasmo; con

por Cristián Petit de Murat
PARA AUTOCLUB



Vera Caslasvka fue la "vedette" de "México 68": la bella gimnasta, ganadora de varias medallas, contrajo enlace durante las olimpíadas con un atleta checoslovaco.

las banderas de todos los países frente al Bellas Artes, a la Villa Olímpica, a los estadios.

La única manera de sentir las Olimpíadas realmente está en ser un habitante de la ciudad donde se celebran. Los demás llegan, ven, se sorprenden o se decepcionan y se van. Muchos son veteranos del asunto. ¿Pero nosotros? Nosotros, que vimos crecer la Olimpíada desde que era chiquita, y que francamente nos parecía imposible que algún día se fuera a realizar; nosotros, que vimos surgir estadios que parecían que nunca iban a estar listos, que leímos *México 68* un millón de millones de veces, que llevaremos los aros olímpicos en las placas de nuestros coches todavía durante todo 1969, cuando la Olimpíada sea ya un recuerdo un poco lejano y cada vez menos real; nosotros, que tendremos que ver despintarse, deteriorarse, desaparecer todo lo que significó la Olimpíada; nosotros..., ya pasamos. Y es triste. Nunca volveremos a ver otra Olimpíada. No importa si ésta nos gustó o no. Lo importante es que cuando uno sabe que no va a tener nunca más algo, ese algo se vuelve terriblemente necesario. No importa que la Olimpíada sea algo muy diferente de lo que nos traen los cables de lugares lejanos, las fotos de Olimpíadas ajenas y hasta las mismas películas. Porque la Olimpíada es un drama, jalonado por unos pocos momentos brillantes. Es la oportunidad de una vida, el más grande momento de ella para los triunfadores. Y rara vez se ve un triunfo olímpico alegre. Los himnos hacen llorar. Y ver a todos estos muchachos venidos de tan lejos, con una medalla de oro colgada del cuello y los ojos llenos de lágrimas fijos en un punto que está mucho más allá de su bandera trepando por el mástil, no es un espectáculo alegre, probablemente porque uno sabe que están en el momento más trascendental de sus vidas, que nunca más tendrán algo igual.

La otra cara de la moneda

La Olimpíada es diferente cuando se la mira cara a cara. Porque un glorioso maratonista cuando pasa a cuatro metros de nosotros por una de las calles que recorremos todos los días no es nada glorioso. Es generalmente un pobre hombre demacrado, que no puede ni con su alma, pero que sigue corriendo en medio de sufrimientos horribles por el pretendido honor de su patria; un patético espectáculo creado para el goce de una multitud no muy lejana del concepto que animaba a los espectadores del circo romano. Sólo que ahora somos más.

Yo tuve que ver a Pedozza, de México, llegar al Estadio Olímpico después de la caminata de 50 kilómetros, y dar la vuelta a la pista vomitando entre las aclamaciones del público. Y vi a un boxeador norteamericano llorar a gritos cuando fue descalificado en la final por dar un fuerte cabezazo accidental a su adversario. Y vi a un ciclista inglés correr absolutamente solo más de 150 km, bajo el más infernal calor del mediodía mexicano, sin que nunca fuera alcanzado ni alcanzara a nadie. El pelotón puntero, formado por más de cincuenta corredores, le sacaba más de 15 minutos. El le sacaba 10 a los de atrás, muy desperdigados. ¿Para qué seguir? Pero él seguía, y su cara, llena de sudor, y el sufrimiento que expresaba a cada golpe de pedal, no se me olvidará nunca, mientras pasaba entre una multitud que jamás lo miró... Compartí la vergüenza del equipo mexicano de fútbol, que "tenía" que ganar la medalla de oro y sólo logró ser sepultado bajo una lluvia de almohadones al perder la medalla de bronce, frente al Japón, entre los insultos y abucheos de ochenta mil personas. Y la terrible desolación de Echeverría, que también "tenía" que ganar los 1.500 metros en natación y llegó sexto, ante la mirada del presidente de la República y su familia y 15.000 espectadores que lo hubieran ahogado de buena gana. Y vi un jinete japonés que en la Copa de las Naciones perdía el equilibrio después de cada obstáculo, que casi destruía con su caballo, y que recorrió media pista montado a un costado del animal, hasta que cayó ruidosamente, como cualquier jinete de domingo sobre caballo alquilado.

El fuego olímpico

Pero también vi todo lo bello que no se ve de lejos. La ceremonia de inauguración de los Juegos, por ejemplo. ¡Yo estaba allí! Y nunca olvidaré la conmovedora ovación de todo el estadio a Checoslovaquia, ni al abanderado de la delegación de Mongolia, salido directamente de los tiempos de Gengis Khan, ni cómo nos rompimos las manos y las gargantas para mostrarles a todos, nuestro gusto de que vinieran a visitarnos. Se gritó y se aplaudió hasta el infinito el nombre de cada país. No olvidaré el desconcierto que provocó la entrada de la Unión Soviética. Todo el estadio quedó en silencio. Hubo unos cuantos chiflidos, y luego, la ocurrencia genial. Detrás del gigantesco Zhabotinski, que llevaba la bandera con el brazo extendido completamente, caminaba la pequeña Natasha Kuchinskaya, la preciosa gimnasta, uno de los grandes ídolos de la Olimpíada. Y ochenta mil personas se pusieron a gritar Na-ta-sha..., Na-ta-sha, mientras ella nos saludaba y sonreía, sorprendida por algo que nunca esperó. Recuerdo también que aquel día salió México... y se acabó el mundo. Y cuando los australianos cambiaron sombreros con el público, rompiendo su formación. Y cuando pasó la delegación de Suecia y muchos gritaron "suecas sí, suecas sí, suecas sí..."; y luego la antorcha en manos de Enriqueta Basilio, de 19 años, primera mujer que enciende el fuego olímpico, que encendió todo el estadio con su entrada.

Después... el deporte. Miles de ilusiones rotas, El inútil "competir" alabado por el viejo Barón, sin la menor posibilidad de triunfo. La belleza del triunfo de una Vera Caslavska, que llevó la gimnasia a un plano de hermosura totalmente artístico. La guerra psicológica de los grandes velocistas en el velódromo, ganando con la cabeza más que con las piernas. La táctica infalible de los corredores africanos en las carreras de fondo de atletismo, que acabaron ya definitivamente con el eterno favorito Ron Clarke. La aburrida repetición de triunfos de los nadadores estadounidenses. El salto imposible de Beamon, casi 8,90 m, que no acababan nunca. Seguía volando. No podía ser. Pero fue, y de rodillas él daba gracias al cielo, donde estuvo tanto rato. El estilo absurdo de Fosbury para el salto de altura, acostándose hacia atrás y pasando la varilla primero con la cabeza; el estilo que "no tenía nada que hacer", según los críticos americanos, y que batió el récord olímpico y ganó la medalla de oro.

También hubo puños negros y desafiantes en el aire. Pero no eran necesarios. El poder negro se demostró claramente en el atletismo. Sólo dejaron unas cuantas pruebas a los blancos, para que resaltara aún más su poderío.

"La espcsa de México"

Pero hubo más aún. Hubo la boda de Vera Caslavska, junto con Natasha, la figura más popular, la auténtica "vedette" de estos *Juegos Olímpicos*. Y el día antes de la clausura Vera se casó en la Catedral de la Ciudad de México con un atleta checoslovaco como ella, ante más de ocho mil personas presentes, y las cámaras de televisión, que, en un pro-



El estadio azteca que sirvió de escenario para las



Modelo de lo que después fue la Villa Olímpica, México.



mpetencias futbolísticas.



ur de la ciudad de

grama especial en colores, llevaron a millones de personas la imagen de la boda del año, mientras en todos los demás canales, durante todo el día, pasaban "sports" cada media hora diciendo: "Felicidades, Vera", con una foto de ella. Y todo México estuvo con Vera esa noche de su matrimonio, oficiado por el arzobispo de México. Entonces, si Natasha era la "novia de México", adorada por chicos y grandes, el 26 de octubre Vera, después de ganar cuatro medallas de oro sobre Natasha, le ganó la última jugada convirtiéndose en "la esposa de México".

Esa noche todo cambió. De repente llegó el invierno. Se acabaron las lluvias. Se empezaron a caer las hojas, mientras los boxeadores hacían caer a puñetazos las últimas medallas de las Olimpíadas.

Al día siguiente estábamos otra vez en el Estadio Olímpico, acompañados por 79.999 personas, viendo que la Olimpíada se nos estaba yendo, que la fiesta se había acabado. Vimos la Copa de las Naciones casi sin verla. Estábamos tristes. Volvieron a desfilar todas las banderas. Por última vez. Salieron los atletas. Todos mezclados, riéndose, saludando. Y el estadio se llenó de sombreros, miles de sombreros agitándose, y un solo y enorme sombrero contra el crepúsculo de un día en que le decíamos adiós a nuestra Olimpíada. Fuegos artificiales divinos. Sobrenaturales. El *México 68* que estaba en el tablero electrónico se cambió por *Munich 72*. Y los mariachis, ochocientos mariachis, comenzaron a tocar "Las Golondrinas". Entonces era cierto. Se nos iban los *Juegos Olímpicos*. Y todos se pusieron a bailar en la pista, a hacer rondas. Había negros con túnicas que corrían hacia nosotros y nos tiraban besos. Y las edecanes, con sus vestidos rosas, azules, naranjas, negros, con las letras *México 68*, saltaban a la pista y se tomaban de las manos con todos los atletas y se besaban y se reían. Era la última vez que ellas se vestían así. *México 68* estaba *out*. Ya todo se había terminado. Pero no queríamos irnos. La fiesta recién había empezado, ¿no? Nos tuvieron que apagar las luces, como antes nos habían apagado el fuego olímpico. Muchos siguieron bailando por las calles de México hasta las dos de la mañana. Nosotros nos fuimos lentamente. En el suelo había muchos diarios de hoy, el último día de nuestros *Juegos Olímpicos*. Muchos vasos con el diseño *México 68*.

Adiós, *México 68*. Hola, Melancolimpíadas.◆

REVOLUCIONARIA

AUTO ANTENA CON MASTILES DE REPUESTO

REEMPLAZABLE EN 3 MINUTOS



fisantel AUTO-ANTENA CAÑA DE PESCAR ®

Cuesta igual que cualquier antena común y brinda más ventajas

En caso de rotura no es necesario cambiar la antena completa, basta con colocar el mástil de repuesto que lleva en su guantera

ASEGURAMOS SU MAS ALTO RENDIMIENTO POR SU CALIDAD EXAGERADA

UNICA CON GARANTIA POR 100 AÑOS

Además proveemos los accesorios completos para transformar el mástil de repuesto en una hermosa caña de pescar

SOLICITELA A SU PROVEEDOR

Patente 151-571

FABRICA Y GARANTIZA
CABALLITO
AUTOMOTORES S.R.L.
Av. J. B. ALBERDI 793
Tel. 99-6798 - Bs. As.

itinerario gastronómico

por Angela Silva
PARA AUTOCLUB

el besugo en ESPAÑA

EL MAS MADRILEÑO DE LOS PESCADOS

QUE un país sea una península, no es, a primera vista, más que un accidente geográfico; pero desde el ángulo del *"gourmet"* puede convertirse en un singular privilegio, sobre todo si, como en el caso de España, al Mediterráneo y al Atlántico se suma ese prodigioso receptáculo de peces y mariscos que es el Cantábrico.

Sentado frente a su mesa en Madrid, a la que llegan pescados desde los cuatro puntos cardinales, el comensal puede elegir entre los percebes, las vieiras, las lampreas, las centollas del Cantábrico, las langostas, las ostras, los camarones que vienen del Sur, las lubinas, los salmonetes, los pulpitos del Mediterráneo, o de más lejos aún, el bacalao que los vascos van a buscar al Mar del Norte.

Y esto para no nombrar sino las especialidades.

En medio de tanta riqueza, el cliente de Madrid elige besugo. Vaya a saber Dios por qué; pero lo cierto es que el besugo se ha convertido, según Julio Camba, en *"el más madrileño de los pescados de mar"*.

Sea por lo que fuere —lo prueban las estadísticas— el besugo es el pescado que más corrientemente se consume en Madrid y, misterio aún más profundo, ha pasado a ser un plato típico de Nochebuena.

Como los platos populares siempre tienen su gracia y como, en general, los argentinos —impenitentes devoradores de carne— nos limitamos a tres o cuatro formas tradicionales de cocinar el pescado (filet, mayonesa, budín, a veces cazuela), voy a dar una clásica receta madrileña.

Digamos, además, que en nuestras costas se pesca muy buen besugo y que está entre los pescados más baratos.

Receta de besugo a la madrileña

Se limpia el besugo y se le sacan las agallas. Se le hacen 6 cortes por un solo lado y se pone en cada uno una rodaja de limón. Se echa un poquitito de aceite en una fuente de horno y se coloca allí el besugo, se sala y se lo rocía con vino blanco.

Se cubre el pescado con puré de tomates y se echa encima una pasta hecha con 100 gramos de aceite, 2 cucharadas de pan rallado, media de perejil picado, pimienta y un poco de vino blanco.

Se cocina al horno unos veinte minutos más o menos.

NUESTRO MAIZ

A Carlos V le llevaron del tesoro

el maíz en AMERICA



del Perú —según cuentan los cronistas de Indias— un tallo de maíz con tres hojas y dos mazorcas en oro macizo. Era, dicen, un trabajo primoroso; pero tal vez, aparte su valor artístico, lo que movió a no fundirlo (como tan bárbaramente se hizo con otras piezas), fuera el motivo mismo, aquella planta desconocida en Europa que ocupaba un lugar de excepción entre los cultivos de América.

Porque si para el europeo, *trigo-pan-alimento*, forman casi una unidad, para el americano el maíz fue eso y mucho más, hasta el punto de que se haya podido hablar, en América, de una civilización del maíz.

Se lo cultivaba prácticamente en todo el continente y lo vemos figurar en la alimentación, en la ofrenda ritual, en las decoraciones, las leyendas y los cantos.

Las fiestas del maíz entre los incas se celebraban el quinto mes del año, velando, durante tres noches, frente a un montoncito de granos mientras el sacerdote hacía las invocaciones. Y el maíz figuraba en las ofrendas al Sol junto a las llamas y la coca; y harina de maíz se echaba al océano para volverlo propicio; y sólo maíz crudo y agua era permitido consumir durante el ayuno ritual.

Y seguimos tropezando con el maíz lo mismo en las decoraciones de los aztecas que entre los mitos que registra el *Pojol-Puj*, libro sagrado de los quichés, tanto entre las tribus del noroeste argentino, como más tarde en la alimentación de las tribus guaraníes, que lo conocían con el nombre de *avatí*, que aún conserva en el habla popular de la provincia de Corrientes.

Después del descubrimiento y de la consiguiente revolución alimentaria que produjo, el maíz fue desplazado, aunque sólo en parte, pues hasta nuestros días sigue constituyendo la base de la alimentación en muchas regiones y es, sin lugar a dudas, el rasgo común y distintivo de la cocina de las tres Américas.

La Argentina puede jactarse de un vastísimo repertorio de platos sobre la base de maíz, desde el elemental choclo asado a las brasas, hasta *"la humita de las recias comilonas"* cantada por Lugones, desde las *tistinchas* casi rituales de la Puna, hasta el familiar pastel de choclo de nuestras mesas ciudadanas, cuya receta daremos a continuación.

Pastel de choclo

6 choclos rallados
2 cucharadas de manteca
½ cucharada de harina
4 cucharadas de leche
sal, media cucharada de azúcar, pimienta
2 yemas y 2 claras a nieve

PARA EL PICADILLO

½ kilo de carne picada
1 cebolla picada
1 tomate picado
½ ají picado
½ cucharadita de azúcar
pimienta, aceite

Preparar el picadillo y dejar aparte.

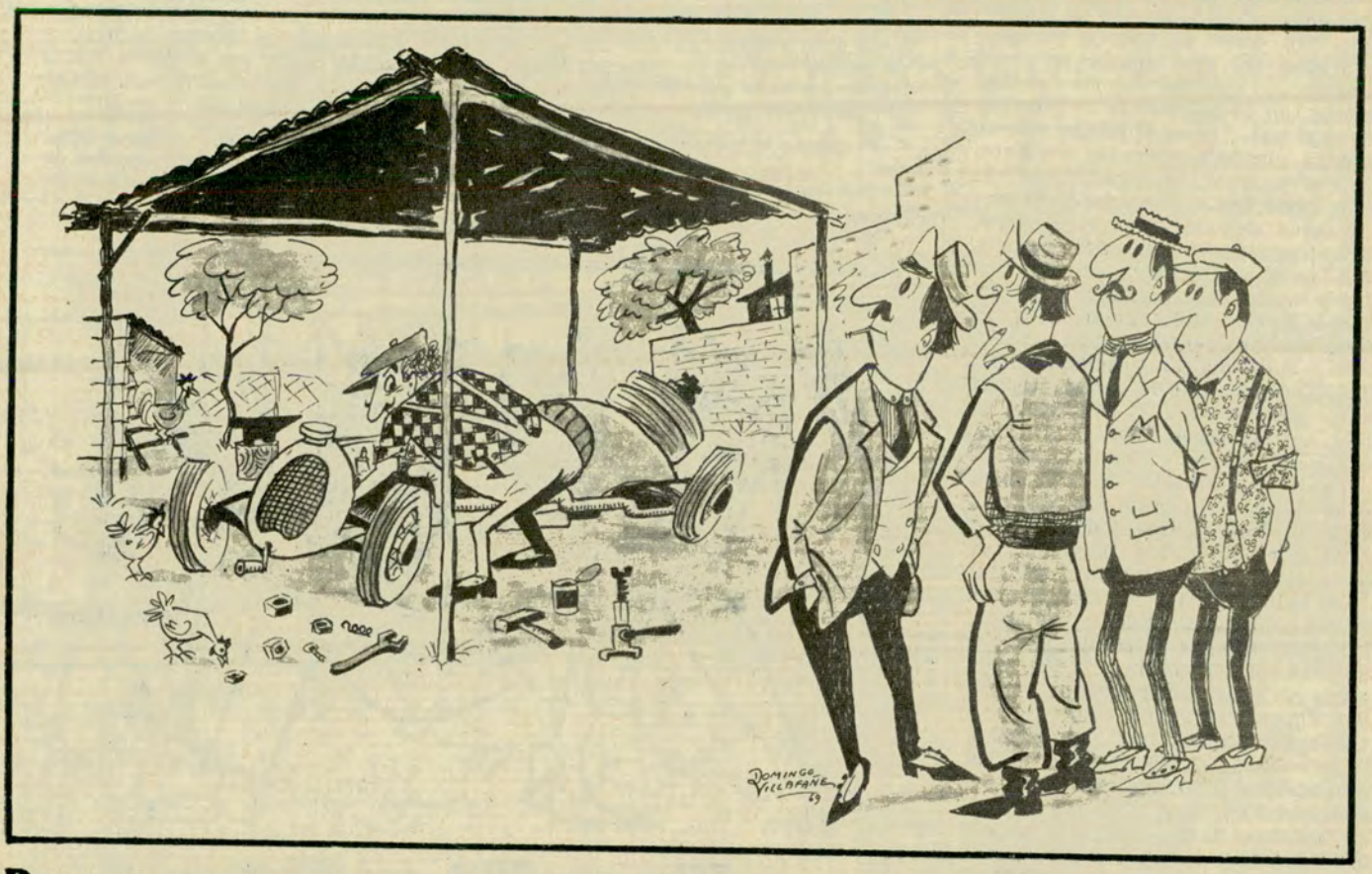
Con la manteca, harina y leche hacer una salsa blanca, que se sazona con la sal, el azúcar y la pimienta. Agregar los choclos, las yemas ligeramente batidas y las claras a nieve, mezclando muy suavemente.

Poner en una fuente de horno el picadillo, cubrir con el choclo, cocinar en horno a temperatura mediana durante 20 minutos más o menos.

Nota: Puede ponerse entre el picadillo y el choclo una capa de duraznos descarozados y en rebanadas, o de duraznos de lata, sin el jugo. ◆



LA "PIECITA"



DESDE luego que todo el mundo conoce hoy, aun cuando sólo sea por referencias, a Coronel Díaz, *progresista localidad*, según el difundido clisé, de la campaña bonaerense. Pero la verdad es que en el caso presente la calificación está bien empleada, pues cuenta Coronel Díaz con Palacio Municipal, Iglesia de N. S. del Perpetuo Socorro, amplia plaza céntrica con su respectivo busto del Libertador, Club Social y Deportivo, Colegio Nacional, dos o tres cinematógrafos, umbrosas whiskerías, potentes altavoces publicitarios en las esquinas principales, y en fin, todas esas mejoras que logran homogeneizar desesperadamente a la mayoría de las ciudades argentinas.

Pero hacia la época cuando ocurrieron los sucesos que me propongo relatar no era así precisamente, sino que por el contrario todo estaba por hacerse. ¡Ah, feliz de la Laguna de las Viudas (que así se llamaba antes de merecer la denominación castrense-antropocéntrica que hoy la uniforma con la restante toponimia de Buenos Aires) inmersa en su eglógico atraso campesino de entonces!... Nada; ni histéricos alaridos radiofónicos ni endeudamientos bancarios, ni *Votad la Vista Violeta* ni martilleos metálicos a la puerta de ningún taller. Nada absolutamente, salvo el apagado rugir, de vez en cuando, de algún automóvil pasando a la distancia para o de la Capital turbaba la grata modorra de esta nueva Arcadia. Mas, por desgracia y como suele ser común, llegó el día en que lo bueno se acabó. Y vale la pena señalar que ello verdaderamente comenzó con el arribo del Maxwell que de segunda mano comprara Antonini, el herrero. Después fue Rafael, el hijo de don Natalio, quien adquirió un Ford para atender mejor su criadero, según dijo. ¡Ah, poder diabólico del mal ejemplo!... Porque ya no pasó mucho tiempo sin que Emilio, el hijo del chacarero Juan Crouzet, comprase a su vez un Sear. Y luego otro vecino trajo otro coche. Y más tarde vinieron más. Hasta que Vitali lo desafió a Crouzet a correr una cuadrera en auto. Con lo que quedó iniciada para interrumpirse ya más, la vida deportiva del pueblo.

Ya en este estado las cosas, y como si ellas de por sí no fuesen suficientes, comenzaron a circular por la carretera principal, que al fin y al cabo allí no más estaba, los vehículos que en desatada carrera pretendían el triunfo en los grandes premios automovilísticos argentinos. Fue entonces, merced principalmente a la radiotelefonía (o la T. S. H. como se la llamara hasta reciencito), que los pobladores de la zona se despertaron oyendo los nombres antes desconocidos de los Duggan, de la Fuente, Riganti, Bucci, Marelli, Gaudino y otros más, cuyas proezas a tantos kilómetros por hora dejaba lela a la gente. Lo cual, como es lógico estando abonado el campo cual lo estaba, suscitó apasionado entusiasmo entre el mocerío, siendo muchos los que no sólo aspiraban a emular a aquéllos sino también a ganarles en franca lucha carreteril. ¿Qué tiene, pues, de particular que en tan promisorio ambiente apareciese de súbito Calamaro para consumar su increíble aventura, que aún hoy se recuerda en la moderna ciudad con comentarios que van desde la indignación impotente hasta la franca risa burlona?

Bien, pero, como para que se entiendan los hechos, son menester previas explicaciones, voy a procurar brindarlas. Sucedió que Ignacio Calamaro llegó a *La Laguna* como si fuera un meteoro precipitado desde los cielos europeos sobre los vírgenes campos argentinos. El mismo se encargaba con amplia locuacidad y escasísima modestia de suscitar y aumentar la expectación que provocaba: era de los mejores y más com-

por Ernesto A. Arribi

ILUSTRO DOMINGO VILLAFAÑE PARA AUTOCLUB



pletos mecánicos, automovilistas y aviadores de Italia y Europa entera; había competido mano a mano con los famosos Bordino y Nazzaro, fue compañero de entrenamiento de su pariente, el ex-recordman mundial Ralph De Palma, perteneció a la escuadrilla aérea de Gabriel D' Annunzio y el triunfo de la Aviación Italiana en el último conflicto debióse, en resumidas cuentas, a una innovación introducida por él en sus aeroplanos, la cual les permitió superar por lejos la velocidad de sus enemigos. Para perfeccionar precisamente esa innovación cuyo secreto guardaba celosamente era que, luego de escrutar concienzudamente el mapamundi, había escogido aquel rincón de la pampa argentina donde no solamente existía idílica tranquilidad y anchuroso espacio para correr, sino también buena gente de paz de la cual ningún peligro podía emanar para su invento. Acá, pues, montaría su taller y probaría con soltura el revolucionario artefacto destinado a convertir en vertiginoso bólido la más ruin *cafetera*. Y a propósito, y para no dejar lugar a dudas sobre la bondad de su invención, traía consigo un mísero automovilito italiano en desuso, dentro del cual probaría aquella *piecita*, como con jactanciosa humildad él la nombraba. Demás está decir, que en los días inmediatos a su llegada era ya el forastero centro de la curiosidad y el comentario pueblerino: unos maravillándose sin recatos, expresando otros irónicamente su desconfianza.

—Dice que con su invento nada les queda ya por hacer a los norteamericanos con sus Duesenbergs y sus Packards.

—¿Y con qué les va a ganar? ¿Con esa lata abollada que se ha traído de Italia?

—Mejor, entonces. Si les gana con eso quiere decir que el invento es muy bueno.

—¿Y dónde va a preparar la cosa? ¿Debajo de esas cuatro chapas que le deja tener Antonini en el gallinero?

Pero dijesen lo que dijesen, y aunque efectivamente su taller se reducía a un golpecito desvencijado y sin herramientas casi, que el herrero le dejó armar en el fondo de su casa, lo cierto es que el *as* italiano prosiguió impertérrito golpeando y limando su cochecito hasta... que llegó el día en que el pueblo se quedó con la boca abierta viendo pasar como una exhalación sobre sus polvorientas calles a un legítimo *racer* de carrera. Porque no cabía duda alguna de que *la lata aquella* más parecía volar que correr.

—¡Qué velocidad!... Pero éste debe andar a ciento y tantos por hora.

—¿Cien, decís? Ponele ciento cincuenta y te quedás corto todavía.

Tal hecho significaba, sin discusión posible, el éxito rotundo de *la piecita* de Calamaro. Pero desgraciadamente y en medio del alborozo despertado por el mismo, el itálico piloto anunció su decisión de volver a su tierra para negociar la patente del aparato. Lo cual representó para la alegría de los lagunenses lo mismo que si se les vertiese encima un aguacero de invierno, y el vecindario todo se desesperó viendo escapársele la oportunidad de hacer famoso su terruño.

—¡Mirá vos! —decía alguno— *podrían juntarse unas cuantas personas de plata como Durante, Crouzet, D. Luis Martínez y unos cuantos otros y comprarle el invento al gringo para explotarlo acá.*

—¡Y es claro, hombre! Sería una gran sorpresa para la Argentina que de aquí en donde estamos surgiera la gran industria del automovilismo nacional.

Pero todo fue inútil; el inventor parecía resuelto a irse con su invención bajo el brazo. Entonces se intentó lo único que podía intentarse

para retenerlo unas semanas más; organizar una competencia de automóviles en su homenaje a realizarse a la entrada de la primavera. Estaba bien; el héroe aceptó quedarse una temporadita todavía para actuar como juez de largada en el certamen.

Y fue así como nació una viva ansiedad entre los volantes locales: ¿A quién le cabría la fortuna de lucirse ganando en presencia de una de las más destacadas figuras del deporte mecánico mundial?... Una secreta inquietud devoraba a todos por dentro, aunque nadie quería aparentarlo. Y quizá el más preocupado de ellos era Narciso Ovejero, hasta el punto de que en un momento dado no supo disimularlo. Y hago esta suposición en vista de que estando en el despacho de bebidas de los hermanos Viera, el borracho Manzini le dirigió esta pregunta de sopetón:

—¿Y vos no pensás ganar la carrera?

—No sé, che... Corren todos muy preparados.

—¿Y qué hay con eso? ¿Por qué no te los pasás a los demás al cuarto sacándoles ventaja?

—¿Sí, che? ¡Qué lindo! ¿Por qué no me enseñas vos cómo?

—Pero es fácil, pavo. Mirá; el tano ése, Calamaro, se va a vender su invento a Europa, ¿no? Bueno. ¿Qué te costaría a vos darle unos miles de pesos para que antes de irse y sin que nadie lo sepa te coloque en tu coche la piecita esa que él fabrica? Total; de sobra se va a dar cuenta de que vos no te vas a largar allá, al otro mundo para armarle después lío con su invención.

—Pero, che... ¿Sabés que a lo mejor?...

Y fue el propio Manzini, quien para la ocasión supo mantenerse ejemplarmente fresco, el que actuó de parlamentario: hubo ofertas y contraofertas, junto a solemnes juramentos de guardar el secreto. Al final fue menester transigir pagando cuatro mil ochocientos pesos y ni un centavo menos por *la piecita*, a la que el propio inventor se encargó de montar a solas y sigilosamente dentro del coche, cuyos efectos prohibió rigurosamente fuesen probados antes de largarse la carrera. Tanto misterio era explicable, pues cualquiera que viese la operación podía traicionarla copiando el sistema, y por otra parte, convenía para el buen triunfo del corredor que nadie sospechase por anticipado la innovación de que gozaba su automóvil.

Así llegó el gran día de la prueba y, cosa extraña, los rostros de todos los participantes demostraban tan extraordinaria fe en su propia victoria que alguien podría sospechar en algún pacto demoníaco que les garantizase el triunfo. Hasta que largaron. Y aquello se convirtió en el estruendo, griterío y polvareda de todas las carreras. Y también como de costumbre los velocímetros de los mejores parecieron estancarse antes de marcar los cien. Hubo desde luego accidentes y abandonos. Empero para Narciso Ovejero no fue del todo ingrata la suerte, ya que consiguió clasificarse en tercer lugar. ¡Pero a qué vergonzoso promedio!... Furioso por desempeño tan deslucido se lanzó desde su vehículo apenas llegado y corrió en busca de Ignacio Calamaro. Pero no lo halló en ninguna parte; ni en el palco oficial de donde se retirara indispuesto ni en su taller ni en la fonda. Hubo que convencerse; se había ido apresuradamente en su cochecito destartalado.

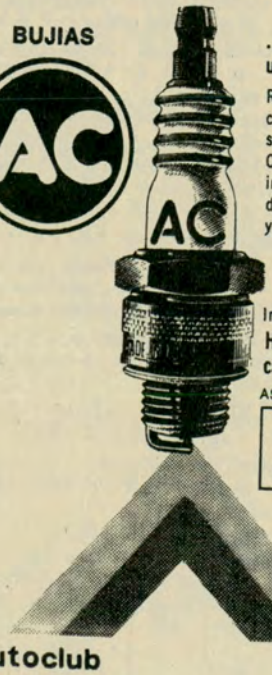
Y así fue como durante semanas y meses el insigne "as" siguió siendo eje obligado de las conversaciones, a medida que la verdad se abría paso y los lagunenses se enteraban de cómo, a la chita callando, había vendido *la piecita* a todos los participantes de la carrera organizada en su honor. Sin embargo hubieron aún de transcurrir algunos años para que el vecindario se enterara de que la *mísera cafetera* con que el veterano piloto demostrara velocidades tan sorprendentes, era nada menos que un poderoso *Gran Prix*, el cual luego de triunfar brillantemente en numerosos torneos internacionales había venido a parar a manos de Calamaro, por quedar fuera de competencia al abolirse en Europa la fórmula de cilindrada a la que pertenecía. ◆

AC6

Cubra todos los kilómetros del nuevo año!

BUJIAS

AC



...inseparables de un buen motor

Recorra confiado todos los caminos de 1969 y llegue seguro a los años 70. Con Bujías AC, su automotor ingresa en otra dimensión del arranque, el pique y el rendimiento. Utilizadas en la famosa línea de motores 7B Chevrolet 250 y 230. Incorpórelas. Y gane.

Hay una Bujía AC para cada marca de vehículo

ASEGURA SU CALIDAD

GM

5142

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

ESCUELA DE MECANICA

(AUTOMOTORES)

CURSOS 1969 - (MIXTOS)

MECANICA LIGERA

CARBURACION

ENCENDIDO

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

AFINADO MAYOR

MECANICO EN AUTOMOTORES (INTEGRAL)

VACANTES LIMITADAS

INSCRIPCION A PARTIR DEL 3 DE FEBRERO DE 1969

INFORMES

Av. VELEZ SARSFIELD 850, Capital - T. E. 21 - 6650

RAUL B. DIAZ, EL FUNDADOR

Un prócer de la civilización argentina en el cincuentenario de su fallecimiento

por Juan Isidro Tamburini
PARA AUTOCLUB





Una maestra, un rancho y casi cuarenta alumnos: así era la Escuela Nº 7 de Cobres en la antigua Gobernación de Los Andes. Díaz luchó para cambiar esa realidad.

EL gran debate, acaso el más luminoso de todo el historial parlamentario argentino, ya se había realizado. La sabia Ley 1420, *Monumento de Sabiduría*, al decir de Loyarte, que era fruto de sus desvelos, andaba ensayando sus primeros pasos por la patria. Capital Federal liberaba a sus inspectores de enseñanza primaria de las tareas de orientación e inspección —que nunca pudieron realizar— de las escuelas del interior.

Detrás de todo, el espíritu del gran Sarmiento seguía insuflándole aliento vital, vigoroso y eterno, a su divisa civilizadora: *Educar al Soberano*. En ese momento —1890— Raúl B. Díaz asume las tareas de Inspector de Escuelas de Territorios. Es la hora exacta de su destino. Pocos años antes había recibido su título de profesor normal de manos de aquel francés ilustre que se llamó Paul Groussac, a la sazón director de la Escuela Normal de Tucumán. Brillantísimas notas jalonan su vida de estudiante. En el lustro que va de la sanción de la ley a este instante, él está impetuosamente ensayando sus fuerzas en el campo de la educación. Un aliento de patria caldea sus arterias. A través de su existencia ese será el motor que movilice todas sus empresas.

De regreso de Villa Mercedes, donde inicia su carrera docente, dicta en el mismo establecimiento donde se graduara, cátedras de Geometría, Trigometría, Agrimensura y, en la Escuela Normal de Maestras de la misma ciudad, Pedagogía. En el ínterin desempeña la vocalía de la *Sociedad Sarmientina de Tucumán* y es redactor del periódico *Tucumán Literario*, socio activo de la *Unión Fröebeliana Argentina de Paraná*, socio correspondiente en Salta del *Centro Científico Literario de Buenos Aires* y miembro del *Congreso Pedagógico Libre*, celebrado en la Capital Federal en 1890.

Acción intensa y múltiple. Experiencia rica y rápida. Vocación ardiente que abre de par en par las puertas de su alma a las corrientes educacionales que se agitan dentro y fuera de la patria.

Su figura de educador se destaca ya con nítidos perfiles y su nombre adquiere sólido prestigio. Tanto, que Estanislao Zeballos, en el *Congreso Pedagógico Libre del noventa*, en Buenos Aires, dice cálidas palabras en su elogio y lo propone para presidirlo.

Su fama llega a oídos de Benjamín Zorrilla, a la sazón presidente del Consejo Nacional de Educación.

—*Es el hombre para el difícil cargo que usted busca.*

Y así llega Díaz al Consejo. Sin padrino. Sin recomendación. Por la puerta amplia abierta por sus cabales. Y era, por otra parte, de la única manera que podía hacerlo. En el transcurso de toda su existencia mostrará su repulsa hacia los favoritis-

mos y las recomendaciones. Tenía demasiado optimismo y se sentía lo suficientemente fuerte para no reclamar ayuda en la ascensión. Acaso porque así se lo vio, se lo respetó siempre en el Consejo y se lo admiró y quiso tanto en el magisterio.

Prácticamente los territorios nacionales fueron incorporados a la Nación a partir de aquella fecha.

Díaz tiene frente a sí un vasto horizonte geográfico vacío de silabario (en el 45 % de la extensión total de la República, que era la que correspondía a los territorios nacionales, sólo funcionaban 36 escuelas, casi libradas a su propia suerte) y en el Consejo una oficina pelada en la que únicamente aparecía su figura. Es el terreno baldío con su arquitecto al frente. Hay que empezar por abrir los cimientos, hacer la casa y organizar la vida en ella. Empresa delicada y difícil. Visión de estadista, alma de educador y temple de soldado se requieren para salir airoso. El reúne en grado superlativo todas esas condiciones. El tiempo lo confirmará. Y, desde el primer día, se da a su tarea con pasión de enamorado. En ese instante, 30 años pletóricos de vida y juventud carga sobre sus espaldas. Edad magnífica para la gran conquista.

Los harapos del presupuesto

Apenas organizada la oficina traza el programa de acción con matemática minuciosidad, que cuenta con el beneplácito de sus superiores, y se larga a conocer el escenario en el que habrá de concretar su sueño. Tierras incultas, campos apenas poblados, distancias enormes, rudimentarios y muy escasos medios de transporte, sendas borrosas e inciertas que sirven de rutas. Soledades peligrosas. Ningún halago ofrece la perspectiva de recorrerlas... ¡Pero es necesario hacerlo! Desde Buenos Aires la visión aparece deformada. Sólo en el terreno se pueden evaluar con exactitud todos los factores, positivos unos, negativos otros, que habrán de tenerse en cuenta para organizar una labor orgánica y fecunda.



Una escuela cordillerana, la Nº 23, cuando Neuquén era Territorio Nacional.

De estos días iniciales, él dirá más tarde: *Nació la Inspección en* 1890 *envuelta en los harapos del presupuesto, en medio de la indiferencia de las gentes, cuando la geografía, el estado social, los núcleos de población, la marcha de las escuelas y las necesidades intelectuales de los territorios era un misterio, cuando ni iniciativas creadoras ni perfeccionantes, ni propagandas útiles, ni entusiasmo vigoroso favorecían su cultura.*

En esas, sus primeras andanzas, hallaría, sin duda, frescas todavía, las huellas de Carlos N. Vergara, recorriendo las escuelas del Chaco, Formosa y Misiones; las de Víctor N. Molina inspeccionando las de Río Negro y las de Marcelino Elizondo, las chaqueñas y misioneras. Los únicos que hasta entonces se habían arriesgado por aquellos senderos desiertos, difíciles y semidesconocidos.

Díaz siente apremio. Sabe que sin el conocimiento cabal del vasto predio en que habrá de realizar su siembra, todo empeño será vano. Y hay que ganar tiempo, porque lleva años la demora.

Cuando retorna de su primera gira, sus primeras palabras conmueven a sus superiores. El cuadro observado tiene más sombra que lo imaginado, y él, que alguna vez escribió buenos versos, sabe pintarlo con maestría. Por otra parte, su pasión de educador pone a sus palabras acento emocionado y convincente, que penetra muy hondo. ¡Quién sabe si esa visión sombría de la patria no influyó en su ánimo como en el de Sarmiento las hordas salvajes de Quiroga asolando a San Juan! Por contraste, Sarmiento se hizo educador. Acaso Díaz, por la honda angustia de entonces, puso al servicio exclusivo de la educación toda su existencia.

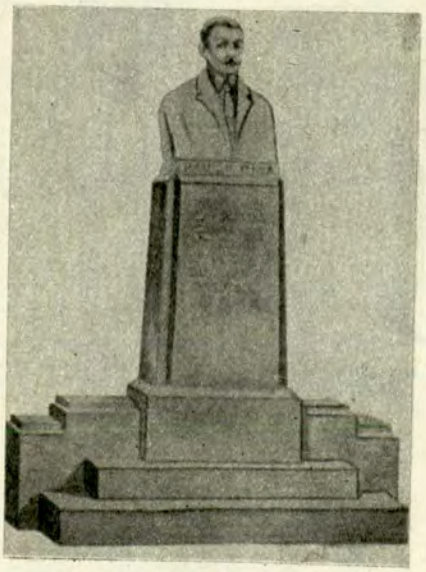
En el Consejo sólo se hablaba en esos días del panorama descripto por don Raúl, quien aprovecha la circunstancia para lograr las primeras partidas que habrán de llevar mejoras a la escuela y al maestro.

Su actuación al frente de la Inspección se extiende desde 1890 hasta 1916. Durante todos esos años, con excepción del tiempo que le demandó su viaje a los Estados Unidos, seguirá recorriendo las sendas de la patria. De ese conocimiento profundo nace el acierto de su gestión y la fecundidad de su obra.

Díaz, ya lo dijimos, fue el FUNDADOR. Tiene que hacerlo todo, o al menos, planearlo todo: organización administrativa y técnica que va desde los planos para la edificación escolar, hasta la redacción de los programas de enseñanza. Y lo más difícil e ingrato: librar batallas diarias para lograr la inclusión en el presupuesto de las partidas necesarias para la creación de escuelas, provisión de muebles y útiles, construcción o refección de locales, mejoras salariales para sus maestros y mil y una exigencias más que impone un plan educativo con los vastos alcances que le había asignado.

Sabe cabalmente lo que en ese momento se le puede ofrecer a la escuela territoriana. Y a eso se concreta. Su sentido de la realidad se mantiene en constante lucha con los eternos teorizadores. *Los partidarios de planes enciclopédicos de enseñanza,* dice, *deberían dejar un momento las plácidas regiones de la teoría pura en que viven y venir a estos puntos donde recién se anuncia la vida civilizadora.* Y allí habrá que buscar el origen de su triunfo. Pero al maestro le ofrece, con sus instrucciones verbales, sus circulares, sus escritos en el *Monitor de la Educación Común* y en el periodismo, un panorama amplio del problema educativo. Su *realismo* no lo embreta en una escuela de horizontes estrechos. Sabe hasta dónde puede llegar en ese instante, pero muestra la senda abierta, el arribo a la meta lejana de halagadoras perspectivas.

Y porque así concibió su acción, todavía hoy tienen vigencia muchas de las intrucciones que se conservan en las amarillentas páginas de los



Maqueta del monumento que se inauguró en General Pico, el 25 de Octubre de 1942, "homenaje del magisterio, cooperadoras y vecinos" de aquella localidad pampeana.

libros de Inspección de más de una escuela humilde perdida en los confines de la patria, y en las múltiples de sus libros, escritos y folletos.

Más allá de la escuela

Díaz tuvo, además, la virtud de fortalecer en el ánimo del maestro su vocación docente, su espíritu de responsabilidad y sacrificio. Su vida y su obra eran sus mejores ejemplos. A tal punto que sólo bastaba pensar en él para ahuyentar los desalientos y las claudicaciones. Y es importante hacer notar, que para gravitar de la manera que lo hizo en el espíritu de sus maestros, jamás usó del halago inmerecido ni de la sonrisa complaciente. Le asqueaba la demagogia. Y era, por el contrario, acaso demasiado serio. Ogro lo llamaron alguna vez. Y lo fue. Pero nunca frente al maestro, para quien había siempre, en su corazón, un trasfondo de ternura, sino para los malos políticos que querían capitalizar su prestigio a costa de la escuela.

En el breve espacio de un artículo periodístico, difícil resulta ofrecer el panorama integral de una vida tan rica. Pero, se impone, al menos, una síntesis que abarque las aristas más sobresalientes de su personalidad y un recuerdo de las aspectos más destacados de su obra.

Digamos, entonces, que, además de los problemas específicos de la escuela, ocuparon su preocupación asuntos de otra índole, que también hacían al progreso del país y al afianzamiento de su cultura.

Se ocupó de la colonización y su voz se alzó contra los que creían que la mejor manera de hacerlo era otorgando concesiones inmensas. Se oponía a que el Estado entregara la tierra a una minoría, y en grandes extensiones, porque de esa manera, decía, *habría ducados y desiertos.*

Se ocupó de los chilenos que poblaban la precordillera —problema que no ha dejado de tener actualidad en los días que corren— y de los galeses de la costa atlántica. Proponía una acción inteligente sin demora y sin pausa, para asimilarlos. El lo estaba haciendo con sus escuelas como bandera y avanzada.

En sus impresiones de viaje trata sobre los vientos, aguas, climas, geografía física, económica y política, productos vegetales y animales, viviendas, caminos, estación, puertos, cultivos, riego, medios de transporte (la galera, el ferrocarril).

Se ocupa de los errores geográficos y trata de que se los suprima en las futuras cartas y mapas. Aborda el asunto de la toponimia, etc., etc.

Y no se piense que es un mero enunciador de problemas. Su mente disciplinada de investigador cala hondo en todos, y los desarrolla con la amplitud que le permite su tiempo, aportando siempre soluciones.

Juan P. Ramos, en su Historia de la Instrucción Pública en la Argentina, al abordar la parte correspondiente a los territorios nacionales, dice: *De los Territorios y Colonias Nacionales existe una completa historia escolar en los informes y estudios publicados oficialmente por el Inspector General don Raúl B. Díaz.*

Como Sarmiento, pedía a cada instante escuelas, escuelas, escuelas.

Dimensión de maestro

Comprende que *sin justicia económica no hay estímulo ni medios para la perfección didáctica*, y libra verdaderas batallas para lograr aumentos de sueldos, pasajes y viáticos para sus maestros.

Substituyó, poco a poco, a los sin títulos por los diplomados, y a los extranjeros, por nativos. Pero no abrió heridas. Tuvo tacto para realizar el cambio sin lastimar a nadie. Tampoco se piense que fuera un enemigo del extranjero. Por el contrario, comprendía su contribución al progreso del país; pero pensaba, juiciosamente, que en una nación en formación, la educación debía estar en manos de nativos.

En su afán de aprendizaje pide permiso para realizar un viaje a Estados Unidos. Se le concede, otorgándosele únicamente pasaje de ida y vuelta, su sueldo y el viático común... Y no necesitó más. ¡Qué tiempos! ¡Qué hombres! Allá permaneció dos años aprendiendo con la pasión de sus días de estudiante. Observó todo el panorama de la educación y extrajo valiosas enseñanzas. En su libro *"Viajes a Estados Unidos, notas sobre educación"*, se puede apreciar cuán pródiga fue aquella cosecha y cuántas de sus semillas fructificaron en nuestro predio.

En el espacio de tiempo que va de 1905 a 1909 crea siete Inspecciones Seccionales en el interior de la República. La organización dada por él, en aquel entonces, es la que todavía subsiste. Tan largos años de vigencia proclaman la bondad del sistema.

En síntesis: Organizó todo el sistema de enseñanza en los territorios y colonias nacionales. Substituyó el fortín por la escuela. Recibió la Inspección con 36 de ellas y la entregó con 371. Redactó programas y planes de estudio. Creó bibliotecas escolares y públicas. Les dio, desde el primer día, la jerarquía que les correspondía a la escuela y al maestro. A aquéllas, tratando de dotarlas de los medios materiales que hicieran menos difícil la misión civilizadora que, desde su seno, libraría el maestro, y a éstos, ese sentimiento diríamos misional que requiere la función docente.

Fue colaborador de *La Prensa* y de otros diarios y revistas del país. Publicó una serie de cartas y de crónicas de viaje: *Río Negro, Neuquén y La Pampa Central*, en 1893. *De Patagonia a Buenos Aires*, en 1893. *Chubut-Santa Cruz y Tierra del Fuego*, en 1895. *Tierra del Fuego*, en 1901 y 1902, *Territorio del Chubut: la emigración galesa, en* 1902; *Hacia el trópico* y *Atlas de Misiones*, en 1902.

Dos folletos: *Cómo cobran los maestros* e *Instrucción a los Inspectores Seccionales* y varios libros, siendo el más importante, sin duda alguna, su obra cubre: *La educación en los territorios y Colonias Nacionales*, que comprende los tomos siguientes: 1) *Informes*. 2) *Propaganda y viajes*. 3) *20 años de inspectores*.

Con la perspectiva que da el tiempo, la figura de Raúl B. Díaz adquiere las dimensiones propias de los grandes maestros. Podría sentarse a su vera sin desmedro, y dialogar con idéntica jerarquía. Así lo comprendió el magisterio y, para su gloria y su recuerdo, tuteló muchas escuelas con su nombre y erigió en bronce y en quebracho su efigie inolvidable. ◆



La Escuela Nº 14 de Neuquén. Así era ese instituto educacional en el año 1943.







Buenos Aires en

La música en el mármol

Por Violeta Valls

FOTOS DE ANIBAL APARICIO PARA AUTOCLUB

NUESTRA gira en busca de relieves y formas hace esta vez escala en un apacible y residencial barrio porteño. Un barrio donde en cualquier momento podemos extraviarnos debido a la imprevista aparición de sus diagonales y donde las vías del ferrocarril San Martín son también otra diagonal que siembra de triángulos el mapa vecinal.

Estamos, por supuesto, en Devoto (Que para muchos es "villa"). Cuando llegamos a Salvador María del Carril y Segurola, nuestra cámara descubre una pareja humana singularmente hermosa. Parecen dos deidades de alguna mitología nórdica. Tienen formas suaves y sus rostros delicados están juntos, con la mirada perdida a lo lejos. Arrodillados, pero no genuflexos, sino sonrientes, confiados y muy armoniosos, estos dos seres representan el 5º movimiento de la Sinfonía Pastoral.

Mayor es nuestra sorpresa al encontrarnos frente a otra creación inspirada en el 1er. movimiento de la citada sinfonía beethoveniana. En pleno corazón devotense, sobre Plaza Arenales, una niña pastora lleva un corderito a cuestas. La estatuita de mármol es todo poesía.

El creador de ambas obras fue el escultor italiano Leone Tomassi, a quien atribuimos una calidad artística poco habitual: la de trasmitir emoción. Esa misma emoción estética que se encuentra sólo junto a las auténticas obras de arte.

La escultura moderna, que posee muchos admiradores y no pocos detractores, tiene una simbólica representación en la "Maternidad" ubicada desde hace poco tiempo en la plazoleta Teniente General Ricchieri, en la avenida Francisco Beiró al 4800.

Ciudad de Banff es el nombre de una plaza ubicada en el vecindario de Versailles. El centro de la misma ostenta un grupo masculino en bronce titulado *Plenitud de la Vida*, que es obra del argentino Antonio Gargiulo, creador de otras obras meritorias, tales como: *Hierro Viejo*, *Humildad* y *Tregua*.

Unas pocas cuadras más y llegamos a Villa Luro. Detenemos el coche en Rivadavia y Albariño; más precisamente, a una cuadra y media de allí, porque la cantidad de "chocados" que en lamentable cuadro bordean la plaza *Ejército de los Andes*, nos obliga a ello. Tal circunstancia se debe a la proximidad de la seccional 44ª.

El verde cuadrado de la plaza, bien cuidado, no armoniza con aquel marco. Pero menos con la desidia que se hace cómplice de la maldad en forma de barro sobre una estatua. Paradójicamente, esta estatua de mármol simboliza *El Progreso* y representa una pareja humana en actitud



1 **LOS ANDES, de Luis Perlotti (argentino), en la Plaza Los Andes, barrio de Chacarita.**

2 **QUINTO TIEMPO DE LA SINFONIA DE BEETHOVEN, de Leone Tomassi (italiano), en Salvador María del Carril y Segurola, Villa Devoto.**

3 **SEDIENTO, de S. de Ysolla (española), en la plaza Rodríguez Peña, Barrio Norte.**

4 **Monumento a Simón Bolívar, de José Fioravanti (argentino), en el Parque Rivadavia, barrio de Caballito.**

5 **Detalle del monumento a Bernardo de Irigoyen, de Gil Benlliure (español), en la plaza Rodríguez Peña, Barrio Norte.**



relieve

ULTIMA NOTA

muy plástica. En el basamento puede aún leerse: "Tony Noël, París, 1906".

Si queremos hacer periodismo-verdad, aquí está la foto acusadora. Aunque las lluvias hayan lavado el barro, de todos modos nos apena encontrar esta evidencia de una imperfecta educación para el arte. Impedimos "pisar el césped"; pero no hay quien impida el atentado y la torpeza. Y menos aún quien tenga la feliz ocurrencia de hacer limpiar tantos mármoles manchados, y tantos otros "condecorados" por manos anónimas.

"Caballito criollo del galope corto..."

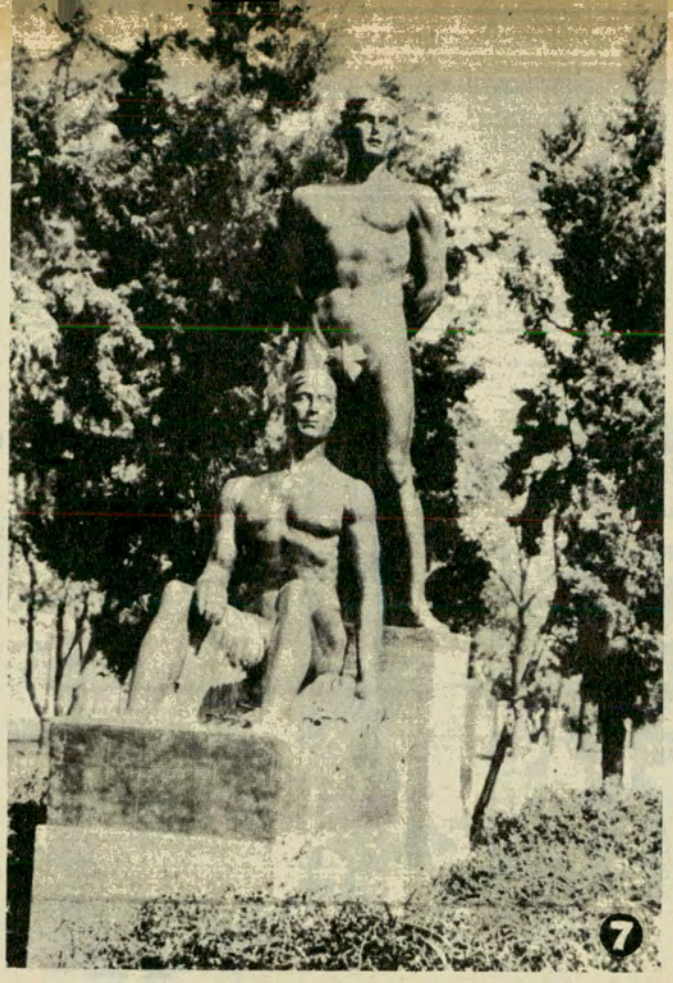
Presente en tanta poesía épica como se ha escrito desde Homero hasta nuestros días, el caballo ha simbolizado siempre para los artistas del cincel una seductora fuente de inspiración, aunque muchas veces no se ajustase el arte a la realidad. El brío, la vitalidad, la fuerza del instinto son las actitudes clásicas de los caballos que acompañan a los héroes hasta su prisión de bronce. Las patas delanteras arañando el aire en enloquecido gesto, que reprime el freno, cuadraban muy bien con la majestuosidad de un jinete real o mitológico.

Por tal motivo, cuando contemplamos la mansa figura del caballito criollo creado por Emilio Sarniguet para *El Resero*, valoramos la inteligente observación de este animalista, que con la más absoluta objetividad representativa creó una estatua ecuestre muy nuestra, tan nuestra y autóctona como el mate.

El Resero está emplazado en el rincón más adecuado a su temática: Tellier y Avenida de los Corrales (ex Chicago). Allí está el Mercado Nacional de Hacienda, la mayor concentración de



6 **EL PROGRESO**, de Tony Noël (francés), en la Plaza Ejército de los Andes, barrio de Villa Luro.



7 **PLENITUD DE LA VIDA**, de Antonio Gargiulo (argentino), en la Plaza Ciudad de Banff, barrio de Versailles.

ganado del país. Aún hoy, como hace muchas décadas, los reseros arrean el ganado hacia los bretes usando el trasporte más antiguo: el caballo.

Estos "cow-boys" en plena era electrónica no tardarán, tal vez (si seguimos fieles a las proteínas animales) en ser reemplazados por algún método o proceso mecánico y entonces sí, *El Resero* pasará a ser un símbolo más para el enriquecimiento de nuestro acervo folklórico.

Perlotti, el escultor de Eurindia

Precoz tallista y aventajado alumno de Lucio Correa Morales, de Pío Collivadino y de Carlos Ripamonte, la plasticidad del rostro aborigen atrajo a Luis Perlotti desde muy temprano en su carrera de artista. En procura de esos rostros autóctonos viajó por Bolivia y Perú, países que hoy cuentan con muchas de sus creaciones.

Una de ellas, tal vez la que más lo caracteriza, es el grupo vaciado en bronce que se halla situado en la plaza *Los Andes*. La obra que dio nombre a la plaza está constituida por tres típicos ejemplares de las distintas razas aborígenes. El ona, el tehuelche y el calchaquí están individualizados tanto en sus características físicas como de vestimenta.

Otras obras de inspiración autóctona del mismo autor son: *Dolor indio*, *Tocador de quena*, *Acuyico* y *Las tejedoras*. También se ha encargado a Perlotti muchas "maternidades", y hay varios bustos de próceres realizados por él, en parques y plazas porteños. Amigo de poetas y músicos boquenses, su homenaje a Juan de Dios Filiberto es un cemento coloreado que integra la "galería" Caminito.

HEMOS recorrido nuestra ciudad.

Vimos monumentos por los que habíamos pasado de largo muchas veces, ya que, como decíamos en nuestra nota inicial, somos víctimas del trajinado siglo XX, donde sólo la espera en rojo de nuestra vigía —el semáforo— nos da escaso respiro para mirar hacia los costados. Y ver. Ver que Buenos Aires tiene muchas obras de arte que pasan inadvertidas. Pero que nuestra cámara (no queremos pluralizarla, porque pecaríamos de ostentosos) ha tratado de rescatarlas de la indiferencia.

No hemos pretendido inventariar la estatuaria callejera. Pero sí hemos buscado con curiosidad lo más representativo de cada barrio, de cada plaza o parque.

Muchos personajes históricos pasaron por nuestra lente. Muchos otros aún no están en el bronce, a pesar de viejos anuncios (caso Lisandro de la Torre). Otros, como Rubén Darío y Gabino Ezeiza, ocupan al fin su lugar en el recuerdo hecho bronce.

No siempre fue fácil nuestra tarea. Hubo imprevistos y tropiezos, se llamen días nublados o chaparrones. O estatuas sucias. A veces se sumaban estas dificultades a los *rod-points* de los monumentos, insalvables sin la maravillosa ayuda del teleobjetivo.

En fin, las estatuas, por ser eso, cosas fijas, inmóviles (con sol, sin sol, con lluvia, con manchas, con cientos de vehículos entre ellas y nosotros), llegaron a veces a desesperarnos en nuestro intento de fijarlas sobre el celuloide.

Creemos modestamente haber logrado nuestra meta de divulgación escultórica de la ciudad.

A pesar de los caprichos del clima.

Y, ¿por qué no?, de nuestra impaciencia.◆

PUBLICIDAD A. C. A.

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

Servicio de Previsión para socios

M 951

PARA ASEGURAR



SU AUTOMOVIL

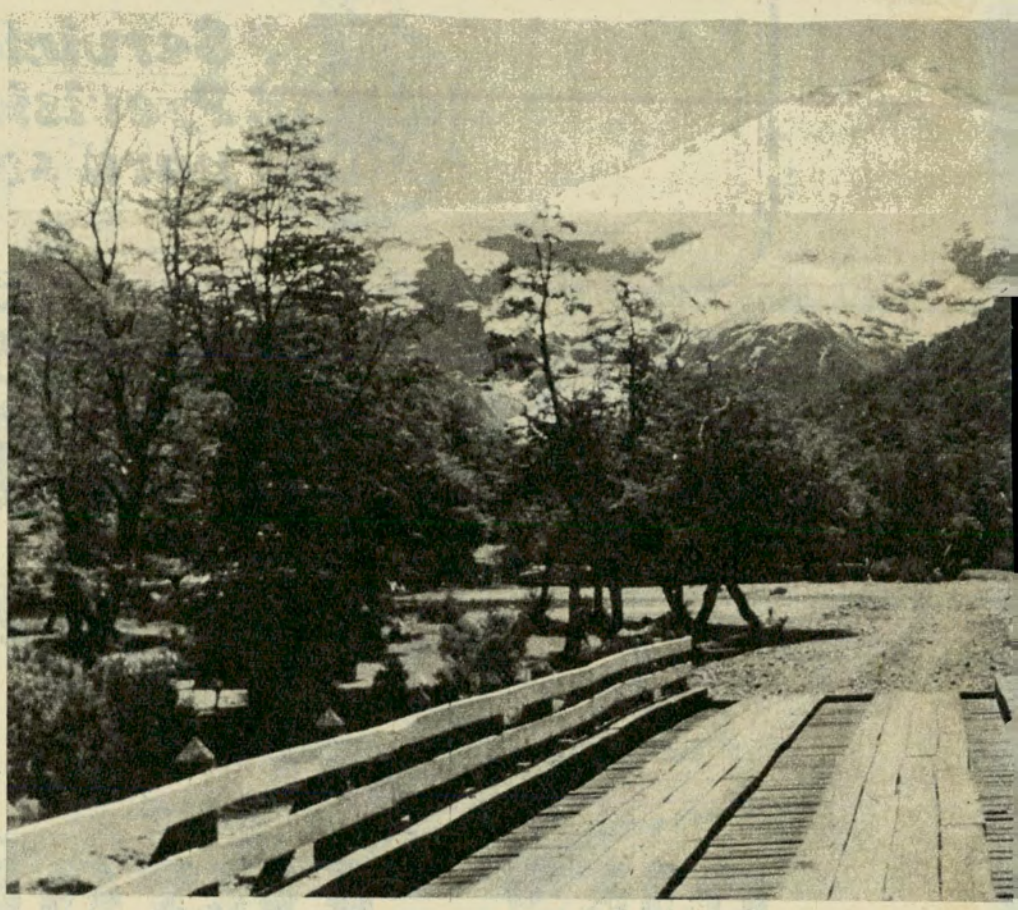
a tarifas y franquicia que brindan un positivo beneficio económico

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.

EL PAVIMENTO



Imponente visión del Cerro Tronador, uno de los paseos de los alrededores de Bariloche,

Nuevo y acelerado obras la Dirección

LA ruta pavimentada entre Buenos Aires y San Carlos de Bariloche está a punto de concretarse en su totalidad.

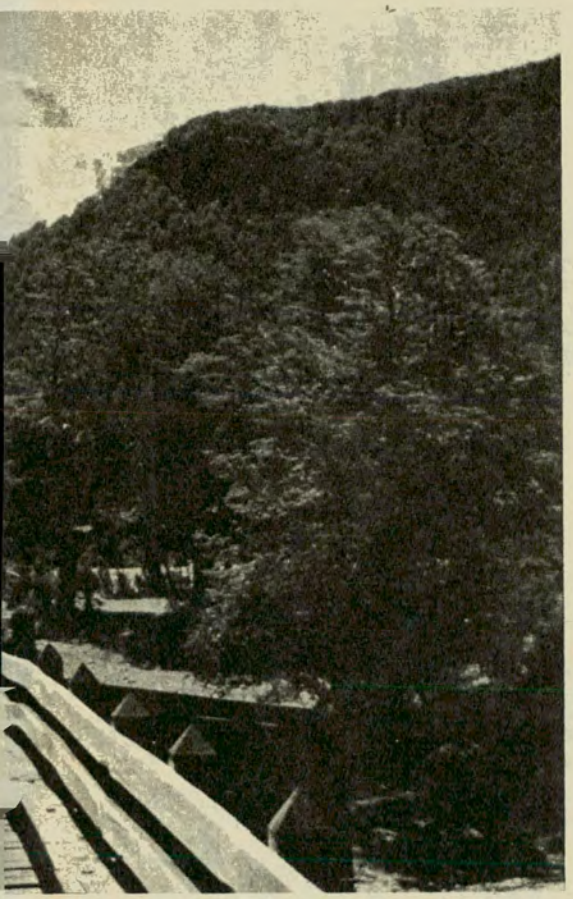
Aquello que durante muchos años pareció un sueño irrealizable es ya un hecho prácticamente cumplido y la Dirección Nacional de Vialidad de la Secretaría de Obras Públicas de la Nación puede vanagloriarse de haber dado cima en menos de dos años a una de las obras más reclamadas por el turismo. Con tal motivo, y en vísperas de completarse, AUTOCLUB se apresura a ofrecer a sus lectores la completa descripción de la nueva y hermosa carretera. Tomada en buena parte de su recorrido, por medio del cuentakilómetros de nuestro automóvil, la distancia registrada entre Buenos Aires y Bariloche fue de 1775 kilómetros.

En un futuro inmediato esa distancia podrá acortarse, cuando se complete la pavimentación del tramo de 180 kilómetros entre Arroyito Challacó y Piedra del Aguila, a lo largo del río Limay, y que formará parte de las obras fundamentales de El

Espectacular paisaje en Pichi Traful, junto al



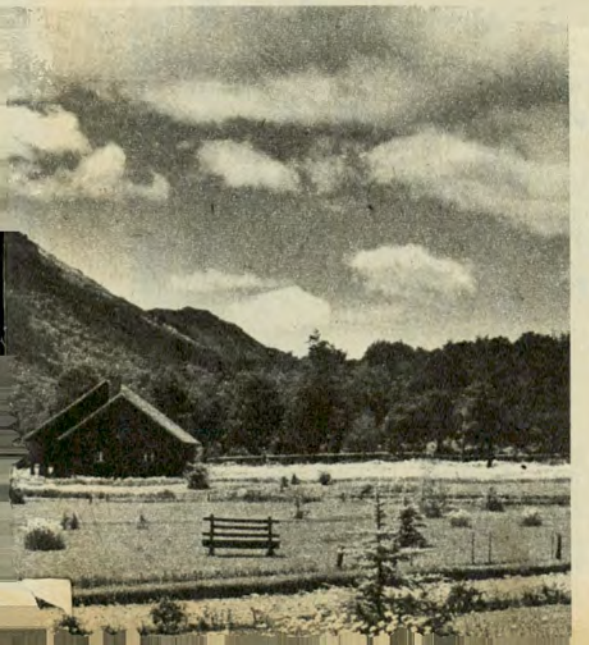
LLEGA A BARILOCHE



desde el puente del río Manso, en Pampa Linda.

ritmo imprimió a las Nacional de Vialidad

pintoresco camino de los Siete Lagos, en Neuquén.



Chocón. Habrá entonces, desde Neuquén, dos rutas asfaltadas hasta San Carlos de Bariloche.

Los treinta kilómetros finales

De los 1775 kilómetros señalados, falta pavimentar aún un tramo de menos de treinta en los accesos a Bariloche. La naturaleza rocosa del suelo, en ese sector, obligó al empleo de dinamita y la dureza de los escombros causados por las voladuras determinó una demora en los trabajos a cargo de la empresa Vicente Robles S. A., que sufrió la rotura de algunas máquinas destinadas al retiro de dichos escombros. Pero las máquinas fueron reparadas y se prosiguió luego con la tarea.

Las obras que completaron el pavimento hasta Bariloche, de acuerdo con lo expresado por la Secretaría de Obras Públicas, correspondieron a las rutas 40 y 237 en la jurisdicción de las provincias de Neuquén y Río Negro. Asimismo, la Dirección Nacional de Vialidad prosigue con la reparación de la ruta nacional N° 3 en la provincia de Buenos Aires, cuyo tramo Azul-Chillar es objeto de ampliación. Señala la Secretaría de Estado de Obras Públicas que la habilitación de esos caminos ha venido a llenar una impostergable necesidad para el desarrollo de una parte del país, cuyas bellezas naturales y calidad de población están llamadas a polarizar corrientes turísticas nacionales e internacionales de la mayor importancia.

El nuevo sistema impuesto por el ente estatal de realizar las obras con ritmo acelerado —demostraciones que se efectuaron ya con éxito en las rutas nacionales 2 y 9— permitió que algunos tramos del camino a los lagos del Sur también se anticiparan en su terminación. Así aconteció, entre otros, en el trecho entre Zapala y Catán Lil, a cargo de la empresa Conte-Grand y Alfonso S.R.L., y con los que van de Collón Curá a Ranquel Huao y desde este último lugar a Paso Miranda, mientras que el puente sobre el Collón Curá se terminó 72 días antes del plazo original establecido.

Las obras se reanudaron en 1966

La construcción de estos caminos comenzó en el año 1962, pero fue interrumpida a fines de 1965, cuando sólo se habían ejecutado obras por aproximadamente un 20 % de las cantidades totales ahora realizadas.

Cancelado el contrato original, se



La ruta nacional 237 en su parte final está a punto de completar su pavimentación.



Hermosa vista del Lago Gutiérrez.



Llaman poderosamente la atención del turista los ventisqueros negros del Tronador.

actualizaron los proyectos y se continuaron los trabajos con cuatro empresas. La iniciación de las tareas tuvo efecto el 15 de junio de 1966 y se fijó para la terminación de todas las obras el 15 de diciembre de 1968.

Lo realizado en las provincias de Neuquén y Río Negro consiste en obras básicas completas, con un ancho, en el coronamiento, de 10 metros y una calzada flexible completada con tratamiento bituminoso tipo doble, en 6,70 metros de ancho. En el río Collón Curá se construyó un puente de 232 metros de longitud y 8,30 metros de ancho de calzada, constituido por cinco tramos de vigas de hormigón, de 46,40 metros de luz cada uno.

Se completó en menos de dos años

Destaca la Secretaría de Obras Públicas la magnitud de la obra cumplida, con grandes volúmenes de excavación en todo tipo de terreno. La importancia de los trabajos puede apreciarse por su valor final, de aproximadamente 3.620 millones de pesos, cifra que expresa la magnitud del esfuerzo realizado en escasamente dos años de labor.

La empresa Conte-Grand y Alfonso S.R.L., que tuvo a su cargo la pavimentación del tramo de 135 kilómetros de pavimento entre Zapala y Catán Lil, terminó su ejecución el 23 de noviembre de 1968, teniendo como plazo de finalización el mes de marzo de 1969. Dirigió los trabajos el ingeniero Juan Fernando Ramos, quien inició la obra en enero de 1967. Destaca el ingeniero Conte-Grand el éxito obtenido, como resultado de la experiencia de esa empresa, que es la que más kilómetros de pavimento ha construido en la provincia de Neuquén hasta el presente. Agrega que disponen de un personal eficiente, compuesto por unas 80 personas, de las cuales el 50 % es de la zona. Su calidad es recompensada con los buenos jornales que se abonan. La quincena del operario menos calificado nunca baja de los 35.000 pesos, mientras que el personal superior de técnicos recibe un mínimo mensual de 200.000 pesos, más los gastos de alojamiento, mantención y movilidad.

Proceso acelerado de las obras

Para hablar del proceso acelerado de las obras entrevistamos a miembros de la empresa Marengo S. A. y Welbers Insúa S. A. asociadas, que tienen a su cargo la pavimentación y ensanche del tramo Azul-Chillar, por un monto de 1.250 millones de pesos, que se inició en agosto ppdo. y que se deberá terminar en el breve plazo de diez meses. El ingeniero Edgard Berengueres, destacado en el obrador de la intersección de las rutas 3 y 226, expresó entre otros conceptos, que "dado el carácter de la obra, se requiere buen equipamiento humano y de máquinas modernas pa-



Poderosos equipos se utilizaron para la preparación de la infraestructura de los distintos tramos de la carretera a Bariloche.



Importantes voladuras fueron necesarias en el tramo de la ruta 237, para lograr la ampliación del camino paralelo al río Limay.



El antiguo y pintoresco camino hasta el Cerro Tronador también será objeto de ensanche y remodelación, en casi todo su trayecto.

ra cumplir con el plazo estipulado. Se consigue lo primero con buenas retribuciones y lo segundo con la solvencia de las empresas que en este caso particular recurrieron a equipos totalmente nuevos, especialmente los destinados a la elaboración y colocación de concreto asfáltico".

El concurso de la mano de obra —agregó luego— se obtiene con buenos jornales; pero es justo reconocer, dadas las severas exigencias del trabajo, que el personal realiza un verdadero esfuerzo para cumplir con las tareas que se le asignan, comprometido, asimismo, en llevar a buen término la obra. Todo ello trae aparejado, además, cualquiera sea la jerarquía y de acuerdo con las necesidades del trabajo, el traslado personal por tiempos indeterminados; es decir, se debe dejar la familia y habitar solo en la zona. Evidentemente —continuó diciendo—, para la gente vial no es novedad esta exigencia, pues de por sí lo clásico era esta modalidad que ahora se agudiza debido a los plazos de ejecución más breves. Debemos reconocer también que el ritmo que se impone ahora a las obras es producto de una mentalidad moderna y lógicamente requiere mayores esfuerzos que los sistemas anteriormente empleados."

"El personal de la Dirección Nacional de Vialidad —manifestó más adelante el ingeniero Berengueres—, que controla los trabajos, juega, asimismo, un papel preponderante en la realización de la obra, observando y fiscalizando positivamente las tareas encomendadas a las empresas.

"Con ese ritmo acelerado, todos los días del mes se cuentan como laborables y los descansos están supeditados a las lluvias, que establecen un paréntesis obligatorio a la labor de las 100 personas empleadas en este tramo, las que mueven setenta máquinas modernas. No obstante el esfuerzo —afirmó nuestro entrevistado—, el personal está muy conforme con las retribuciones y el trato que recibe, y a pesar del perjuicio que les significa una lluvia, de tanto en tanto es bienvenida porque les permite descansar."

La nueva estructura de la ruta 3

La nueva estructura de la ruta 3, de acuerdo con lo estipulado por la Secretaría de Obras Públicas, consiste en superponer sobre la existente y en sobreancho de metros 1,30, tres capas de concreto asfáltico en un total de 17 centímetros, rematando la misma con una carpeta de rodamiento de 5 centímetros y sobreancho en alcantarillas y puentes, y rectificaciones de curvas horizontales y verticales para mayor seguridad en el tránsito, con lo que en definitiva se realiza íntegramente la remodelación del camino.

El abastecimiento de agregados y materiales bituminosos para la elaboración de la mezcla asfáltica es



Las embarcaciones que surcan el lago Frías, entre Puerto Alegre y Puerto Frías, transportan gran número de turistas y acampantes, en la excursión desde Puerto Blest.

O 269

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

SU COBRO EN TODO EL PAIS PUEDE SER EFECTUADO EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

O EN CASA CENTRAL Y SUCURSALES DEL

BANCO DE LA NACION ARGENTINA

Y FILIALES EN LAS REPUBLICAS DE BOLIVIA, BRASIL Y URUGUAY

una tarea ímproba, pues hay que asegurar la provisión para un rendimiento diario de más de dos mil toneladas. Completando el grueso de la actividad está en servicio una flota de 80 camiones que transporta materiales antes y después del procesado de mezcla.

Ahora cabe señalar, con referencia a la ruta a Bariloche, que su trazado no se individualiza por un número solamente. Está formada por tramos de la 3, 22, 40 y 237. Se saldrá desde Buenos Aires por la ruta nacional Nº 3 hasta el mojón del kilómetro 719, después de Bahía Blanca, donde seguiremos por la ruta nacional Nº 22 hasta Zapala, en el km. 1042, a contar desde Buenos Aires. Desde allí se adoptará la ruta nacional Nº 40 hacia el Sur, que se recorrerá en una extensión de 241 kilómetros hasta alcanzar y superponerse con la 237 en un tramo de 16 kilómetros. En la Pampa de Alicura se continuará por la ruta 237 hasta San Carlos de Bariloche. La extensión total que registramos en nuestro viaje de diciembre último fue de 1775 kilómetros.

Importantes servicios del Automóvil Club Argentino

Más de veinte estaciones de servicio y camineras del Automóvil Club Argentino jalonan el largo trayecto y aseguran auxilio mecánico en todos los casos. Además, existen tres moteles del Club con sus correspondientes restaurantes, que complementan los servicios en el extenso recorrido, especialmente en lugares tan solitarios como son Aguada Florencio y La Rinconada, en Neuquén.

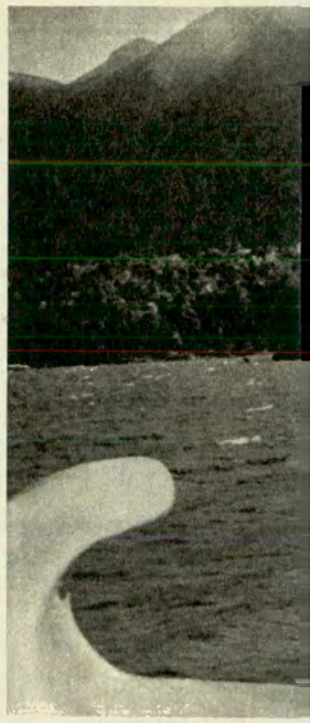
Ofrecemos a continuación, en un solo itinerario, todo el camino, desde la Capital Federal a San Carlos de Bariloche, con las facilidades que el viajero encontrará en su recorrido:

Buenos Aires - San Carlos de Bariloche (ruta pavimentada)

De acuerdo con los mojones de la ruta, y en ausencia de ellos por nuestro cuentakilómetros, daremos en forma aproximada las facilidades que el viajero encontrará:

0 Km. Plaza del Congreso.
7 Rivadavia 7530, *Estación Flores del Automóvil Club Argentino.* Tel. 61-7876 y 61-6102. De allí se adoptará Juan Bautista Alberdi.
14 Cruce Avenida General Paz.
15 Estación de servicio. Gomería.
16 SAN JUSTO. Estación de servicio.
17 Paso a nivel. Nafta.
18 *Estación de servicio del Automóvil Club Argentino* (adherida) Provincias Unidas 2201 - Tel. 621 - 1975.
18,5 Cruce de camino de Cintura. Seguir la ruta 3.
21 ISIDRO CASANOVA. Estación de servicio.
62,3 Empalme con la ruta nacional 205 hacia Saladillo y Lobos. Seguimos por la superposición de las 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 y seguiremos por la primera. Estación de servicio. Restaurante.
72 Estación de servicio. Restaurante. Gomería.
75 Bar.
76,5 Acceso a La Noria. Restaurante.
93 Acceso a Abbott (3 km).
100 Paso a nivel.
104 Cruce pavimentado ruta provincial Nº 41, de General Rodríguez a Lobos y que combina con la ruta nacional Nº 215.
109 Empalme con la ruta nacional Nº 215. Entrada a la zona de San Miguel del Monte.
110 SAN MIGUEL DEL MONTE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
143 *Estación caminera Gorchs del Automóvil Club Argentino.* Auxilio mecánico. Bar.
186,7 Acceso a Las Flores (2 km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera.
191,9 Nafta.
217 Puente canal 11.
222 Bar.
242 CACHARI. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
258 Puente arroyo Azul.
261 Gomería.
263 Acceso a Parish (2 km). Almacén. Nafta.
294 *Estación Caminera del Automóvil Club Argentino.* Tel. 4426. Auxilio mecánico. Bar. Acceso a Rauch, por camino de tierra.
297 Policía caminera.
299 Acceso a AZUL (3 km). *Estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino,* en Hipólito Yrigoyen y Colón. Tel. 4455, y auxilio mecánico, Tel. 3553. Restaurante.
302 Paso a nivel.
307 Cruce con ruta nacional Nº 226 (Mar del Plata-Tandil-Sierra de la Ventana-Bahía Blanca). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Tramo en reconstrucción hasta Chillar.
330 Puente arroyo Videla.
332 Cerro Peregrino.
356 Paso a nivel.
361 Paso a nivel.
362 CHILLAR. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
364 Paso a nivel.
400 JUAREZ (Acceso 6 km). *Estación caminera del Automóvil Club Argentino.* Tel. 12.
402 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Juárez.
406 Bar.
417 Puente arroyo Pescado Castigado.
449 Nafta.
450 GONZALEZ CHAVES (Acceso 1,6 km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
482 Paso a nivel. Acceso a Barrow (6 km).
490 Puente Segundo Brazo del arroyo Tres Arroyos (Claromecó).
492 Paso a nivel,
492,5 TRES ARROYOS. *Estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino,* en Sarmiento y Calle 1810. Tel. 857 y 1481. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
493 Acceso a Tres Arroyos. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

(*CONTINUA EN LA PAGINA 104*)



En el islote Centinela



Centro Cívico de San



Impresionante aspecto los Cántaros.



están sepultados los restos del perito Moreno.



Martín de los Andes, en la provincia de Neuquén.



parcial de la Cascada de

LA NUEVA FECHA DE FUNDACION DE BARILOCHE - UNA CIUDAD QUE CRECE

EN el curso de las Primeras Jornadas de Historia de Río Negro, realizadas recientemente en la ciudad de San Carlos de Bariloche, se estableció, en forma fehaciente, la fecha de fundación del importante centro turístico. Se recordó que la instalación en la zona de uno de los primeros pobladores blancos —don Carlos Wiederhold—, en diciembre de 1895, se había tenido hasta el presente como una de las fechas que, por la radicación de personas, significaba el nacimiento de un nuevo pueblo. Así ocurre con muchas otras poblaciones argentinas que carecen de acta de fundación o que ésta ha sido extraviada.

En esas Primeras Jornadas, el padre Raúl A. Entraigas, conocido historiador, pronunció una disertación sobre el preciso tema: "Fundación de San Carlos de Bariloche". Con gran acopio de antecedentes y empeñosa labor investigadora, el padre Entraigas afirmó, en base a toda su larga e intensa búsqueda, que la fundación verdadera de San Carlos de Bariloche debía ubicarse el día 3 de mayo de 1902. Recibió tal declaración el beneplácito de los asistentes a las Jornadas y el aplauso del público en general.

Brillante proyección

Poco importa, en realidad, en la trayectoria de esta vibrante y magnífica villa, enmarcada por los panoramas más imponentes del mundo, el hecho de que su fundación se consumara siete años después; lo que interesa es su brillante proyección, su intenso desarrollo y los extraordinarios méritos del factor humano, que convirtió la costa sur del lago Nahuel Huapi y sus alrededores en un poderoso centro de atracción turística nacional e internacional.

El desarrollo y progreso de Bariloche sigue en forma creciente, como creció sin caminos y sin ferrocarril, por el solo esfuerzo de sus pobladores, que confiaron en el venturoso porvenir de que hoy gozan. Es Bariloche el pórtico de entrada a la famosa región de los lagos, de los parques nacionales Nahuel Huapi y Lanín, rodeada de las altas cumbres andinas con sus penachos cubiertos de nieve sus inmensos bosques de milenarias especies, sus ríos y arroyos, sus cascadas, ventisqueros y volcanes, que ejercen una poderosa atracción turística tanto por su ubicación privilegiada como así también por las imponentes bellezas panorámicas que la rodean.

Calificada hotelería

El nuevo camino pavimentado, que resuelve en forma definitiva uno de los obstáculos para el desarrollo del turismo integral, promoverá, sin duda, en los próximos años, un considerable impulso a la región. Es, actualmente, una de las zonas que cuentan con una de las hotelerías más calificadas y completas del país, y la construcción de nuevos establecimientos destinados a recibir turistas culmina en estos momentos con la construcción del Bariloche Center, edificio de más de una hectárea de superficie, junto al centro cívico, que provocará, sin duda, una renovadora corriente en el aspecto de la recepción de turistas y la cantidad de nuevos negocios que habilitará.

En los alrededores también se advierte el creciente impulso creador de Bariloche. Las diversas lanchas que realizan los hermosos paseos lacustres parecerían ya insuficientes para atender la demanda, y simultáneamente se están construyendo nuevos comedores en la isla Victoria y en la península de Quetrihué, donde se encuentra el incomparable bosque de arrayanes.

La ruta al Tronador

Asimismo, a las mejoras camineras que "acercaron Bariloche a todo el país", se realizan en la zona diversas mejoras viales, consistiendo la más importante en la reconstrucción de la ruta al cerro Tronador, uno de los lugares —situado a unos 70 km de Bariloche— que ejerce la más poderosa atracción turística. Ese camino, estrecho y con largas cornisas sobre el lago Mascardi, será objeto de un considerable ensanche y remodelación. A tal efecto, el tramo final de 40 kilómetros ha sido clausurado por la Dirección de Vialidad con el propósito de imprimir también ritmo acelerado a estos trabajos.

Prácticamente a un paso de la colosal obra que será para nuestro país El Chocón, la ciudad de Bariloche recibirá los beneficios inmediatos de ese centro hidroeléctrico que se constituirá en el más importante de la Argentina, y que ofrecerá en sus inmensos embalses no sólo el atractivo técnico o turístico, sino que se convertirá en un importante lugar de pesca.

La demanda registrada en la hotelería de Bariloche se acrecentó extraordinariamente con motivo de la noticia de la terminación de las obras del camino pavimentado. Hacia me-

diados de enero estaba reservada la mayor parte de las plazas correspondientes al mes de febrero.

Los principales paseos

Los principales paseos ya contaban en diciembre con gran afluencia de turistas. Dentro de la ciudad eran muy visitadas la Catedral y el museo de la Patagonia, como así también los distintos edificios que componen el centro cívico. Estuvieron muy concurridos los paseos a la isla Victoria y bosque de arrayanes; puerto Blest, Los Cántaros y laguna Frías; cerros Otto y Catedral; circuito Chico, que incluye Llao-Llao, Punto Panorámico, puerto Pañuelo, etc.; circuito Grande, que recorre la costa del río Limay hasta Confluencia, pasando por el Anfiteatro, Valle Encantado, lago Traful, Villa Angostura, etc.; lago Correntoso; los refugios de las altas cumbres; el paso de las Nubes; el paseo a El Bolsón y lago Puelo; cerro López; cascada Los Alerces y lago Hess; lagos Steffen y Martín, y algunas excursiones más. El camino al Tronador, como ya lo hemos señalado, estará esta temporada cerrado al tránsito.

El turismo invernal

Durante los meses fríos —que podrá ser visitado ahora con más comodidad por las ventajas del nuevo camino, que pasa por regiones de difícil interrupción por la nieve—, San Carlos de Bariloche ofrece la Semana de la Nieve, pintoresca fiesta que tiene sede anual en el cerro Catedral, durante la cual se disputan importantes competencias de deportes invernales, en tanto que durante casi todo el año funciona el funicular que transporta a los turistas desde la base del cerro hasta el primer refugio, en un trayecto de más de mil metros de extensión.

Y falta también una última reflexión. El camino pavimentado, símbolo de progreso, traerá aparejado un extraordinario movimiento turístico, y Bariloche perderá poco a poco el encanto de villa andina de hermosura espontánea, como sus cercos de mosqueta, sus inmensos campos de mutisias, margaritas, nostros y otras flores que embellecen la región. Con aire nostálgico, los antiguos pobladores observan el progreso y, mientras aplaudimos las obras realizadas y el flamante pavimento, volvemos a Zapala por el camino de los Siete Lagos, enripiado y que se halla en perfecto estado, para no perder la visión de los inmensos bosques y lagos que recorre, con la visita obligada a Villa La Angostura, Pichi Traful, lago Villarino, San Martín de los Andes, Junín de los Andes y otros lugares de profunda sugestión turística.

(*VIENE DE LA PAGINA 102*)

494,9 Estación de servicio. Restaurante.
495 Puente Tercer Brazo, arroyo Tres Arroyos (Claromecó).
496 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
499 Acceso a Coronel Pringles (108 km).
512 Paso a nivel.
514,7 Acceso a Micaela Cascallares (1 km).
520 Nafta. Bar.
528 Almacén.
531 Nafta.
532 Puente arroyo Indio Rico.
538,3 *Estación caminera Irene del Automóvil Club Argentino.* Tel. 1. Auxilio mecánico.
560 Puente arroyo Los Gauchos. Bar.
586 Paso a nivel. Acceso a Faro (15 km). Acceso a Oriente (55 km).
589 Bar.
593 CORONEL DORREGO. (Acceso 3 km.). *Estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino,* en Bulevar República y calle 9.
595 Gomería. Almacén.
601 Puente arroyo Las Mostazas.
602 Almacén.
606 MONTE HERMOSO (acceso 26 km). Estación de servicio. Bar.
607 Camino de acceso al balneario Pehuén-Có (40 km).
613 Puente Cañada de los Leones.
617 Nafta. Acceso a San Román (6 km). Acceso a Pehuén-Có (36 km). Bar.
633 Nafta. Gomería. Restaurante.
634 Paraje Las Oscuras. Estación de servicio. Restaurante.
635 Puente río Sauce Grande. Bar.
645 Cruce con ruta 249 a Bajo Hondo, Punta Alta y Puerto Belgrano. Seguir hacia la derecha.



Operarios trabajando nal 237.



Puerto Canoa, junto camping.

Lago Nonthue, donde el turista es sorprendido por la gran tala de bosques.



Una vista general de San Martín de los Andes, que se levanta junto al lago Lacar.





s paredes de rocas que bordean la ruta nacio-



go Huechulzfquen, es uno de los paraísos del

650 Paso a nivel. Acceso a Paso Mayor.
654 Acceso a Bajo Hondo (7 km). Almacén.
666 Nafta. Almacén.
667 Acceso a estación Calderón (4 km). Nafta. Bar. Paso a nivel.
669 Nafta. Gomería. Bar.
676 Aeródromo: Atención, semáforos.
678 Policía Caminera.
680 Barrio Parque Patagonia.
681 Estación de servicio.
685 BAHIA BLANCA. *Estación de servicio del Automóvil Club Argentino*, en Chiclana y Fitz Roy. Tel. 3-2647 y Auxilio Mecánico 2-5050.
691 Paso a nivel. Bifurcación rutas 3 y 22 superpuestas con la 33. Seguir las primeras.
693 Estación de servicio. Restaurante.
694 GENERAL CERRI (acceso 4 km).
701 Puente arroyo Saladillo de García.
718 Salitral de la Vidriera.
719 Abandonamos la superposición de rutas 3 y 22 y seguiremos por esta última hacia Médanos.
723 Argerich. Bar.
732 MEDANOS. *Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida)*. Tel. 18. Taller Mecánico. Gomería. Restaurante.
748 Acceso a Nicolás Lavalle (2 km). Paso a nivel.
751 Paso a nivel.
769 Estación de servicio. Bar.
772 Juan Couste (Est. ALGARROBO). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
793,7 Montes de Oca. Límite provincial Buenos Aires-La Pampa.
813 Gaviotas. Nafta.
837 Anzoátegui. Cruce camino Nº 154, General San Martín-Anzoátegui. Nafta.
854 Acceso a Caleu (4 km).
856,7 CALEU CALEU. *Estación caminera y Motel del Automóvil Club Argentino*. Auxilio Mecánico. Restaurante.
856,9 Puente río Colorado. Límite provincial La Pampa-Río Negro.
857,5 Acceso a Río Colorado (1 km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
860 Paso a nivel.
860,2 Empalme con la ruta nacional Nº 252 hacia General Conesa. Se inicia una recta de 139 kilómetros de extensión hasta Choele Choel, sin recursos.
881 Hacienda San Juan.
918 Surtidor.
999 CHOELE-CHOEL. *Estación caminera del Automóvil Club Argentino*. Tel. 11 (bis) con Auxilio Mecánico. Taller mecánico. Gomería. Bar. Empalme con la ruta nacional Nº 250. Acceso Fray Luis Beltrán. Estación adherida del ACA.
1008 Paso a nivel.
1011 DARWIN. Almacén.
1032 CORONEL BELISLE. Almacén.
1049 CHIMPAY. Nafta. Almacén.
1080 CHELFORO. Empalme con la ruta nacional Nº 152 a Lihuel Calel y Santa Rosa (La Pampa). Bar. Nafta.
1118 CHICHINALES. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
1122 Gomería.
1129 VILLA REGINA. *Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida)* en avenida Italia y General Paz. Tel. 210. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
1136 GENERAL E. GODOY (1 km). Estación de servicio.
1144 Ingeniero Luis A. Huergo (1 km).

S43

SEGURIDAD



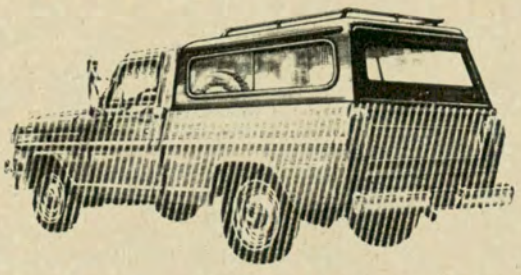
EVITA
EL ROBO!
de SU FIAT,
PEUGEOT,
RENAULT,
etc.

ANTIRROBO NEIMAN®
PATENTES MUNDIALES
INDUSTRIA ARGENTINA

SERVICE - MANTENIMIENTO - LLAVES en
CRAMER 3065 - Tel. 701-5017 - Cap. Fed.

S126

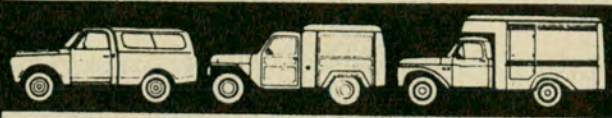
Coloque YA!
su CUPULA FRANCITAL
COLOCACION EN EL DIA



DAMOS FACILIDADES DE PAGO
STOCK EN TODAS LAS MARCAS
CARROZAMOS TAMBIEN DOBLE CABINA, RURALES Y
FURGONES PARA TODAS LAS MARCAS

SOLICITE VENDEDOR A DOMICILIO

FRANCITAL S.R.L.
CULPINA 3559-BS. AS.-TEL. 923-3944 y 92-0014
(Alt. Avda. ROCA 2700)



CARROZAMOS A CUALQUIER MEDIDA
¡TODAS LAS MARCAS!

1150 MAINQUE (1 km).
1157 CERVANTES (1 km).
1171 PADRE A. STEFENELLI (1 km).
1174 GENERAL ROCA (Acceso 2 km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
1175 Policía Caminera.
1179 CORONEL J. J. GOMEZ (2 km).
1187 COMTE. M. GUERRICO (3 km).
1196 ALLEN (Acceso 2 km).
1204 GENERAL FERNANDEZ ORO (4 km).
1211 CIPOLLETTI. *Motel del Automóvil Club Argentino*. En Ruta 22 y Avenida Lisandro de la Torre. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
1218 Puente Río Neuquén. Límite provincial Río Negro-Neuquén.
1219 NEUQUEN. *Estación de servicio del Automóvil Cub Argentino*, en Boulevard 25 de Mayo esquina Rivadavia. Tel. 2131 y 928.
1220 Policía Caminera.
1229 COLONIA VALENTINA.
1234 PLOTTIER. Estación de servicio. Taller mecánico. Bar.
1244 China Muerta.
1252 SENILLOSA. Almacén. Nafta.
1260 ARROYITO CHALLACO. Empalme con la ruta nacional Nº 237. Estación de servicio en construcción.
1285 CEFERINO NAMUNCURA. Santuario.
1304 CHALLACO. Acceso al Campamento Parque de YPF. Universidad de Neuquén.
1324 PLAZA HUINCUL. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
1329 CUTRAL-CO. *Estación de servicio del .Automóvil .Club Argentino (adherida)*. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
1349 Cerro Bandera. Primera visión de las altas cumbres de la Cordillera de los Andes.
1359 Yacimientos Cerro Bandera.
1379 Santo Domingo. Paso a nivel. Almacén.
1402 ZAPALA. *Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. (adherida)* en Presidente Avellaneda y Uriburu. Tel 85. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Salida por ruta nacional Nº 40.
1413 Empalme con ruta complementaria "C". Acceso a Parque Nacional Laguna Blanca (28 km), a Fortín 1º de Mayo (92 km), a Las Coloradas (108 km) y Rahue (124 km).
1425 El Sauce. Puesto caminero.
1440 Los Pozones. Almacén.
1449 Almacén.
1450 Puente río Picún Leufú.
1463 Aguada El Overo. Almacén.
1471 Las Cortaderas.
1479 Almacén.
1491 AGUADA FLORENCIO. *Estación Caminera y Motel del Automóvil Club Argentino*. Restaurante.
1494 Badén arroyo China Muerta.
1497 LA NEGRA.
1519 Hacia la derecha se comienza a divisar la cumbre del volcán Lanín.
1536 Acceso a Las Coloradas.
1540 CATAN LIL. Empalme con ruta a Las Coloradas. Almacén.
1562 SAN IGNACIO. Almacén. Nafta.
1574 Cerro Chico. Empalme con la ruta complementaria "D" hacia La Rinconada (1 km), con *Estación caminera y motel del Automóvil Club Argentino*. Restaurante. Acceso a Junín de los Andes (39 km). Seguir hacia la izquierda.
1599 COLLON CURA. Antigua balsa, seguiremos la ruta 40 pavimentada en su nuevo trazado a lo largo de la banda izquierda del río Collón Curá, en su nuevo trazado.

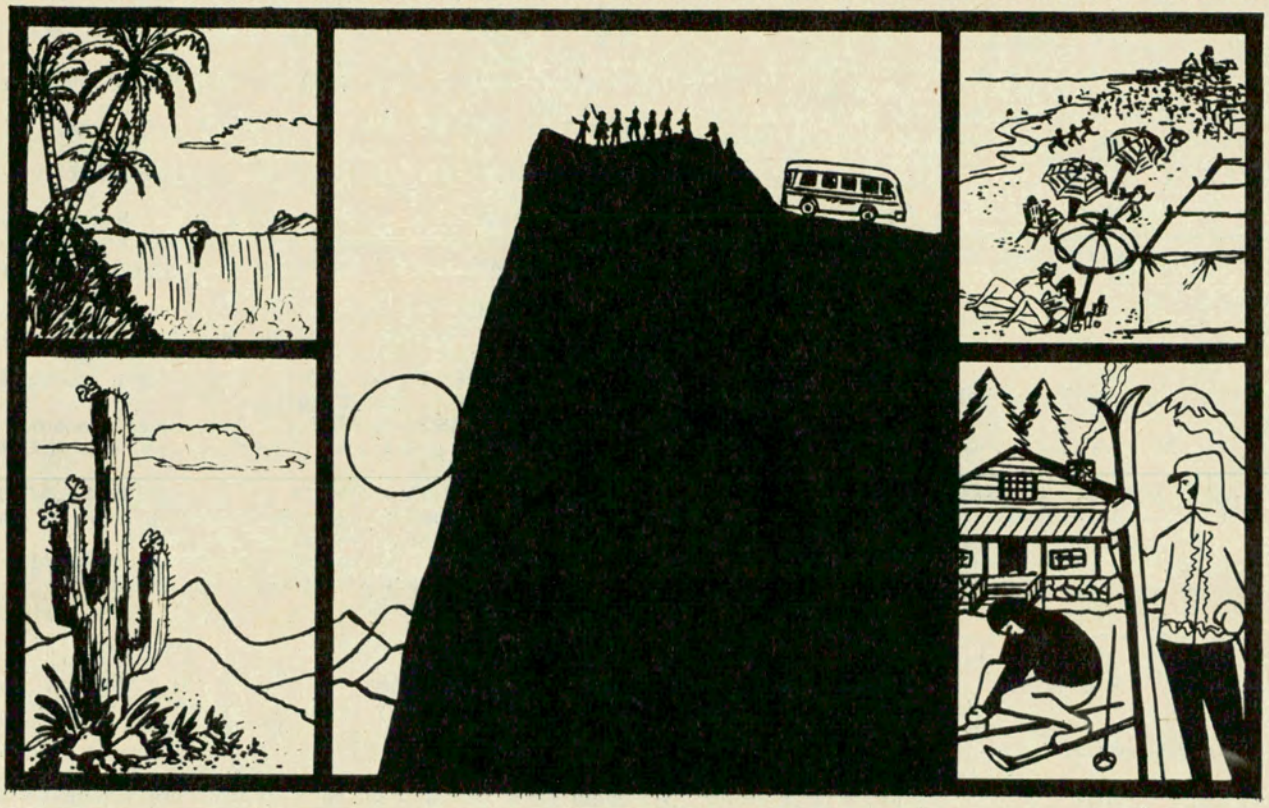


Desde San Carlos de Bariloche se realiza la excursión a la isla Victoria, que se extiende en el centro del lago Nahuel Huapi.

1609 Bajada del Carro Quebrado. Empalme con la ruta nacional Nº 50 a Sañicó y Piedra del Aguila.
1619 Campamento Piñón.
1643 Empalme con la ruta nacional Nº 237 y seguiremos por la superposición pavimentado de las rutas 40 y 237 por espacio de unos 16 kilómetros. Puente río Collón Curá.
1662 Pampa de Alicura. Termina la superposición y seguimos el pavimento por la ruta 237. La 40 se dirige hacia Paso Flores con la antigua balsa sobre el río Limay.
1694 Subida del Viajante.
1704 Puente río Traful. *Estación de servicio Confluencia del Automóvil Club Argentino*. Auxilio Mecánico. Gomería. Restaurante. Empalme camino a Lago Traful, ruta de los Siete Lagos y Ruta por el Paso del Córdoba.
1708 VALLE ENCANTADO.
1716 La Lipela.
1720 Arroyo Carbón.
1724 Termina el pavimento. A mediados de enero de 1968 proseguía la construcción del nuevo camino hacia Bariloche, con algunos tramos en esa dirección ya pavimentados. Se siguen desvíos en buen estado.
1730 Balsa Llanquin. Puente arroyo Chenque.
1734 Puente arroyo Corral.
1736 ANFITEATRO DEL RIO LIMAY.
1738 Rincón Grande.
1753 NAHUEL HUAPI. Puente sobre el río Limay. Límite provincial Neuquén-Río Negro.
1754 Acceso a Pilcaniyeu.
1761 Puente río Ñirihuau.
1773 Acceso aeropuerto de San Carlos de Bariloche.
1775 Puente arroyo Ñireco.
1775 SAN CARLOS DE BARILOCHE. *Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Avenida Costanera y Otto Goedeke*. Tel. 3000-1. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. ◆

PROGRAMA
DE EXCURSIONES

CONOZCA LA ARGENTINA



- **MENDOZA, SAN JUAN, SAN LUIS:** Fiesta de la Vendimia. Marzo - 12 dias en Superpullman.
- **BARILOCHE Y LAGOS DEL SUR:** Salidas individuales en tren y/o avión. Programas a elección.
  Julio: Salida en Autopullman.
- **LA FALDA** (Córdoba): Diariamente, en Superpullman.

PUNTA DEL ESTE

Reserva de alojamiento. Semana Santa, precios convencionales.

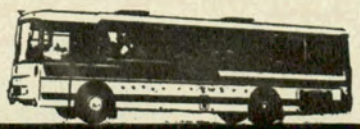
- **LOS COCOS** (Córdoba): Diariamente, en Superpullman.
- **TANDIL:** En Semana Santa: 4 dias en Superpullman.
- **CONCEPCION DEL URUGUAY:** En Semana Santa: 4 dias en Superpullman.
- **CATARATAS DEL IGUAZU Y ASUNCION** (Paraguay): En vapor y Superpullman - Salidas previstas desde junio a setiembre.
- **NORTE ARGENTINO:** Córdoba - Tucumán - Salta - Jujuy - Catamarca y La Rioja. 17 dias en Autopullman. Salidas previstas desde mayo a octubre.

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

Reservas de pasajes ferroviarios

"EURAILPASS" Y "AMERAILPASS"

VENTA PERMANENTE DE PASAJES AEREOS Y MARITIMOS

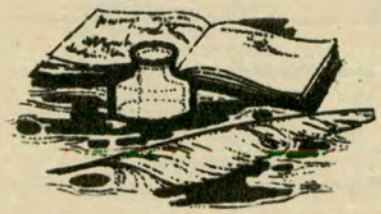


AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: Av. DEL LIBERTADOR 1850 – TEL. 83-6061

FILIALES: LA PLATA, MAR DEL PLATA, BAHIA BLANCA, TUCUMAN, SALTA, SANTA FE, ROSARIO, PARANA, CORDOBA, MENDOZA, NEUQUEN, C. RIVADAVIA

PUBLICIDAD A. C. A.



Libros Recibidos

ANA MARIA ESOIN LACAZE: Vida, obra escrita y pensamiento filosófico de Alejandro Korn (folleto); (Talleres Gráficos de Luján, Adrogué).

SARA NANNI DE TAMBURINI: Canto al Chaco, versos (Ediciones Norte Argentino, Resistencia, Chaco).

MUSEO Y BIBLIOTECA DE LA CASA DEL ACUERDO de San Nicolás de los Arroyos, Boletín Año 1966, Nº 9.

MAX BIRABEN: Germán Burmeister, su vida, su obra (Ed. Culturales Argentinas, Subsecretaría de Cultura, Secretaría de Cultura y Educación de la Nación).

COMISION DE HOMENAJE de la Subsecretaría de Cultura de la Nación: Carlos E. Zuberbühler, su vida y su obra.

AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION: Automobiles of America, 2ª edición inglesa (Wayne State University Press, Detroit, U.S.A.).

JULIO MAFUD: Contenido social del Martín Fierro (Ed. Américalee).

ISABEL LUZURIAGA: Israel: diálogo con vencedores y vencidos (Ed. Américalee).

LIVIA KANITZ: La producción integral en televisión (Ed. Américalee).

JUAN MARTIN DE YANIZ: Acuarios, plantas y peces (Ed. Américalee).

HECTOR YVO MARROCHI, EDUARDO ALBERTO DURAN y otros: Narradores de Tucumán (con 19 cuentos breves), (Dirección de Cultura de la Municipalidad de S. M. de Tucumán, Ed. del Nuevo Extremo, impresión Talleres Américalee).

ELENA ANTONIETA LAFONTAINE: Quijotes de Poncho (Ed. Kraft).

AURELIO SALESKY ULIBARRI: Los frustrados, novela (Ed. El Duende).

JOSE S. CROATTO: Origen y evolución del alfabeto (Ed. Columba, Nuevos Esquemas).

EGIDIO S. MAZZEI: Qué es la medicina (Ed. Columba, Esquemas).

EDUARDO SACRISTE: Qué es la casa (Ed. Columba, Esquemas).

GUILLERMO R. JAUREGUI: Qué es la geriatría (Ed. Columba, Esquemas).

JORGE SERGIO: Qué son los sueños (Ed. Columba, Esquemas).

JULIAN MARIAS: Israel, una resurrección (Ed. Columba, Esquemas).

MARVIN TEPPER (de la División de Servicios Electrónicos de Raytheon Company): Sistema de encendido a transistores (Ed. Glem, S.A.).

JOSE FERNANDEZ PINTO: Lo que debe saber el comprador de un auto usado (Ed. Cosmopolita).

ENRIQUE ANDERSON IMBERT y otros: Primer cuaderno de La Plata, crítica, ensayos, poesía, cuentos, etc. (Ed. Argentina de Venezuela).

LA INTEGRACION ECONOMICA DE LA AMERICA LATINA: Inf. de INTAL (Instituto para la integración de la América latina - Banco Interamericano de Desarrollo).

RAMON TAMAMES: La República Dominicana y la integración económica de América latina (Ed. INTALBID).

Estados Unidos en el siglo XX

(El sistema socioeconómico),

por Thomas C. Cochran

Ni el título del original inglés de esta obra **(The American Business System)**, ni el título mucho más comprensivo y sugerente que la Editorial Paidós adoptó para esta versión castellana, responden al elemento más destacado, que es también el valor más significativo de este denso trabajo del profesor Cochran. El autor goza de un prestigio bien ganado como estudioso investigador y como analista sutil y profundo de la fenomenología económico-social. En esta obra, metódicamente conducida a través de la evolución de la economía de los Estados Unidos —inclusive en su progresiva y compleja circulación con el mundo de los negocios internacionales— desde fines del pasado siglo hasta 1963, aparece destacado un factor al que pocas veces prestan suficiente atención los especialistas en esta materia: las reacciones psicológicas, individuales y colectivas o de grupo frente a los problemas materiales de la vida económica, frente a las crisis, al descubrimiento de nuevas técnicas y de los nuevos medios de producción, la creación y desarrollo de nuevos mercados de consumo y de nuevas apetencias, exigencias o necesidades de los consumidores y, en general, ante los múltiples elementos que intervienen en la determinación de la compleja fenomenología económica de nuestro tiempo. La exposición de los hechos y el ordenado análisis de esas reacciones de los dirigentes de empresas, tal como lo lleva a cabo Cochran, constituye una tarea casi completamente original; y la obra, en conjunto, es un acabado estudio de la psicología del empresariado, digamos así, particularmente en los Estados Unidos. Creemos que este aporte a la temática de la doctrina económica es realmente de excepcional valor, aparte su positivo interés para los lectores, que no decae en momento alguno gracias al claro estilo expositivo del autor y a la abundante y ágil información con que ilustra este trabajo meritorio. (M.G.).

¿Qué son los sueños?

Por Jorge Sergio

Naturalmente, en una breve obrita como la del título no puede hallarse la exposición completa, analítica y profunda de una teoría de los sueños ni de las vastas investigaciones que, desde Freud, el maestro y fundador, hasta Jung —para no citar sino dos altas cumbres del psicoanálisis— han permitido elaborar, sobre bases más o menos científicas, la "teoría" del subconsciente humano. Sin embargo, el autor, que conoce muy bien el tema y es, además, un razonador sutil, ha conseguido resumir, con prosa brillante y bien informada, las cuatro corrientes fundamentales de la interpretación de los sueños desde el punto de vista psicoanalítico, según las líneas de Freud, Adler, From y Jung. Sergio prefiere el sistema interpretativo de este último, quien incorpora la teoría de los sueños a una especie de trascendente simbología místico-religiosa. No nos parece muy clara ni justificada la tendencia del autor a dejar de lado la intervención de la libido en la fenomenología onírica y creemos que, probablemente, esto depende de una reacción subjetiva y del sector que cae bajo el enfoque del analista, sobre todo cuando éste se decide a prestar menos atención a los restantes. De todas maneras, lo que sigue sin explicación no es el sentido o la significación de los sueños, cosa bastante discutible, sino el "mecanismo" de los sueños, de su génesis y producción. Sobre este tema muy pocos han hablado o escrito y muy poco es lo que se sabe. (M.G.).

Lo que debe saber el comprador de un auto usado

Por José Fernández Pinto.

Aconsejamos a todos los usuarios de automóviles que no dejen de consultar este breve e interesante librito, antes o cada vez que se decidan a adquirir un coche usado. Si lo leen con atención —y es fácil de hacerlo gracias a su prosa clara—, se evitarán muchas sorpresas desagradables. (M.G.).

Contenido social del Martín Fierro

Por Julio Mafud.

Es éste un libro escrito con pasión y con un estilo adecuado a la apasionada toma de posición —en favor del protagonista titular de Hernández y violentamente en contra del ambiente social en que aquél vivió—, que en momento alguno trata de disimular el autor. Este ensayo aspira a ser un análisis sociológico de la vida rural argentina —incluyendo en esta expresión la vida en la campaña, propiamente dicha, y de los pequeños centros urbanos que se iban formando en la pampa—, en el último tercio del siglo pasado, y el ensayista consigue su objetivo en cierto grado y en cierta medida; sólo que, al término de la lectura, nos quedamos un tanto confusos y no muy seguros de si estas páginas, vibrantes y combativas, son meramente un fruto literario —muy sabroso, por lo demás—, nutrido con la sensibilidad y las reacciones subjetivas del autor, o un alegato "social", o un reflejo auténtico de la realidad de la época. Porque es necesario señalar lo siguiente: Hernández espigó tipos en la sociedad contemporánea suya, y movido por su inspiración genial y su capacidad, a fuer de poeta genuino, de penetrar en la intimidad de los hombres y de los acontecimientos, transformó las figuras en "arquetipos", digamos así, de una determinada categoría humana que se perfilaba nítidamente en la vida argentina de su época; pero es muy dudoso que haya intentado decir con su poema que, tal como aparece por contraste con el personaje central, así era toda la sociedad, maligna, perseguidora del menesteroso, despiadada e inicua. No era así, sin duda alguna. Pero así parece salir su imagen en las páginas de Mafud —bueno, y de tantos otros—, y resultaría que lo único limpio y noble que existió entonces se llamaba Martín Fierro, o Cruz, si se quiere, o hasta Vizcacha; lo demás constituía un turbio conglomerado de textura todavía indefinida, en cuya superficie se destacarían los jueces venales y prevaricadores, los caudillos tramposos, los militares indignos y los comerciantes ladrones, como exponentes fieles y legítimos de la totalidad del cuerpo social. Y esto no es exacto, no es cierto. De semejante vivero no habría podido salir la potente nación argentina que hoy con razón nos enorgullece. Lamentemos las desdichas y admiremos, si nos place, las hazañas de Martín Fierro y del sargento Cruz, y sobre todo el hermoso lenguaje con que son contadas; pero no olvidemos que su azarosa vida no está florecida con una sola espiga cultivada con sus manos y que, pese a lo que se reitera en tantas estrofas magníficas, no se ve claro por ninguna parte su supuesta vocación de abrigar su familia en una casa "en serio", con camas, sillas y mesas, y un jardinillo perfumado para embellecer las horas del mate y el asado —que a todos nos gustan, por supuesto—. (M.G.).

Quijotes de Poncho

Por Elena A. Lafontaine

Confieso que comencé la lectura de este libro con cierta prevención: siempre he desconfiado un tanto del patriotismo fácil, superficial y generalmente vocinglero, que suele regalarnos una "cartilla" de ideales entretejidos o tejidos con urdimbre de mantas lugareñas y enmarcadas con flores de la leyenda de de los "martinfierro", que tanto exaltan nuestra sensibilidad. No lo veía muy bien al de don Miguel arrebozado en ponchito de vicuña, aunque quizás esto sea culpa de mi miopía.

Bien estaba todo eso, o no; pero seguí leyendo el libro. Y entonces, poco a poco, la visión retrospectiva y recreada por la autora se fue apoderando de mí mismo y, a medida que avanzaba, fui descubriendo el firme perfil de esos quijotes emponchados, en las figuras enhiestas y corajudas de esos primeros hombres blancos que fueron a poblar el desierto, laboriosa y sangrientamente conquistado —¿o reconquistado?— a los salvajes (esos "bandoleros a medio vestir", como diría después, y con razón, González Arrili), cuyo derecho a las depredaciones y al asesinato de quienes querían hacerlo florecer, para bien de todos, me parece bastante dudoso, pese a tantas cosas que hoy suelen decir los "indigenistas". A través de las páginas limpias, sinceras, prácticamente biográficas y, sobre todo, saturadas de calidez humana y de un hondo y justificado sentimiento de admiración filial, vi aparecer el paisaje de la magnífica Argentina que esos pioneros, aderezados con el suave poncho nativo y protegidos con su quizás impreciso pero siempre poderoso impulso creador, fueron construyendo sobre la tierra generosa y esperanzada.

El libro es apasionante y a ratos de una belleza narrativa que realmente emociona. Aparte del minucioso y hasta sorprendente conocimiento que la autora revela poseer de la región neuquina y chilena lindera —donde se desarrollan las andanzas del protagonista, don Juan Luis Lafontaine, francés por su estirpe y argentino por su vocación—, algunas descripciones metafóricas son sencillamente hermosas; aquí va un ejemplo, hablando del viento: "...no era sólo el salteador agresivo y destructor el que acechaba al jinete para herirlo con sus guascazos o echar rodando a su paso las semillas traidoras del pedregal; a veces tenía su inspiración de artista. Era pintor en el cielo, donde borroneaba en rápido esbozo monstruos mitológicos o épicos ejércitos; escultor en la roca, donde cincelaba templos seculares o asombrados gigantes de piedra; músico en la montaña, donde sus flautas se afinaban hasta dar con el tono exacto de su desesperación. Desesperación de artista incomprendido que no halla eco en la indiferencia del hombre, agotado prematuramente en su titánico esfuerzo por sobrevivir" (págs. 77/78); o esta metáfora: "Las aguas traviesas del Duqueco le hacían guiños al sol" (pág. 89). (M.G.).

Diálogo con vencedores y vencidos (en Israel), por Isabel Luzuriaga.

Esta inquieta y laboriosa periodista argentina ha entrevistado sobre el terreno, después de junio de 1967, a civiles y militares israelíes que administran los territorios ocupados a raíz de la breve "guerra de los seis días", y a conspicuos representantes de las poblaciones árabes de dichas zonas. Las páginas de este libro de interés agudo, ponen en evidencia algunas faces del problema del Medio Oriente, que no siempre son percibidas en toda su significación. Vale la pena leerlo, inclusive porque la autora consigue poner en evidencia un procedimiento personalísimo para mantener una perfecta e inobjetable objetividad periodística, aun cuando subjetivamente las simpatías están bien definidas en favor de un lado u otro. De todos modos, este libro es un auténtico documento informativo de alto valor. (M.G.).

LETRA VIVA

por Ulyses
PARA AUTOCLUB

TOLSTOI REDIVIVO

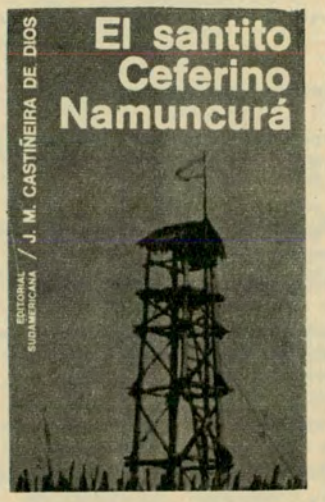
Henri Troyat se internó, con ánimo robusto de leñador, en el bosque fenomenal de la correspondencia y diarios íntimos de León Tolstoi, su mujer, Sonia Bhers, y una docena de contemporáneos. Hachando un poco aquí, un poco allá, como se hace siempre en estos casos, logra una biografía de envolvente vitalidad, que es lo mejor que se pueda decir de una biografía.

Asombrando al propio autor de esta obra, que Emecé ha publicado en tres tomos de idéntico valor, Tolstoi cruza las páginas de Troyat como una tromba humana de acción, sentimientos, angustias, reacciones repentinas y polivalentes. El campesino, el militar, el enamorado, el noble, el pedagogo frustrado, el gigantesco novelista, entrecruzan y pelean cada una de sus facetas. Al proceso vital, de un vigor inusitado, repetimos, se añade la reconstrucción ambiental de la Rusia del siglo pasado y la valoración de la obra de Tolstoi por Troyat y por los críticos contemporáneos del genio de *La guerra y la paz*. Divierte el mosaico habitual de necedades de los críticos que no se dieron cuenta de quién era el autor de *Ana Karenina*, y el acierto de algunos entusiastas inteligentes como Turguenief, con el que Tolstoi mantuvo una amistad plagada de condiciones que llegaron casi, como es habitual en el debate de las almas rusas de ese entonces, al odio más encendido. La traducción de Marty Aboaf, más allá de una creativa fidelidad con respecto al texto original, muestra un conocimiento esclarecedor y personal del protagonista. En cuanto a los agudos atisbos críticos de Troyat, que se deslizan sin interrumpir la fluencia torrencial de la vida y obra de Tolstoi, muestran ese matiz divertido e impecablemente francés, de asustarse siempre un poco ante lo que no cumple los dictados latinos de claridad y equilibrio. Porque Tolstoi, aunque aventajado estudiante de griego y azaroso autodidacta de autores latinos y anglosajones, es un vibrante espíritu eslavo, cuyas conmociones y tembladerales alcanzaron la universalidad a través del apotegma que él mismo propugnara: habla de tu aldea y te conocerán en el mundo. Como prueba, ahí están, las raíces de su *Iasna Poliana*, que él pusiera al aire con inmortal violencia.

VOZ DE ALFONSINA

Encarnada por las voces acendradas de María Rosa Gallo y Delia Garcés, en un espléndido disco de Aguilar al que da fondo la maestría pianística de Pía Sebastiani, resurge la nunca acallada voz poética de Alfonsina Storni. *Lo inacabable*, *El hombre*, *La casa*, el estremecedor poema póstumo *Voy a morir* y veinte poemas más, toman así un nuevo ritmo de honda vivencia. La selección de Jorge Ricardo Lugano, que también ofició de coordinador, nos parece muy acertada y representativa. Una sintética semblanza biográfica de Alfonsina Storni y la impresión de las composiciones, objeto del magistral recitado de dos actrices cabales y experimentadas, enriquecen esta entrega de la notable colección *La palabra*, con la que la editorial Aguilar realiza una empeñosa difusión de los más altos valores de la literatura argentina e hispánica.

EL SANTITO



José M. Castiñeira de Dios toma un tono entrañablemente criollo para darnos *El santito Ceferino Namuncurá*, por intermedio de la Editorial Sudamericana. Su conocido lirismo presta un aliento singular al poema, que nunca se confía a la sola presencia de la anécdota. Despoja con recta voluntad su estilo, apretándolo en estrofas de magnífica y comunicativa sensibilidad. En ellas prima un contenido amor, una límpida ternura, ante la humilde personalidad que le da un recuerdo espiritual tan puro a nuestro profundo sur. En un delectable fluir, en el que se nota la íntima y bien encaminada complacencia del autor, bien fortificado por la altura del tema, va desfilando la teoría de los fortines, los pueblos antiguos, las rastrilladas, las galeras, el malón, el río natal. Y, por sobre todo, una encendida biografía del ascenso espiritual de Ceferino Namuncurá, en la explicación que para el terrible misterio del universo proponen las verdades supremas de la religión.

EL GRIFO

Un ámbito fantástico en medida pronunciada, a pesar de lo objetivo en multitud de connotaciones, compone la primera parte de *El Grifo*, de Alberto Rodríguez Muñoz. La segunda parte es de transición hacia la zona precisa, inmediata, de lenguaje muy creativo en reproducir la modalidad popular porteña. Si hiciéramos una antología de los siete fragmentos que componen el volumen de relatos de A.R.M., nos quedaríamos con *El aire quieto*, *Los murciélagos* y *El gorrión en la rama*. Entre este último y *El aire quieto* la decisión se hace difícil. Pero, en definitiva, creo que nos quedamos con *El gorrión en la rama*. Es un cuento apasionante, estructurado con sabiduría y expuesto con una riqueza expresiva de primer orden. Los primeros relatos de Rodríguez Muñoz en *El grifo* tienen algo de ejercicio literario de tono poético, y no siempre llegan plenamente a los países (¿del sueño, de entresueño, de la búsqueda de la realidad que está más allá de la realidad?) que exploraron Lord Dunsany o Poe. En cambio, *Los murciélagos* y *El gorrión en la rama* se apoderan con deslumbrante certidumbre del tema, lo encaran derechamente, sin vacilaciones y nos someten de inmediato al riguroso perfilamiento de sus personajes, de sus ambientes, de la intimidad de su mundo emotivo y razonante. El trabajo es más extraordinario si se tiene en cuenta la limitación de las mentalidades que maneja en ellos A.R.M. En cuanto a *El aire quieto* y su indirecto desenlace, *El grifo* hace de perfecto puente. El primero tiene algo de la atmósfera morosa y como suspendida de los que componen la primera parte; el segundo, de la ironía, intención, certero palabreo de los que cierran este importante volumen. ◆

NOTÍCULAS

Una nueva esperanza

DOS hombres de ciencia, según informan publicaciones especializadas, han logrado cultivar el bacilo de Hansen, causante de la lepra, que probablemente es la enfermedad endémica, difundida en casi todo el mundo, conocida desde los más remotos tiempos. La nueva técnica descubierta permitirá efectuar el diagnóstico del mal en sus etapas iniciales y, por lo tanto, la aplicación de una terapéutica efectiva desde su comienzo. Debe agregarse que hasta el presente el terrible bacilo, descubierto por el sabio noruego cuyo nombre lleva, no pudo ser nunca cultivado. El descubrimiento anunciado se debe a los investigadores israelíes del Hospital Hadassah de Jerusalem, el profesor A. L. Olitzki, jefe del Departamento de Microbiología y Acrología, y la señora Z. Gershon, del Departamento de Bacteriología de aquel instituto.

"Parque" automotor y salud pública

LA Oficina de Vialidad de los Estados Unidos (U. S. Bureau of Public Roads) ha calculado que, al 31 de diciembre de 1968, el número de automotores que circulaban en aquel país había alcanzado la cifra de 100.000.000, de la cual 82.800.000 correspondería a automóviles, y a camiones y ómnibus 17.100.000. Estas cifras representan un vehículo por cada 2 habitantes, 1,6 por cada familia y 36 por cada milla de calle o camino existentes en los Estados Unidos. Los observadores señalan que, como consecuencia de ese nutrido parque automotor en circulación, no es sorprendente que la contaminación del aire causada por las escapes de gas haya venido a crear problemas cada vez más serios en los grandes centros urbanos de aquel país.

Y también entre nosotros, según se advierte, agregamos.

Estadísticas

EN general, las estadísticas, tan importantes como son para los hombres de Estado y los economistas serios, son bastante aburridas para el resto de la humanidad; pero algunas veces sus cifras cobran vida y pueden interesar aun a los lectores menos especializados, como, por ejemplo, cuando se trata de estimar la importancia social y económica de la producción y uso de automotores, en particular de automóviles.

Veamos. Un boletín informativo relativamente reciente del First National City Bank —publicación mensual—, nos hace saber que en la última década se duplicaron las inversiones del público en autos y repuestos, por el aumento de las ventas y no de los precios, y es claro que nos referimos a los Estados Unidos. En ese país, durante la primera mitad de 1968, las ventas crecieron en un 18 % sobre las cifras de 1967, llegando su importe a 35.000 millones de dólares, suma esta superior a las ganancias de todas las demás empresas juntas.

En 1967, el público norteamericano gastó 18.000 millones de dólares en combustibles y lubricantes, 7.000 millones en reparaciones mecánicas, estacionamiento y garage, y 3.000 millones en seguros para el automóvil. El americano medio gasta más por año en automóviles que en servicios médicos; compra dos veces más automóviles que impermeables y sobretodos; en fin, hay en el país más autos que bañaderas. Los ingresos modestos no son un obstáculo para comprar un automóvil. Según informa el Centro de Investigaciones y Estudios de la Universidad de Michigan, en 1967 el 43 % de las familias con ingresos inferiores a 3.000 dólares por año —lo que en los Estados Unidos es un nivel que se considera de "pobreza"— eran propietarias de un auto, y el 4 % lo era de dos o más automóviles. En definitiva. alrededor del 80 % de las familias en aquel país son poseedores de, por lo menos, un automóvil.

Estadística Holandesa

UNA "fundación" que se ocupa, en el país de los tulipanes, de investigar todos los aspectos del comercio bibliográfico, ha publicado las siguientes conclusiones:

1. La familia holandesa media (o la persona que vive sola), posee generalmente 35 libros (promedio, por supuesto).
2. El 45 % de los holandeses poseen libros escolares o de estudio.
3. El 40% tiene uno o más libros relacionados con sus "hobbies" personales.
4. El 54 % posee una o más biblias, y el 50 % tiene un diccionario de su idioma.
5. El 10 % del pueblo holandés no posee libro alguno.

Alquimia del siglo XX

EN un laboratorio de la empresa Philips, situado en Aachen, Alemania Occidental, no lejos de la frontera con Holanda, se ha conseguido producir oro por vía artificial, mediante un proceso fundamentalmente físico y no químico; se ha llegado a obtener pepitas del precioso metal de hasta 1 centímetro cuadrado.

Pero no hay que alarmarse ni temer la competencia de ese producto con el que se arranca de las minas de Sudáfrica o de Siberia. En primer lugar porque el mismo oro natural es indispensable como elemento básico que debe ser colocado en la ampolla de cuarzo —junto con yoduro de hidrógeno—, en cuyo interior va a realizarse el proceso, que se cumple a una presión sumamente elevada y a 500º de temperatura; en segundo término, resulta que ese proceso es tan costoso que uno de los investigadores que descubrieron el procedimiento de esa nueva alquimia se vio en la necesidad de reconocer que "el oro fabricado de este modo ni siquiera puede pagarse a precio de oro". Quedémonos tranquilos, pues... Si es posible quedarse tranquilo cuando se piensa en el oro.

¡Qué tiempos aquellos!

POR un comentario del "News Review", el boletín mensual de la American Automobile Association, nos enteramos de que allá por el 1900 no existía, o por lo menos no se hacía público por la autoridad competente, un límite de velocidad permitida a los audaces y "veloces" automovilistas de la época, no obstante lo cual, un considerable número de municipios percibían ingentes ingresos originados en el arresto y las multas aplicadas a los conductores que excedían la velocidad de... 7 millas por hora, donde sólo se permitía la de seis. Las autoridades de una localidad de Nueva Inglaterra habían publicado, con toda franqueza, el siguiente anuncio: "Este año, el límite de velocidad se mantendrá en secreto; pero quienes lo violen serán multados con 10 dólares". ◆



CAÑA EN MANO, FRENTE AL MAR

El litoral marítimo bonaerense ofrece una amplia gama de posibilidades al pescador.

por Rodolfo A. Perri PARA AUTOCLUB

PARA muchos, turismo es sinónimo de mar y sol. Y también de horas frente a la espumosa franja de las costas, caña en mano, en busca, muchas veces, de soledad y "lavado de cerebro" (en el buen sentido de la palabra).

El litoral marítimo bonaerense ofrece, como pocos, la posibilidad de elegir ambientes muy variados, con características propias, con particularidades que merecen la atención de los "especialistas" y con especies de calidad deportiva.

A modo de clasificación

Si observamos el mapa de la provincia podemos intentar, a modo de clasificación, dividir la costa en sectores que tengan similares condiciones de ambiente y pesca.

Con ese propósito nos referimos, por separado, a la llamada Atlántida Argentina, que va desde el extremo norte del cabo San Antonio: Punta Rasa, hasta el extremo sur, Punta Médanos o Punta Sur del Cabo San Antonio.

Más hacia el sur comienza la serie netamente "balnearia": Pinamar, Ostende, Mar Azul, Villa Gesell. Luego, el complejo de albufera de Mar Chiquita y la costa acantilada de Mar del Plata. Desde allí, mejor dicho desde Miramar y ya hasta Bahía Blanca: Necochea, Claromecó, Monte Hermoso, etc., son solamente hitos aislados en la enorme extensión solitaria de la costa.

La Atlántida Argentina

Punta Rasa, San Clemente del Tuyú, Las Toninas, Santa Teresita, Mar del Tuyú y las distintas playas de Mar de Ajó forman parte de un sector que adquirió fama desde hace ya varios años con el pez marítimo que se lleva las palmas de la popularidad: la corvina negra. Si bien el verano no es la época totalmente propicia, el hecho de que este pez se arrime con sus grandes cardúmenes a la costa a partir de octubre hace que muchos pescadores veraniegos incluyan en sus equipos la clásica línea de dos anzuelos fuertes y grandes, con la esperanza de clavar alguna de



Proximidades de Punta Rasa, en un día de primavera, nublado

INTERSPORT
AVDA. MITRE 1500 BUENOS AIRES
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
CREDITOS A SOLA FIRMA
•
ENVIOS AL INTERIOR
CARPAS TRADICIONALES Y TIPO BUNGALOW - TRAILLERS - CASAS RODANTES - BOLSAS DE DORMIR - COLCHONETAS - MOCHILAS - ANORAKS - ROPA SPORT - ARMERIA, etc.

CARPAS "LA CABAÑA"



Pescadillas y corvinas rubias capturadas en una tarde de buen pique, cerca de Necochea.



pero de buen pique.

las rezagadas, en enero o febrero.

En general, la pesca en esos meses disminuye en calidad, ya que no en cantidad. Tanto desde la playa como desde los distintos espigones se pueden capturar burriquetas (muy buscadas por su exquisito sabor), corvinitas roncadoras, pejerreyes (panzón y escardón), rayas, chuchos, corvinas rubias y, eventualmente, algún tiburón que enloquecerá a quienes se encuentren pescando con líneas livianas (hemos presenciado la "liquidación" de cinco punteros, correspondientes a otras tantas cañas, por uno de esos señores del mar que luego fue clavado en un aparejo bien defendido con acero y que llevaba en su boca y sus aletas los restos de las líneas cortadas).

Pero, en general, la pesca en esa zona es liviana. De todas maneras, no deja de ser atractiva, ya que con un equipo que puede incluir una caña de "spinning" de dos manos, "reel" frontal con nylon no más grueso que el número 30 y plomada triangular, liviana, se podría intentar, entre la primera y segunda rompiente, la pesca de playa, que en verano se combina con el placer del baño marino. La carnada sobra, ya que en casi todas las playas abundan las almejas (chicas o grandes, sirven lo mismo). Recomendamos llevar siempre un apoyacañas (de madera o de hierro), que será muy útil en un lugar donde "todo es arena".

Los anzuelos a utilizarse deberán ser medianos (del número 7 cuando haya pique de pejerrey) y las carnadas tampoco serán administradas con largueza (los peces que se obtienen son, generalmente, de boca pequeña).

Para los que quieran insistir con la corvina negra recomendamos siempre Punta Rasa. Allí, donde desembocan los canales de General Lavalle, la presencia de cangrejos (bocado fundamental de las corvinas) hace posible una intentona, que algunas veces alcanza éxito. En cuanto a la pesca desde los muelles, es similar a la de las playas, con mayores posibilidades de capturar chuchos, rayas, melgachos o algún tiburón. Para ello deberán ir provistos de cañas fuertes y nylon del 60, en reels resistentes y, claro está, rotativos.

Hacia el Sur

Más allá de Mar de Ajó la pesca no está tan promocionada. Nuestras experiencias en Villa Gesell, por lo menos desde la costa, nos dicen que en esos meses hay solamente pejerrey, corvinitas y alguna burriqueta. Pero algunos que han intentado la pesca desde lanchas con motor fuera de borda (hay muy pocas) obtuvieron meros, cazones y corvinas de buen tamaño.

Mar del Plata

Es mucho lo que se puede decir de la Perla del Atlántico en cuanto a pesca.

Pero no precisamente en los meses de mayor afluencia turística, que son enero y febrero. En esa época, por una razón poco explicada, ya que hace años se pescaba toda clase de especies y en cantidad, se capturan especies mayores tanto en las playas como en las escolleras y espigones. De todas maneras, debemos destacar que existe una amplia variedad. A las corvinitas y burriquetas debemos agregar el pez palo, la exquisita brótola, el congrio, la corvina rubia de hasta 5 kilos, la palometa, el pejerrey en todas sus variedades, el mero y el chucho (especialmente en las aguas interiores del puerto). En algunas ocasiones se acercan tiburones de buen tamaño (bacotas, martillos y, rara vez, un tigre). Son para que se luzcan quienes, estoicamente, se establecen en los morros de las escolleras sur y norte, con su equipo apropiado.

Pero Mar del Plata, además de sus múltiples atracciones, tiene para los pescadores un servicio de pesca de alta mar que permite resarcirse de cualquier fracaso costanero. Nos referimos a los viajes que se pueden realizar a bordo de las lanchas pesqueras, algunas de las cuales han establecido un sistema "tipo americano" de viajes por todo el día, con partida a la madrugada y almuerzo a bordo. Los dueños de las embarcaciones, con gran experiencia, conducen a sus clientes a los bancos de be-



Reposera plegable. Es sillón, reposera o cama.



Colchoneta neumática inflable, ideal para playa y camping. Flota y es colchón.



CARPA estructural con dormitorio, techo a 4 aguas, tela avión extra reforzada e impermeable.



Bolsa de dormir, rellena de duvet y sintético, máximas calorías con mínimo peso.



PARASOL modelo turista, inclinable por articulación, de 1,50 m de diámetro, varillaje de acero.

ARTICULOS DE DEPORTES

FABRICANTES MAYORISTAS

GIMNASIA - DANZAS - CAMPING - ALQUILER Y VENTA

CROWN SPORT S.C.A.

PRINGLES 1200 (esq. Estado de Israel) 87 - 1310 - BS. AIRES



Catre desarmable, portátil.



sugo, corvina, anchoa. Y es cuestión de "darle a la manija", especialmente cuando se trata de besugos o corvinas, de los cuales suelen venir a razón de un pez por anzuelo. Queda, además, la posibilidad de usar el famoso "fiocco", señuelo que da muy buenos resultados con la anchoa y, si se tiene suerte, con el pez limón, pariente inmediato del atún, cuya pesca figura en los primeros puestos del "ranking" de los peces marinos.

El equipo de pesca embarcado siempre deberá ser más resistente. Hay muchas posibilidades en el fondo del mar, cuando se pesca a 30 metros de profundidad, y no es el caso perder el pique de alguna pieza grande. La carnada casi siempre es "magrú" (caballa) o pez palo, y es suministrada por la lancha (forma parte del precio total).

Los lugares alejados

Si seguimos desde Mar del Plata en dirección a Bahía Blanca, el primer lugar que debe llamarnos la atención es el puerto de Necochea (puerto Quequén, en la desembocadura del río del mismo nombre).

En esta zona varía un tanto la pesca. En el puerto, cerca de un frigorífico, aguas arriba del río, se pescan lisas de muy buen tamaño. El menor índice de salinidad del agua hace que piquen (en el mar no lo hacen) y se obtienen ejemplares de hasta dos kilos, con línea de fondo. Ya en los muelles, todo el año pueden capturarse corvinas rubias, congrios, palometas y meros. También hay tiburones grandes, cuya presencia se delata por la ausencia total de todas las especies menores. Una variante, como en Mar del Plata, la constituyen los pejerreyes (cornos), que pican en los muelles, con línea tipo paternoster, con o sin boya (carnada ideal, camarón).

La pesca y la motonáutica

Si seguimos la línea de la costa, dos lugares deben llamarnos la atención: Claromecó y Reta. En ambos sitios adquiere, año a año, más importancia la pesca desde lanchas provistas con motores fuera de borda de suficiente potencia (mínimo 40 HP). En Claromecó hay un club de motonáutica que reúne a más de 30 embarcaciones y cuyos socios son expertos en ese tipo de pesca. Lanzan sus embarcaciones desde la playa sin mayores inconvenientes y se sitúan a dos o tres mil metros de la costa, sobre fondos rocosos. Allí está uno de los peces más codiciados, el mal llamado "salmón de mar" (Pinguipes Fasciatus), del cual se extrajo hace pocos días, frente al faro de Claromecó, un ejemplar de 14 kilos. Es un pez de fondos rocosos, en los cuales halla suficiente comida, porque, como todos los peces grandes, es muy glotón. Se lo pesca con camarón, pulpitos y filetes de pez palo. El pique es violento, con corrida inmediata, en busca de una cueva de rocas. Si lo consigue, es muy difícil sacarlo, así que hay que ganarle "a lo bruto" (caña de vidrio fuerte y nylon 60 como mínimo). Una vez recuperados cinco o seis metros de nylon, se le podrá aflojar algo el freno, para hacer más deportiva la captura.

Otro pez que puede depararnos sorpresas gratas es el pez limón, que se acerca a esas costas a fines de febrero. Su combatividad y el valor de su carne lo hacen una presa muy buscada.

Párrafo aparte para los tiburones. Allí hay "bacotas" (les dicen sardas) de más de 50 kilos y "tigres" de más de 80. Su pesca no es para relatarla, sino para vivirla. Muchas veces hay necesidad de levantar el ancla y dejar que el monstruo "remolque" la embarcación hasta cansarse. En la zona consideran que es indispensable el famoso Penn Senator para ete tipo de capturas. Así lo creemos también nosotros.

Poco más allá del Balneario Reta se encuentra la desembocadura del río Quequén Salado. Está considerado como un apostadero ideal para la corvina rubia. Además, el río ofrece muy buen pique de lisas y pejerreyes y sus barrancas arboladas invitan al camping.

Tanto en Claromecó como en Reta, la pesca de playa es muy abundante todo el año. En la época veraniega se capturan cornos y escardones con línea de fondo equipada con una boya a poco más de un metro de la plomada. En las puntas rocosas se pescan también sargos, variedad pintoresca y muy buscada por los "gourmets".

Monte Hermoso es la antesala de la profunda entrada conocida como Bahía Blanca. Su ubicación y la gran cantidad de almejas que hay en sus arenas hacen de ese sitio un pesquero de corvina muy buscado. La pesca se efectúa desde la playa, con plomadas de hasta 150 gramos y nylon fuerte. Los lanzamientos deben alcanzar la segunda rompiente, en busca de "las grandes".

Para finalizar, Bahía, con sus puertos sobre los canales, ofrece buenas cosechas de corvinas a los que se aventuren embarcados por el dédalo de brazos de mar que conforman ese accidente geográfico. Es indispensable la presencia de un baqueano que conduzca la embarcación, pues de lo contrario existe la posibilidad de perder el rumbo. Para los entusiastas del pejerrey diremos que hay momentos (el cambio de marca) en que no se da abasto para atender el pique... Claro que se trata de un lugar sin playas, por lo cual no insistiremos demasiado sobre sus características, puesto que este artículo se refiere, más que nada, a la pesca "en" el mar... ◆

MONTAÑA SPORT
Desde 1954, la línea más completa en CAMPING.
CARPAS - BOLSAS DE DORMIR
MOCHILAS - ROPA ANTARTICA
FABRICANTE: ING. FCO. BOUCHER Av. Centenario 795 San Isidro Bs. As. T. E. 743 - 4123
P 474

TREVEX

se paga en una sola temporada de vacaciones!..



GACELA

SÍ, GACELA convierte en inversión todo gasto de vacaciones, porque en una sola temporada de turismo familiar, se paga sola. Analice estas ventajas:
• Capacidad para 4 personas • Se arma en sólo 7 minutos • Puede remolcarse con cualquier vehículo • Equipada con rodados 560 x 13 x 4T. • Con cocina 2 hornallas a garrafa • heladera a hielo • tanque de agua.

para el gran turismo familiar... casas rodantes

marisierra

Equipadas con máximo confort y a "todo lujo", con baño, cocina, heladera, camas, comedor, etc.



MARISIERRA I
Capacidad: 2 personas



MARISIERRA II
Capacidad: 4 personas



MARISIERRA III
Capacidad: 6 personas

Con los más amplios planes de financiación!
Fabrica y Vende: INDUSTRIAS CARROCERAS METALICAS **INCAMET S.A.**
Vicente López 272 - QUILMES - Tel. 253-0987 Exposición: Av. Calchaquí Km. 22,5 - QUILMES



Belleza, Truchas Diablo en el

por Jaroslav M. Turbanoff
PARA AUTOCLUB

LA mañana era fría pero agradable y el día prometía ser hermoso. Eran las 6.30. Yo estaba esperando el camión de la Piscicultura que a esta hora tenía que pasar a recogerme, para seguir hasta el Río Traful, a la reserva *Sacrosanta*, que posee allí la Piscicultura de Bariloche. Esta reserva ictícola abarca un kilómetro de costas del *Lago Traful*, a ambos lados del nacimiento del río del mismo nombre y márgenes del Traful hasta la confluencia con el Minero.

Esta vez se portaron bien los "muchachos" de la Piscicultura: llegaron muy puntualmente. Mis compañeros de viaje eran: Gallardo, capataz, Muñoz y Rincón, ayudantes. Yo, como Asesor de Pesca de la Dirección de Turismo de la Provincia de Río Negro, tenía que fiscalizar la tarea a realizarse, anotando la cantidad, hembras y machos, de cada especie capturada. Salimos: el camión de la Piscicultura era lo suficientemente viejo e incómodo para tener que viajar muy apretados. Lo que confortaba era que así teníamos más calor. Al llegar al puente del *Río Limay* ya empezaron a aparecer los bancos de neblina matinal que cubrían todo el valle del río y que en esta época del año son muy comunes. Los primeros rayos del sol despejan la atmósfera. En el *Rincón Chico* y después en *Villa Llanquin*, nos tocó una cerrazón muy fuerte, tanto que hubo que parar el camión y limpiar los vidrios, que estaban completamente escarchados, imposibilitando el manejo del vehículo. Poco antes de llegar al *Valle Encantado* se repitió lo mismo y ni siquiera con las luces encendidas era aconsejable seguir adelante.

El espectáculo era impresionante, digno de admiración: el río parecía hervir, por el vapor que se levantaba del agua; los bancos de niebla formaban curiosas figuras, algunas medio fantasmales. En los claros que se producían aparecían las cumbres dentudas de los cerros, que ya estaban iluminadas por los primeros rayos del sol, que las coloreaban de rojo púrpura. Algunas rocas del *Valle Encantado* sobresalían de la neblina y parecían mucho más altas de lo que son en realidad.

El sol ya alumbraba casi todo el valle del Traful, calentando el aire. Solamente en la orilla del río, donde estaba armada la casilla y donde teníamos que instalar el campamento, todavía sus rayos benéficos no podían penetrar, por causa de una enorme roca que emergía verticalmente en la orilla del frente, tapando todo con su sombra grisácea.

Mientras mis compañeros descargaban el camión e instalaban la carpa, fui a dar una vuelta para reconocer el terreno y deleitarme con la belleza de este sitio, que, sin exagerar, es el más lindo de todo el valle del Traful.

El mismo río, en este lugar ya es de una belleza fascinante: las aguas cristalinas, completamente transparentes, pozones, correderas y rápidos que se forman en cada curva; rocas de formas caprichosas que sobresalen del agua; troncos sumergidos y las márgenes con vegetación, no demasiado tupida, que permite caminar cómodamente. Radales y maitenes, con sus hojas perennes, abundan; los ñires retorcidos y cubiertos de "barba", se entrelazan con retamas y arbustos de laura. Los cipreses y algunos cedros, con su color verde azul, hacen resaltar la belleza de este lugar, digno de la fantasía de Walt Disney. El murmullo del Traful penetra suavemente en los oídos, haciendo competencia a una variedad de pajaritos completamente mansos, de un plumaje poco llamativo y que, saltando de rama en rama, llenan el bosque con su canto dulce y penetrante.

En el campamento, la carpa ya estaba instalada y lo demás todo listo para empezar la tarea: el bote encima del camión, la red de arrastre y la "jaula" de madera para guardar los salmones capturados, que servirán como reproductores. Partimos y llegamos hasta el lago Traful, exactamente al lugar donde nace el río.

Ya son muchas las personas que han descrito la extraordinaria belleza de este lago sin par y quizá mi capacidad lingüística no es suficiente para expresar todo su encanto.

En esta época del año todas las especies salmonídeas remontan los ríos o arroyos, o bajan de los lagos a estos, para desovar y cumplir con el ciclo de reproducción. Ma-



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



FAUNA S.C.A.
ARMAS DEPORTIVAS PARA TIRO Y
CAZA MAYOR Y MENOR
STOCK DE CULATAS DEPORTIVAS PARA MAUSER
TALLER DE REPARACIONES
IMPORTACION - VENTA
ENVIOS AL INTERIOR
JEAN JAURES 59 . Cap. . T. E. 89-5392
(PLAZA ONCE)

y el Traful

chos y hembras, juntos o individualmente, y a veces en cardúmenes, salen de los lagos para internarse en los ríos en procura de lugares adecuados para el desove, es decir, correderas suaves, de fondo arenoso o de grava.

Llegada la época, las hembras largan las ovas, las que son inmediatamente fecundadas por el semen que esparcen los machos, cumpliendo así con la ley de la Naturaleza.

La astucia del hombre

Las primeras redadas no dieron muy buen resultado: los escurridizos salmones, gracias a la transparencia de las aguas, se ingeniaban para no quedar atrapados; pero, a la larga, la astucia del animal más inteligente, el hombre, pudo más: así que, la "jaula" poco a poco se llenaba de estos peces tan cotizados, saltarines y peleadores. Al fin de la jornada conseguimos cuarenta y tres hembras y treinta y nueve machos, todos grandes, espléndidos, de tres a siete kilos. ¡Qué piezas! ¡Cuánto daría cualquier pescador de mosca para pescar uno de estos ejemplares, por sostener la lucha con él, por demostrar su pericia en no perderlo! Recién bajaditos del lago, sanos, fuertes y rápidos como un galgo.

Atardecía. Las altas cumbres iluminadas por los últimos destellos del astro poniente se reflejaban con nitidez en las aguas calmas del lago. A cada minuto los colores del cielo cambiaban y con ellos el agua. Hubo un momento en que la superficie del lago parecía la superficie de un gigantesco rubí, cortada en algunos lugares por reflejos luminosos que producía el salto de una trucha o de un salmón, formando círculos que se agrandaban hasta confundirse y emparejarse con la calma de la superficie. Un "biguá", la especie de cormorán de aguas dulces, pasó volando muy bajito y me pareció que llevaba un pequeño pez en el pico. Cada tanto, una pareja de patos silvestres, volando no muy alto, se dirigía a la orilla del frente para refugiarse y pernoctar en una pequeña laguna que existe allí, con muchos juncales y muy reparada.

A corta distancia, casi en la misma naciente del Traful, saltó un enorme salmón, produciendo un ruido sordo, tan agradable al oído de cualquier pescador.

En la casilla ardía un fuego muy agradable y en

En la exposición más natural, la línea completa Pionero
CARPAS - ART. DE CAMPING - NAUTICA
H.P. Camou Complementos deportivos
España 1095 - SAN ISIDRO (Bs. As.) - T. E. 743-7205
Calle 64 esq. 55 - NECOCHEA (Bs. Aires) - T. E. 1850

Ud. salió de vacaciones. Volvió. Pero sus vacaciones continúan. Por años. Por KODAK.

Ud. se fue de vacaciones con películas Kodak. Revívalas gracias al Laboratorio Color Kodak Buenos Aires. El laboratorio mejor equipado para revelar, con rapidez y perfección, todo el esplendor de esos días de mar, sierra o campo.

Visite Casa Holm con sus rollos de películas Kodak. Ahí comienza la parte más linda y larga de sus vacaciones.

(Holm hace bonificaciones especiales a los socios del ACA. Y envíos a cualquier rincón del país.)

laboratorio Kodak
CASA HOLM
Amenábar 1380 - Tel. 73-9186
Sin problemas de estacionamiento.

S 127

BRUMI DEPORTES
CAMPING
CAZA
PESCA

Carpa PIONERO, 4 personas c/doble techo 2x2 ... $ 26.900.—
Carpa BUNGALOW BRUMI, 4/6 personas ..... „ 65.000.—
Carpa DUVE SPORT, 5/6 personas c/doble techo .. „ 38.900.—
Colchoneta PIRELLI, 1ª, inflable ..... „ 5.900.—
Bolsas de dormir ..... $ 4.500.—, 5.900.— „ 6.900.—
COCINAS - FAROLES - MESAS - SILLONES PLEGABLES - PARASOLES, ETC. Y TAMBIEN EL SURTIDO MAS COMPLETO EN ARTICULOS PARA DEPORTES.
DESCUENTOS A SOCIOS DEL A.C.A.
VISITE nuestra exposición todos los días, inclusive sábados y domingos en: H. YRIGOYEN 60 — MARTINEZ — 792 - 3444
H. YRIGOYEN 60 - MARTINEZ - 792-3444



el asador un suculento asado. La "bota", con un buen clarete, circulaba parejito, pero yo me quedé con el vaso, con el cual soy más práctico. Había que festejar la tan inesperada pesca. Además, es bien sabido y completamente natural que, en un campamento y al lado de un buen fuego, cualquier pretexto es bueno para festejar con un trago. Hasta el mismísimo Mandinga no despreciaría semejante ocasión, dijo uno de mis compañeros, riéndose. Comimos opíparamente: el asado era de primera, casi tan bueno como el vino...

La noche era estrellada y fría. Jamás duermo en carpa, para no desperdiciar la oportunidad de poder admirar el cielo patagónico: frío pero atrayente, estrellado pero negro como un alma en pena. Preparé mi bolsa de dormir debajo de un maitén frondoso, que me serviría de reparo, por si levantase el viento. Leña tenía suficiente para hacer un buen fuego durante toda la noche.

Lo prendí, me recosté en la bolsa, mirando las lenguas rojas que, lamiendo la madera, a cada minuto que pasaba me proporcionaban más calor y más luz. Las chispas doradas de ciprés, revoloteando, subían, perdiéndose en la oscuridad, dejando tras de sí estelas luminosas. A algunas personas el fuego las adormece, en cambio a mí me hechiza, me hipnotiza y me desvela; me atrae y me vuelve nostálgico.

Me acordé de *Mandinga* y me quedé pensando: En realidad, ¿existe el Diablo?... Pues, creo que sí: si existe el Sol y la Luna, o sea, el día y la noche; existe el mar y la tierra; la alegría de vivir y la angustia de la muerte..., entonces, si existe un *Espíritu Supremo benigno* que denominamos *Dios*, con toda seguridad debe existir un espíritu maligno, del que hablan todas las religiones cristianas y mitológicas, desde los principios de la humanidad.

La noche era hermosa, calma y fría: el fuego chisporroteaba produciendo un calor muy agradable, por lo menos a tres metros a su alrededor. Empezaba a helar. Con los ojos clavados en las llamas invoqué al Diablo: no me acuerdo la frase que pronuncié, pero de repente sentí que no debía haberlo hecho. Me pareció que las llamas tomaron otra forma: se achataron y el silencio se hizo sepulcral. Alrededor, la oscuridad se hacía más espesa, más impenetrable. Sentí la presencia de algo inexplicable e incomprensible, que no veía pero que era terrorífico. Calló un grillo que hasta ese instante estaba cantando alegremente. Ni una sola chispa rompió el silencio. De repente las llamas empezaron a levantarse cada vez más alto y sus lenguas ardientes se inclinaban hacia mí, como para agarrarme, produciendo un olor acre y fuerte.

Por mera coincidencia, un enorme búho sobrevoló varias veces por encima de mí y se posó en la rama de un *chacay* seco y blanco como un esqueleto. El brillo de sus ojos era, para mí, fuera de lo común: parecían dos brasas prendidas pero frías, inmóviles, pero se dirigían a mí. Palidecí... Era el miedo, miedo de algo que hice y que no debí haber hecho, algo que no comprendía, pero que existía, que penetraba en mí, como el frío del más allá... Me estremecí, pero me sobrepuse; me levanté; agregué varios leños al fuego. Quise reírme y no pude, porque en vez de risa me salió algo parecido a un quejido. Espanté al búho y me metí hasta las orejas en mi bolsa de dormir y cerré los ojos persignándome. Sentí que todavía estaba temblando; pero después de un rato conseguí dormirme.

La risa del chacay

Al otro día por la mañana estaba todo blanco: tuve la impresión de que el chacay se estaba riendo de mí y que una de sus ramas blancas y heladas apuntaba en mi dirección con sus dedos rígidos.

La escarcha cubría con su manto reluciente todo el valle; las hojas del ñire, de color anaranjado o rojo fuerte, parecían cubiertas con una capa de azúcar, cuyos cristales brillaban al ser iluminados por los primeros rayos del sol, pálido, opaco y frío todavía.

En la casilla, mis compañeros ya estaban desayunando con un amargo. Hoy nos tocaba "rastrear" el río, desde el campamento hasta la confluencia de aquél con el Minero. En seguida pudimos comprobar que los salmones todavía no bajaban hasta allí; en cambio, las truchas marrones, sí. Se consiguió pescar varias de éstas (*salmo fario*), grandes, pintonas y muy robustas. Una de ellas sobrepasaba los siete kilos.

En la época de celo, los colores fuertes del pez se acentúan: lo dorado de la marrón hembra se pone más

SIN ANTICIPO Y EN 24 MESES

Carpas "Pionero" c/doble techo, 4 per. $ 1.650
Carpas "Pionero" c/doble techo, 6 per. $ 3.300
Bungalow "Pionero", 3 ó 4 personas $ 3.190
Bungalow "Pionero", 5 personas $ 4.565
Todo su equipo de camping en las mismas condiciones de pago.

Al contado, descuentos especiales.
BOTES Y MOTORES PARA PESCADORES

CAMPING NAUTICA SUR
Av. H. Yrigoyen 8039 BANFIELD



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

tostado, los lunares más pronunciados. El macho, en cambio, se pone más oscuro: las aletas y el lomo casi negros, con más razón si se cobija en un lugar sombreado.

En la trucha de arroyo, los colores (dorado rojizo) se acentúan mucho más todavía, haciendo resaltar los bordes blancos de las aletas.

Ultimamente escasea muchísimo la trucha de arroyo (*salvelinus fontinalis*); así que, para conseguir cierta cantidad de esta bellísima especie salmónica, decidimos trasladarnos en la tarde del mismo día a *Puerto Arrayanes*, ubicado en una hermosa bahía del *Lago Traful*, en la boca de un arroyo, distante del campamento aproximadamente unos cuarenta kilómetros.

Cargamos en el camión solamente lo necesario: el bote, las redes de noche, los tambores para traslado de las truchas, las bolsas de dormir y, naturalmente, una damajuana de vino y comida. Llegamos al lugar a las cinco de la tarde, con suficiente tiempo para instalar una red en la boca del arroyo y la otra en sus inmediaciones. Distribuimos nuestras "pilchas" cerca del fuego, más bien pobre, porque la leña escaseaba bastante en ese lugar.

Después de comer subimos al bote con un buen farol y empezamos a revisar las redes: ¡Pobres truchas!... Estaban colgadas como racimos de uva en las mallas de la red. Lamentablemente, esta clase de red forzosamente tiene que tener la malla más grande, más o menos cinco centímetros cuadrados, para que el pez pueda penetrar en ella. Por lo mismo, se lastiman mucho y algunos se estrangulan. Otros se enredan tanto que cuesta mucho sacarlos sin lastimarlos, así que son muy pocos lo que se pueden sacar completamente sanos. Entre las dos redes capturamos cuarenta y dos hembras y dieciocho machos, todos de la ya mencionada especie.

Con la ayuda de un *butron* (red de mano) los colocamos en una jaula de madera, bien metida en el agua. No se pescó más, porque hubiera sido imposible trasladar los pescados al campamento principal sin correr el riesgo de que murieran por el camino.

La noche era muy fría y húmeda: una especie de niebla cubría toda la bahía, penetrando debajo de las frazadas. Por ser muy reparada y por tener las aguas más tibias, la neblina era de esperar. ¡Qué falta que hacía un buen fuego!

De vuelta a Bariloche

Por la mañana estaba todo escarchado, las frazadas estaban duras, parecían de lona. Los árboles rígidos y soñolientos nos contemplaban estirando sus ramas que parecían manos heladas, pidiendo misericordia.

Dos tazas de café negro, un churrasco con un buen vaso de vino, para entrar en calor, y rápido a cargar todo para llegar lo antes posible al campamento del Traful. Llenamos de agua los tambores (de 200 litros cada uno) y metimos las truchas en ellos, de cuatro a seis por unidad.

Es bien sabido que el camino que bordea el *Lago Traful* es peligroso; pero a pesar de todo había que apurarse para no vernos obligados a cambiar el agua de los tambores antes de que se acabara el oxígeno de éstos, lo que traería aparejado la muerte de las truchas.

Llegamos a tiempo. En seguida se sacaron todas y se las colocó en una amplia jaula preparada a propósito y metida bien adentro en las aguas frías, vivificantes y bien oxigenadas del *Río Traful*. Sin embargo, cuatro perecieron en el camino, no por falta de oxígeno sino por estar demasiado lastimadas.

El día se hizo hermoso: un sol esplendoroso acariciaba con sus rayos tibios y acogedores todo el ambiente, derritiendo los restos de la helada que quedaba en la sombra. Los pajaritos saltaban alegremente de rama en rama, de árbol en árbol, cantando dulcemente, alabando al *Supremo Creador* y a la *Naturaleza*. Una pareja de águilas grises sobrevolaba en las alturas haciendo círculos, y por encima de ellos se divisaba la negra silueta de un cóndor.

Un chimango posado en la rama de un árbol cercano, pacientemente esperaba la oportunidad, su turno, para terminar con lo que quedaba del asado.

Siete noches y ocho días permanecimos en el lugar, juntando las truchas y los salmones, para hacer después el desove artificial, en el mismo lugar; recoger las ovas ya fecundadas, separarlas especies por especies y trasladarlas a la sala de incubación de la Estación de Piscicultura de Bariloche.

El resultado final fue muy bueno: se consiguieron más de cuatrocientas mil ovas en total.

Esta campaña de captura de los reproductores fue patrocinada íntegramente por la Dirección Provincial de Turismo de Río Negro. ◆

AUTOCAMPING

FABRICA DE CARPAS Y ARTICULOS PARA CAMPING DE 1ª CALIDAD

VENTA DIRECTA AL PUBLICO

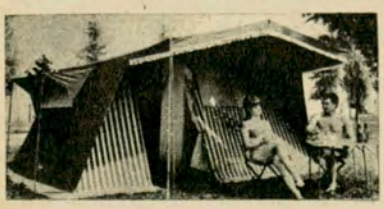
Especialidad en Carpas-Bungalow. Atendemos pedidos del interior. Créditos hasta 15 meses. Sábados y domingos abierto.

Fábrica: Tiscornia 985, S. Isidro (R) T. E. 743 - 8621

Exposición: Panamericana esquina Hipólito Yrigoyen (Martínez) (Frente a Fanacoa)

CUIDADO con las "CARPAS"

Hay "carpas" que no soportan el sol, ni las lluvias, ni el viento; que sus telas se arden y resquebrajan; que sus costuras se descosen. *Cuide su dinero y disfrute tranquilo sus vacaciones; antes de comprar una carpa visite* CIA. LONERA ARGENTINA.



También: Venta de telas con asesoramiento completo sin cargo para que usted confeccione su carpa.

SERVICE COMPLETO SIN CARGO.

CIA. LONERA ARGENTINA
Montevideo 255 - Tel. 35-1900 - Capital



PILETAS DE LONA VARIOS COLORES

S 129

NÁUTICA

ROBERTO MIERES

EL caso de Roberto Mieres es muy particular en el deporte argentino. De él puede decirse que tiene una "biografía automovilística" y una "biografía náutica". Porque este hombre de 42 años, que fue campeón argentino de automovilismo en la categoría *Sport*, que integró el equipo oficial de Maserati en la Argentina y en Europa corriendo *máquinas especiales*, de pronto se pasó *con todo* al deporte náutico. "Porque es más entretenido, hay más camino a recorrer, es más purificado. Pues el agua es más limpia que la tierra", como a él le gusta decir.

En rigor, ya desde muy joven empezó a navegar y fue remero internacional. En 1958 empezó a participar en competencias de clase *Star* y en 1960 fue campeón nacional y representante olímpico y panamericano. Participó en siete campeonatos del mundo (Kiel, Lisboa, Los Angeles, Chicago, entre otros). En los últimos ocho años fue tres veces campeón argentino y cuatro veces subcampeón, en la clase *Star*.

En 1960 integró el equipo que venció —con el oceánico "Chamuyo"— en la competencia Cannes-Ischia, en la que participaban 72 barcos internacionales. Su actuación deportiva se proyecta en el ámbito comercial e industrial, ya que Mieres ha abrazado esas actividades como *modus vivendi*. Y por cierto que con un notable espíritu renovador, como se advierte en las quijotescas empresas en que se ha "embarcado".

La náutica y sus protagonistas

Al hablar con Mieres es menester deslindar de antemano —y con mucha precisión— el tema de la conversación, ya que hay un "Mieres deportista", un "Mieres comerciante", un "Mieres industrial" y... hasta un "Mieres promotor del Boating Club", la más reciente y quizás la más detonante de sus experiencias. Como cultor de la náutica en la categoría *Star*, es admirador ferviente de Paul Elvström, a su juicio "el más grande *yachtman* de la historia". Es natural que dicho deportista le merezca ese juicio, ya que en su carácter de vencedor en cuatro olimpíadas, el nórdico concretó una hazaña nunca vista.

Preguntamos a Mieres sobre las grandes figuras de la náutica. "En competencias oceánicas —nos dice—, creo que el mejor *skipper* es Germán Frers, que es, además, un excelente diseñador. En regatas de triángulo, Jorge Salas Chávez y Alberto Migone. Hay que mencionar también a Lowell North, el norteamericano, que es campeón mundial de *Star*. Y son muy buenos, en general, los suecos."

"En cuanto a diseñadores —agrega—, tenemos muy buenos en la Argentina: además de Frers, están Hosmann y Cibert. La figura máxima es el famoso diseñador Stephens, de los Estados Unidos."

—¿Y qué puede decirnos sobre los grandes escenarios náuticos en el mundo?

—Los mejores escenarios de triángulo son la bahía de Nápoles, el clásico de Portugal (Cascais) y el de Puerto Rico. Para regatas oceánicas: Nueva York-Bermudas, que se corre cada dos años, Buenos Aires-Río de Janeiro, y Fasnet, en Inglaterra.

—¿Y en nuestro país?

—Para vela, el Río de la Plata es insuperable.

—¿Y para competencias de motonáutica?

—El Delta. Sobre eso hay mucho que decir.

El Delta: un mundo salvaje

Cuando habla del Delta, Mieres, que es de por sí un hombre incisivo en sus opiniones, se excita notoriamente. "El Delta está desaprovechado —dice—. En motonáutica el futuro es amplísimo. Hay tres o cuatro fábricas muy grandes, con una producción de lanchas muy alta. Entre *Paglietti*, *Náutica S.A.* y *Avan*, que son las mayores, fabrican en temporada unas 150 lanchas mensuales. Pero el Delta se ha descubierto recién ahora. ¿Qué mejor descanso para el porteño que abandonar la gran ciudad e internarse en ese mundo misterioso, salvaje, que causa tanta impresión a los extranjeros? Les impresiona más que Bariloche o la cordillera.

"Pero en el Delta no hay muelles, no hay amarras, no hay puertos. No hay hoteles 'como la gente', no hay pequeños resguardos, no hay organización turística. No me explico cómo la Dirección de Turismo no ha conseguido que se libere de impuestos a los hoteles del Delta. Además, falta apoyo crediticio, como hay en otras regiones. Los transportes colectivos andan bien, a pesar de que las lanchas son viejas; la competencia influye para que los servicios sean bastante buenos. Pero el problema es de infraestructura: está todo por hacer."

Las casas flotantes

La actividad comercial de Mieres se centraliza en la casa de náutica que lleva su nombre. Allí se venden las lanchas y motores de las principales marcas. Hay, además, y éste posiblemente sea el fuerte de la firma, una gran cantidad de barcos usados en consignación, desde lanchas de $ 400.000 y cruceros de $ 1.000.000, hasta naves de gran envergadura. El movimiento en la temporada de verano es muy intenso.

En el orden industrial, su gran experiencia ha sido la fabricación de *house-boats*, verdaderas casas flotantes,



"ideales para nuestros ríos", como dice Mieres. "No me explico cómo los *house-boats* no se han hecho antes entre nosotros. Era una cosa que estaba en el aire, esperando al primero que la hiciera."

Los dos modelos lanzados al mercado se pueden ver en la Exposición Marítima Internacional que se está realizando en la Sociedad Rural, en Palermo. El *house-boat* más pequeño tiene 7,50 m de eslora y su precio girará alrededor de los cuatro millones de pesos. El otro modelo tiene 11 m de eslora y su precio de venta será, aproximadamente, de $ 6.500.000. El material utilizado es la fibra de vidrio, que no se pinta; la madera casi no se utiliza, salvo para interiores.

"Como calan muy poco, estas casas flotantes son muy prácticas para nuestros ríos y lagunas. Se aprovecha toda la embarcación y hay mucha capacidad de movimiento", nos dice.

Venecia en San Isidro

En el bajo de San Isidro, entre lo que será la "Autopista del Bajo" y el arroyo Sarandí, cerca del Club

EL MULTIPLE

Nos habla con excitación estimulante -y con fe- de nuestro Delta y del porvenir de la motonáutica y el yachting en la Argentina.

Náutico San Isidro, se está erigiendo un barrio poco convencional. Se trata de un *barrio parque náutico* de 21 hectáreas, un exclusivo *Boating Club* al estilo del de Florida (USA), que se ha diseñado para que sirva de centro residencial. Cuenta con muelle propio y comunicación directa, por calle asfaltada, con la Avenida del Libertador.

"Esta es la gran aventura en que estoy embarcado —expresa Mieres—. Será algo sensacional. Se han vaciado 35.000 camiones de tierra y hubo que montar un «tablaestacado» de cemento de 4 kilómetros para definir la costa. Se trata, en síntesis, de un club privado de 150 socios. Hasta ahora se han asociado unas cuarenta personas. Cada una compra un lote (que cuesta alrededor de diez millones de pesos, aunque ese precio varía de acuerdo con la ubicación), y después construye su casa. El precio del metro cuadrado de terreno fluctúa entre $ 11.000 y $ 22.000.

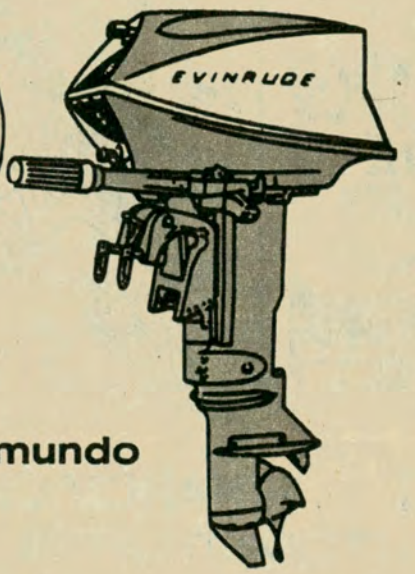
En realidad, no hace falta el habitual optimismo de Mieres para aceptar que es ésta una obra formidable: piénsese que habrá dos kilómetros de canales navegables, dragados a 3.00 bajo el cero; tres kilómetros de calles y avenidas pavimentadas; edificio social para el club; pileta de natación; cancha de *Squash-racket;* estación de servicio; varadero del tipo *Travelift; Shopping-center*, etc.

Mientras tanto, en medio de esa actividad que parece formar parte de su naturaleza, Mieres sigue navegando. Ultimamente participó en el Campeonato Sudamericano de *Star*. Allí compitió, entre otros, con Paul Elvström, el mítico dinamarqués que sintetiza la historia de la náutica moderna. El Río de la Plata es un jalón importante en las actuales competencias internacionales, y Mieres, el hombre que eligió el agua "porque es más limpia", algo tiene que ver con ese *boom*. ◆

EVINRUDE

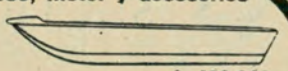
El precio incluye casco, motor y accesorios

25 HP

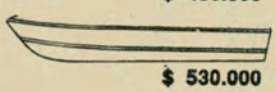


El motor portátil (36 Kgs.) más potente del mundo para equipar exclusivamente:

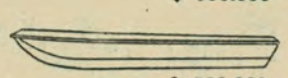
BERMUDA Pirayú — $ 486.000



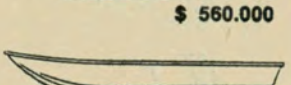
BERMUDA Pescadora GB. — $ 530.000



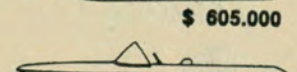
BERMUDA Ríomar — $ 560.000



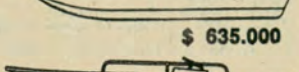
BERMUDA Delta — $ 605.000



BERMUDA Sportwin — $ 635.000



BERMUDA Safari — $ 672.000



BERMUDA Camping — $. 677.000

NAUTICA S.A.
y sus concesionarios

CAPITAL FEDERAL: Naucape, Belgrano 2431 - Tedin Ezcurra y Cía., Paraná 846, Náutica Centro, Uruguay 776 - Mieres Náutica, Avda. Libertador 2102 - GRAN BUENOS AIRES: Náutica San Isidro, Avda. Libertador 15233, San Isidro - Nautidelta, Avda. Cazón 584, Tigre - Marina Norte, Avda. Libertador 701, V. López - Esgra Náutica, Sarmiento 891, San Fernando - CORDOBA: Martínez Daike S.R.L., Sarmiento 42 (Córdoba) - SANTA FE: Luis y Carlos Zuqueli, Avda. López y Planes 4994 (Santa Fe) - Oscar A. Tejero, 3 de Febrero 2037 (Rosario) - Romano y Arango, 27 de Febrero 1017 (Rosario) - ENTRE RIOS: Mario A. Cook, Ameghino 81 (Concepción del Uruguay) - CHACO: Romagnolli y Cía., Guemes 329 (Resistencia - MISIONES: Petronio Magri, Colón 50 (Posadas RIO NEGRO: Agroquímica S.A., 25 de Mayo 128 (Villa Regina) - TUCUMAN: Antonio Yapur, 24 de Septiembre 1002 (Tucumán) RIO NEGRO: Casa Soriano, Sgto. Rolando 292 (Bariloche) - PCIA. DE BUENOS AIRES: Casa Sibechi, San Martín 3118 (Mar del Plata) - Quillen Co, Chiclana 264 (Bahía Blanca) - Corleto y Cía., Av. 122 Nº 1400 (La Plata).

Radel

AUTO CLUB sugiere...



SEGURIDAD ES FELICIDAD

DEFENSAS PARA BALCONES

CASA REY

Ofrece su amplia experiencia en tejidos de alambres artísticos y comunes. Defensas especiales para protección de sus niños. Consúltenos.

RIVADAVIA 10912

T. E. 64-3168 y 53-0420

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

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

AUTORADIO OSCAR

CASA DE GIORGIO S. R. L.

1918 - 1969

AGENTE OFICIAL Y SERVICE AUTORIZADO DE LAS MAS PRESTIGIOSAS MARCAS



RADIOS Y AUTOSTEREOS

VENTA - COLOCACION - SERVICE

EN SU NUEVO LOCAL **DORREGO 644**

T. E. 54-0338



ACONDICIONADOR DE AIRE PARA AUTOMOTORES

Polaraire MODELO 69

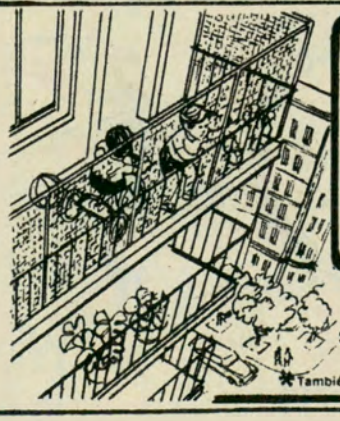
SERVICIO MECANICO PARA TODAS LAS MARCAS

SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

METRO-CAR S. C. I.

PRIMER TALLER ESPECIALIZADO EN AIRE ACONDICIONADO PARA AUTOMOTORES

NAHUEL HUAPI 3260/62 • Capital • T. E. 78-8379



PROTECCIONES DE BALCON

¡PREVENGASE!... DE LAS TRAVESURAS PROPIAS DE LOS CHICOS CON

PROTECCIONES DE CAÑO TUBULAR Y ALAMBRE ARTISTICO

UNA SEGURA TRANQUILIDAD PARA UD. MIENTRAS SUS NIÑOS JUEGAN

LA BOUTIQUE DEL HIERRO

THAMES 998 - Bs. Aires

Tel. 772-1245

SE ENTREGAN COLOCADAS Y PINTADAS DEL MISMO COLOR DE SU BALCON

También MAMPARAS de ACRILICO PARA BAÑERAS

P CREDITOS - FINANCIACIONES

PARA AUTOMOTORES

Si Ud. necesita un crédito sobre su automotor o financiar la compra del mismo; **PIMARITO S. A.** le facilitará dicho trámite en inmejorables condiciones

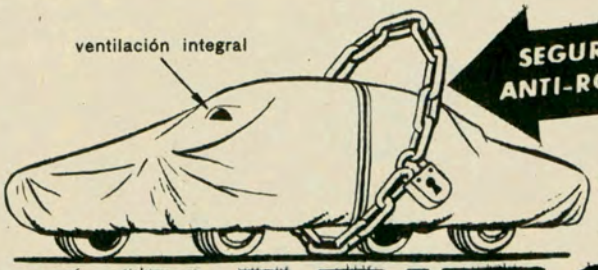
Pimarito

c. f. s. a.

Boedo 1732 Capital

921-1522 923-8830

No vaya a **MAR DEL PLATA!**
... NI A NINGUNA PLAYA DE MAR



PAT. Nº 161.655

sin un **TAPAUTO®** *Bruno*

desde $ 4.500

Y su automóvil estará protegido del aire de mar que oxida el cromado, del sol, del polvo, de la lluvia. EL TAPAUTO BRUNO está confeccionado con las mejores telas frisadas, revestidas con policloruro de vinilo importado y CON PROCESO MULTIFLEX. Posee ventilación integral y está cosido a máquina y soldado electrónicamente. OPCIONAL: SEGURO ANTI-ROBO (Mod. Reg. Nº 3004). Fabricado para todo tipo de vehículo. EXIJA EL LEGITIMO TAPAUTO BRUNO.

AHORA CON **HD 405** ALUMINIZADO QUE RECHAZA LOS RAYOS SOLARES

Central LONERA Bmé. Mitre 2771 • Teléf. 87-9666-8481
Estacionamiento gratuito • Castelli 150 y Castelli y Cangallo

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 DISPONEMOS DE LONAS PARA CUBRIR PORTAEQUIPAJES

SOCIOS A.C.A. DESCUENTOS ESPECIALES

GUITARRAS DE CALIDAD
desde $ 650 por mes
SIN ANTICIPO
Musica. cuerdas, etc.
98 años construyendo Guitarras









Guitarras Eléctricas
Bajos
Amplificadores
Combinados
Organos
Melódicas
Grabadores
PIANOS
$ 10.000 por mes



ANTIGUA CASA NUÑEZ
Sarmiento 1573 Tel 46-7164

AUTOMOVILES RENAULT

SISTEMA UNICO EN EL PAIS PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL:

- **Horario continuo de 7 a 19.30 horas.**
- **Sin turnos, atención inmediata.**
- **Reparaciones ultra rápidas y puntual entrega.**
- **Garantía por 90 días en todas las reparaciones.**
- **Chapa y pintura, también por Cías. de Seguros.**
- **Repuestos legítimos con 20% de descuento.**
- **Tarifa fija de mano de obra, a la vista.**
- **Ofertas en accesorios, defensas y repuestos**

y otras ventajas que Ud. sabrá apreciar. ESPERAMOS SU VISITA

RENAULT SERVICE: Tel. 23-8913 y 5673
Salta 1160/64 y 1325 - Bs. As.

AUXILIO MECANICO
Nuevo número telefónico 82-6081



EL AUTENTICO BUZO DINTY

Le permite resolver su problema de exceso de peso, sin dietas ni sacrificios. Su precio es de $ 3.480, y sus fabricantes, *Creaciones Plásticas Dalla Riva*, Andrés Lamas 914, Buenos Aires, T. E. 58-1075, también disponen de una línea completa de *reductores parciales*. Pida folleto ilustrado, sin cargo.

En venta también en Harrods, 1er. piso; Gath y Chaves; Casa Testai y sucursales. Representantes en todo el país.

ACCESORIOS
PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR



- REJILLLAS
- PARAGOLPES
- BAGUETAS
- ORNAMENTOS
- INSIGNIAS
- TAZAS
- VOLANTES DEPORTIVOS
- FAROLES
- DEFENSAS
- ANTENAS ETC.

ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA

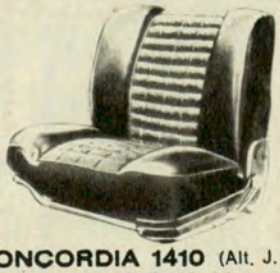
ARLES S.C.A. WARNES 1255 - Bs.As. TEL. 55-7920/1035

FUNDAS LIN-TAP y... nada más!

¡OFERTAS REALES!
A BASTONES EN SIMIL-CUERO

FIAT 600	$ 7.700.-
RENAULT	$ 9.300.-
DI TELLA	$ 9.400.-
FALCON	$ 11.400.-
RAMBLER	$ 11.400.-
VALIANT	$ 11.400.-

Techos Vinílicos



CONCORDIA 1410 (Alt. J. B. Justo 6200) T. E. 69-1318

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

S146

SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

SEGUROS DE AUTOMOTORES

PARA MAYOR COMODIDAD DE LOS ASOCIADOS Y AMPLIANDO LA ATENCION DE LOS SINIESTROS, SE HA COMPLEMENTADO EL SERVICIO QUE SE PRESTA EN CASA CENTRAL HABILITANDOSE OFICINAS ESPECIALIZADAS EN:

CENTRAL ONCE
RIVADAVIA Y AGÜERO - 3er. PISO

ESTACION FLORES
RIVADAVIA Y J. MARTI - 1er. PISO

COMODIDADES PARA ESTACIONAMIENTO

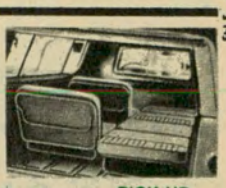
HORARIO: DE 8 A 18 HS. - DE LUNES A VIERNES

LOS NUEVOS ASEGURAMIENTOS SE CONTINUARAN RECIBIENDO EN LOS LUGARES INDICADOS Y EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO DE: AVELLANEDA - BARRACAS - BELGRANO - CABALLITO - OLIVOS Y VILLA DEVOTO

S145

VITIS
ASIENTOS ESPECIALES

PARA CAZA, CAMPING, VIAJES, LINEA DE ASIENTOS FUNCIONALES, Convertibles en CAMA totalmente horizontales.



MAURICIO VITIS Y CIA. S.R.L. Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes San Blas), Alt. Av. San Martin 2700, T. E. 59-2026, Buenos Aires. (Cerrado por vacaciones hasta el 10/3/69)

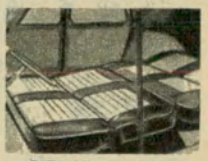
PICK-UP.



ESTANCIERA



FORD FUTURA



CITROEN y 4 L



S045

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 Ríos 1027/29. Tel. 23-5877/26-2203/27-6211, Bs. As.



LLEVE CONFORT EN SUS VIAJES Y VACACIONES...

Camping, Pic-nic, Casas de Fin de Semana, Playas, etc.

S143

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 - Trailer - Mesas; desde $ 1.990.- **TODO LO QUE NECESITE LO ENCONTRARA AQUI A LOS MEJORES PRECIOS.**

FUNDA CUBRE-COCHE. La más resistente a la intemperie, que le brinda total protección en cualquier época del año. **Cosida y soldada, 100x100 impermeable, plastificada y afelpada por dentro,** no raya ni se pega. **Ventilación integral,** para todas las marcas y modelos de coches.



SU GARAJE PORTATIL

PEDRO V. CAFFARENA

J. B. Justo 6801, T. E. 69-6065, Bs. As. EXPOSICION; **Mar del Plata 908** (Altura Juan B. Justo 6750, a 50 mts. de Casa Central). **CREDITOS - ENVIOS AL INTERIOR. VENTAS POR MAYOR Y MENOR. NO CERRAMOS AL MEDIODIA.**

DISTRIBUIDORES EN: POSADAS (MISIONES) - **TAPICERIA VIGO** - Ruta 12 - Km. 4
TRES ARROYOS - **CLAROMECO CAMPING** - Maipú 222 - Tres Arroyos
BAHIA BLANCA - **QUILLEN-CO** - Chiclana 264 - B. Blanca
CAMPING MONCECHIARINI - Av. Alberdi esq. V. Sársfield - Rosario (Pcia. Santa Fe)

DEFENSAS TAMEKO

PROTEGEN Y REALZAN LAS LINEAS DE SU AUTOMOVIL

Colóquela en las casas del ramo o en nuestra fábrica

INDEPENDENCIA 1558-66
TEL. 37-0583 - BUENOS AIRES

EDDIE



Impala, Mercedes Benz, Torino, Rambler, Valiant, Falcon, Citroën, Chevrolet 400, Taunus, Pick Up, etc.

HACEMOS DEFENSAS ESPECIALES SOBRE TODOS LOS MODELOS IMPORTADOS

DESCUENTOS ESPECIALES A SOCIOS DEL A.C.A.

AUTO CLUB informa

Henry Ford



Para mejor capacitación del alumnado, en la Escuela Nacional de Educación Técnica "Henry Ford", que funciona en el Centre Industrial de Ford Motor Argentina S. A., en General Pacheco, fueron inauguradas nuevas aulas, sala de dibujo y proyecto, y ampliados los talleres y gabinetes didácticos.

Villa Albertina

Fueron inaugurados más de dos kilómetros de ruta pavimentada, que facilitan el acceso al Balneario de Villa Albertina desde el Puente de la Noria. La obra fue donada por dicho balneario a la comuna de Lomas de Zamora.

Safrar: Exportaciones

Safrar, fabricante de vehículos Peugeot en la Argentina, ha comenzado a exportar al Uruguay piezas sueltas y subconjuntos de camionetas T4B y coches 404, para ser armados en el país vecino.

Miss Chevrolet 1968

Ante más de tres mil personas, en el ámbito iluminado de la planta comercial de General Motors, en San Martín, se coronó a la señorita Evangelina Villegas, Miss Chevrolet 1968.

Cubre-Alfombra

Industrias Pirelli S.A.I.C., ha lanzado al mercado una nueva línea de cubre-alfombras para autos, creada por la División Artículos Varios.

Cubiertas Goodyear

La empresa Chrysler Fevre Argentina S.A.I.C. ha elegido la nueva cubierta Goodyear —Speedway Gransport— para su automóvil Dodge GT que acaba de ser presentado en nuestro país, y que es el más veloz de toda la línea. Esta nueva cubierta Goodyear es del tipo sin cámara, y están construidas para soportar velocidades sostenidas muy altas, del orden de los 200 kilómetros horarios. Es ésta la primera cubierta de alta performance y de perfil bajo construída en la Argentina.

Donación a Alpi

Mercedes Benz Argentina S.A. ha donado a ALPI, con motivo del 25º aniversario de esta asociación de bien público, una moderna unidad "Mercedes Benz", modelo 0 309, equipada con un sistema elevador electromecánico de marca Miesen, especial para facilitar el acceso de pacientes en camillas o sillas de ruedas. Dicha unidad, construida especialmente para ese fin en la República Federal Alemana, es una de las más modernas de su tipo existentes en el mundo. ◆



NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.



Vista parcial del frente de la gran Central Once, que en su primera etapa constará de siete pisos y que luego será ampliada a catorce plantas, constituyéndose en una de las estaciones de servicio más grandes del mundo.

Fue inaugurada la Estación "GRAN CENTRAL ONCE"

Es considerada como una de las más importantes del mundo

DIO lugar a una ceremonia de extraordinarias proyecciones la inauguración oficial de la estación Gran Central Once del Automóvil Club Argentino, acto que tuvo lugar en la extensa playa de la planta baja del moderno e imponente edificio que levantó la entidad, en la intersección de la avenida Rivadavia y Agüero.

Estuvieron presentes en la ceremonia, en representación del Primer Magistrado de la Nación, teniente general Juan Carlos Onganía, el secretario de Estado de Transportes, ingeniero Armando S. Ressia; el subsecretario de la Secretaría de Transportes, doctor Carlos A. Decurgez; en representación del administrador general de Y.P.F., ingeniero Daniel A. Brunella, el gerente general de esa repartición, ingeniero Ernesto R. Peters; el secretario de Obras Públicas y Urbanismo de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, arquitecto Máximo Vázquez Llona; en representación del comandante en jefe de la Fuerza Aérea Argentina, brigadier general Jorge N. Martínez Zuviría, el jefe de Relaciones Públicas de Aeronáutica, vicecomodoro Chamorro Vanasco; en representación del secretario de Estado de Asistencia y Promoción de la Comunidad, doctor Pedro J. Martínez Segovia, el director del Servicio Nacional de Recreación, Deporte y Turismo, señor Alberto Morchón; el embajador de Corea, señor Dong Sung Kim; el director de la Dirección de Acción Social, Educación Física y Deportes de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, coronel (RE) Plinio Isola; en representación del Ministro de Educación de la provincia de Buenos

Aires, profesor Alfredo C. Tagliabúe, el señor Armando Livi; el interventor en la empresa de Subterráneos de Buenos Aires, ingeniero J. Córdoba; funcionarios de Y.P.F., representantes de numerosas empresas comerciales, así como también invitados especiales y numerosa concurrencia.

El Automóvil Club Argentino se hizo presente con su comisión directiva en pleno, miembros de la asamblea de delegados, componentes de las comisiones asesoras y numerosos funcionarios de la institución.

Se inicia la ceremonia

Tras el arribo del representante del presidente de la Nación, secretario de Transportes, ingeniero Armando S. Ressia, se inició la ceremonia con la ejecución del Himno Nacional Argentino, que estuvo a cargo de la fanfarria del Cuerpo de Policía Montada de la Policía Federal Argentina, bajo la dirección del maestro subinspector Orlando Oliverio.

A continuación se efectuó la bendición del muñeco insignia del Automóvil Club Argentino y del edificio de la Gran Central Once, ceremonia que estuvo a cargo de monseñor Héctor Gilardi, en representación del arzobispo y cardenal primado de la Argentina, doctor Antonio Caggiano. Seguidamente, el ingeniero Ressia y el doctor Carman realizaron en medio de los aplausos de la concurrencia, el corte de la cinta simbólica, acto con el cual quedó oficialmente inaugurada la gran estación de servicio.

Posteriormente, autoridades y público asistieron al descubrimiento de dos placas alusivas con las insignias de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y del Automóvil Club Argentino.

Luego la concurrencia fue invitada a recorrer las instalaciones generales de la Gran Central Once, acompañada por los funcionarios que tuvieron a su cargo la construcción del edificio, quienes ofrecieron las explicaciones correspondientes sobre las actividades que desarrollará la nueva gran estación.

Terminada la extensa recorrida por las flamantes instalaciones, que fueron observadas con gran interés por los concurrentes, las autoridades se dirigieron a las oficinas del primer piso, donde se procedió a firmar la escritura traslativa de dominio, que suscribieron el administrador general de Transportes de Buenos Aires, doctor Jorge Héctor Crivelli y, por el Automóvil Club Argentino, el presidente y secretario de la comisión directiva, doctores César C. Carman y Walter A. Saborido, respectivamente.

Por último, se ofreció a los asistentes a la ceremonia un cóctel que tuvo lugar también en las oficinas del primer piso de la nueva estación de servicio, reunión durante la cual, para referirse a la importante obra realizada, hablaron el gerente general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ingeniero Ernesto R. Peters y el presidente del Automóvil Club Argentino.

Habla el presidente del ACA

El presidente del ACA expresó entre otros conceptos:

"Para todos nosotros, para el Automóvil Club Argentino como institución de bien público y como entidad servicial, y para mí personalmente como su presidente, movido siempre por el acucioso afán de ampliar y perfeccionar la eficiencia de la entidad en beneficio de la Nación, esta hora es de profunda satisfacción, inclusive porque con este acto estamos celebrando la culminación de un esforzado proceso creativo, en cuyo largo transcurso hemos disfrutado de la posibilidad de valorar el apoyo decidido, entusiasta y positivo que nos ha prestado Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

"Estamos entregando a la comunidad metropolitana y nacional, que van a disfrutarlo a través de sus muchos cientos de miles de automovilistas, los 19 mil metros de superficie cubierta con instalaciones de esta Gran Central Once que, en conjunto y por la multiplicidad de sus dependencias serviciales, constituye un complejo ejemplar y que probablemente, según el autorizado comentario del propio vicepresidente ejecutivo de las tres A. A. A. (Asociación Americana Automovilista), Mr. Kachlein, tiene muy pocos rivales en el mundo entero.



Monseñor Héctor Gilardi, representante del arzobispo de Buenos Aires y cardenal primado de la Argentina, doctor Antonio Caggiano, bendice las instalaciones del nuevo complejo servicial del ACA.



El ingeniero Ernesto E. Peters destacó en su discurso la importancia de la obra realizada por el ACA en la intersección de la avenida Rivadavia y Agüero.



El secretario de Transporte de la Nación, ingeniero Armando S. Ressia, el gerente general de Y.P.F., ingeniero Ernesto R. Peters y el presidente del ACA, inauguran oficialmente la estación cortando la cinta simbólica.

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

"Cuadra que destaque ahora la colaboración que hemos hallado en todos los planos directivos y administrativos de la institución que presido. Recuerdo complacido a nuestros hombres y equipos técnicos de todos los niveles, empezando por el arquitecto Jaime Sequeira y sus directos colaboradores, pasando por los sobrestantes Caprioli y Cid, y completando la mención con el más modesto obrero. Esto me lleva a reconocer la eficiente, bien inspirada y generosamente voluntariosa tarea cumplida por la empresa constructora Brave, Fontana, Nicastro.

"Estamos acercándonos a los 300 millones de pesos de inversión en esta central; en realidad, esta cifra vale y significa mucho porque con esta obra estamos aportando la sistematización de condiciones serias y efectivas para que el progreso que anhelamos pueda acelerar su pulso y desenvolverse sobre bases firmes."

Habla el ingeniero Peters

A continuación habló el gerente general de Y.P.F., ingeniero Ernesto R. Peters, quien manifestó la complacencia de la institución que representaba en compartir la alegría del ACA por la habilitación de la magnífica estación de servicio de Once. Destacó que esa nueva dependencia, por su magnitud y grandiosidad, es la mayor de toda la vasta red de la entidad y también la más imponente de las que en el país ostentan la sigla de Y.P.F. Agregó el ingeniero Peters que Y.P.F. había querido celebrar el acontecimiento con la entrega de un bronce —símbolo de los fuertes— como testimonio perenne de los sólidos lazos que vinculan a ambas instituciones. ♦

Escrituración del solar de Godoy Cruz y Demaría

En una breve y sencilla ceremonia se efectuó la escrituración del solar de las calles Godoy Cruz y Demaría, adquirido por el Automóvil Club Argentino. En dicho acto aparecen, de izquierda a derecha, el secretario de la comisión directiva del Automóvil Club Argentino, doctor Walter A. Saborido; el administrador general de Transportes de Buenos Aires (en liquidación), doctor Jorge Héctor Crivelli; el vicepresidente 2º del ACA, ingeniero Mario L. Negri; el escribano Orlando E. Bravo y, de pie, el vocal de la comisión del ACA, señor Lucilo del Castillo.

CARACTERISTICAS DEL NUEVO EDIFICIO

El edificio, en su primera etapa, consta de siete plantas, con una superficie aproximada de 19.000 metros cubiertos (el terreno totaliza una superficie de 4.040 m²). Las plantas se distribuyen en subsuelo, planta baja, entrepiso, tres pisos altos y azoteas accesibles. Debió considerarse la necesaria funcionalidad de los distintos pisos y su correcta comunicación, previendo un movimiento ininterrumpido de automóviles. Para ello se optó por rampas helicoidales independientes (subida y bajada) que conectan todos los niveles; están ubicadas de tal manera que permiten el menor desplazamiento posible en cada piso, y se hallan vinculadas al proceso funcional de cada planta.

En planta baja se ha previsto, asimismo, el posible cambio de mano de ambas calles laterales (Rivadavia y Agüero).

El edificio cuenta con una estación transformadora de electricidad, ubicada en el subsuelo, cubriéndose posibles emergencias mediante una segunda conexión a otra compañía de electricidad y un grupo electrógeno propio.

El sector de oficinas del edificio cuenta con un equipo de aire acondicionado para frío y calor, y en esa misma planta se ubica el conmutador telefónico desde donde se controla el tráfico interno y urbano, con posibilidades de intercomunicación entre cualquier sector del edificio.

El servicio contra incendio está asegurado mediante mangueras alimentadoras desde el tanque de reserva, que tiene capacidad para 100.000 litros de agua.

El conjunto arquitectónico, de gran fuerza expresiva, ha logrado calidad volumétrica y un dinamismo formal acentuado por sus circulaciones helicoidales.

El proyecto y dirección de la obra estuvo a cargo del arquitecto Jaime J. W. Sequeira, subgerente técnico del ACA.

SERVICIOS QUE PRESTA

La nueva Central presta los siguientes servicios:

1) Aprovisionamiento de combustibles y lubricantes.

2) Atención de vehículos (mecánica de emergencia, gomería, electricidad, lavado y engrase).

3) Estacionamientos de coches en servicio.

4) Administración.

5) Atención de socios.

6) Confitería.

7) Servicios para el personal (comedor y vestuarios).

8) Estacionamiento de unidades de auxilio.

9) Servicios auxiliares (estación transformadora de electricidad, medidores y tableros generales; central de compresores; tanques de bombeo, calderas y medidores de gas; servicios sanitarios; sala de máquinas de ascensores y montacargas).

10) Depósitos generales.

11) Viviendas.

12) Circulaciones horizontales y verticales (peatonales y de vehículos). La capacidad funcional de la Gran Central Once es de 500 automóviles simultáneos distribuidos en las distintas dependencias.

Se estima en 20.600 el número de automóviles que podrán recibir, en un mes, servicios de lavado, engrase y mecánica.

En cuanto a servicios de combustibles, se calcula en 50.000 el número de vehículos que podrán aprovisionarse mensualmente.



FALLECIMIENTO DEL GERENTE DE ADMINISTRACION, DON ANGEL RUIZ



El señor Domingo M. Armendáriz, gerente general de la Entidad, mientras pronuncia su oración fúnebre.



El Secretario de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, doctor Walter A. Saborido, habla en el sepelio de los restos del señor Angel Ruiz.

Penosa impresión causó en todo el personal del Automóvil Club Argentino el fallecimiento del señor Angel Ruiz, gerente administrativo de la entidad. El funcionario desaparecido era el más antiguo de la institución, con 42 años de servicio. Tuvo destacada actuación en la mecanización de las tareas contables con máquinas convencionales IBM, un sistema que durante muchos años fue único en el país.

Su pasión por las matemáticas lo llevó a un alto grado de especialización en todo lo concerniente a una actividad deportiva que tuvo en él un precursor: la fiscalización de carreras automovilísticas. El señor Ruiz era el creador de una tabla logarítmica para obtener promedios hasta el quinto de segundo, un sistema que se utiliza en las competencias de carretera y pista, y que ha merecido la aprobación y el comentario elogioso de la Federación Internacional del Automóvil. La personalidad de don Angel Ruiz —que había nacido en Buenos Aires hace 61 años— era conocida mundialmente, debido a su larga labor en la fiscalización de carreras.

La inhumación de sus restos, que se realizó en el cementerio de la Chacarita, congregó a numerosos amigos. Hablaron en esa oportunidad el doctor Walter A. Saborido, secretario de la Comisión Directiva del ACA, y el señor Domingo M. Armendáriz, gerente general de la entidad.

La comisión directiva del Automóvil Club Argentino, en su sesión ordinaria del 11 de diciembre, rindió homenaje a la memoria del funcionario desaparecido. ◆

$ 79

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

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 **$ 3.000.000.~**

DE 41 A 45	AÑOS	HASTA	$2.500.000.-
„ 46 A 50	„	„	„ 1.500.000.-
„ 51 A 55	„	„	„ 1.000.000.-
„ 56 A 60	„	„	„ 500.000.-
„ 61 A 65	„	„	„ 300.000.-

$ 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.

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

Realizó reuniones ordinaria y extraordinaria la Asamblea de Delegados de la Institución

APROBO REFORMAS AL ESTATUTO SOCIAL

EN la sede central del Automóvil Club Argentino se realizaron las reuniones ordinaria y extraordinaria de la Asamblea de Delegados de la entidad, bajo la presidencia de su titular, doctor Ricardo E. Aráoz, y actuando como secretario el señor Guillermo O. Mirás.

Luego del tratamiento de los temas de rigor, aprobó la donación de una fracción de terreno de 150 m² del Automóvil Club Argentino en Ingeniero Maschwitz, a la Dirección Nacional de Vialidad, con cargo de ser destinada a las obras de construcción de la ruta nacional Nº 9 —tramo Garín-Campana—, encargándose dicha Dirección del traslado, inmediata reposición y nueva instalación en el lugar indicado por el ACA, de todo lo que se encontraba en el terreno donado y que sea necesario llevar al nuevo emplazamiento.

El comodoro Ernesto E. Baca informó a continuación sobre la constitución de la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo (C.A.D.A.D.). Se leyó una relación de los acontecimientos que transmitió la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino a la Asamblea de Delegados, suscrita por el doctor Horacio C. Rivarola, vicepresidente 1º, y doctor Walter A. Saboridо, secretario. El presidente de la Asamblea, doctor Aráoz, destacó la trascendencia de la medida para el futuro de la Institución y del automovilismo y solicitó al comodoro Baca que ampliara aspectos referidos a la misma. El comodoro Baca reseñó aspectos vinculados a la constitución de la C.A.D.A.D., integrada por doce federaciones, faltando aún integrarse la Federación de la Capital Federal. Esa integración —agregó— habrá de posibilitar en el futuro el desarrollo del deporte automotor en el país, funcionalmente organizado y dando intervención integral a todas las regiones, algunas de las cuales estaban prácticamente olvidadas. Destacó luego que la intención de la Comisión Directiva del ACA al proceder a la creación de la C.A.D.A.D. fue el desarrollo del deporte automotor en aquellas zonas donde existían inquietudes, aun cuando sus posibilidades eran escasas. Se extendió luego sobre la acción y fundamento de la C.A.D.A.D., de lo que nos ocupamos en otra parte de esta edición de AUTOCLUB.

A continuación se leyeron los informes de las Comisiones de Asuntos Legales y de Economía y Finanzas, sobre un crédito a cargo del Córdoba Automóvil Club, con el que la C.D. del ACA proyecta contribuir para la realización de obras de seguridad y embellecimiento en el autódromo *Oscar Cabalén*. Se aprobó destinar esa su-



Mesa que presidió las reuniones ordinaria y extraordinaria de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino. El titular, doctor Ricardo E. Aráoz aparece acompañado por el secretario del cuerpo, señor Guillermo O. Mirás (izquierda) y por el inspector de Justicia, doctor Jaime López Figueroa.



Vista parcial de la Asamblea de Delegados.

Principales modificaciones

EN los dos días de reunión de la Asamblea de Delegados se consideraron y sancionaron reformas de diversa importancia, siendo las principales la ampliación de los fines sociales de la Institución. Así se incorporaron el de estimular la planificación y construcción de caminos y comunicaciones por tierra y aire; el de auspiciar y crear entidades que tengan finalidades vinculadas a los objetivos sociales y de protección a los socios, y el de auspiciar y promover los valores de la cultura argentina.

También se estableció que la Entidad será dirigida y administrada por una comisión directiva integrada por un presidente, un vicepresidente primero, un vicepresidente segundo y 16 miembros titulares y habrá, además, ocho miembros suplentes. Todos serán elegidos por el voto directo de los asociados y durarán 4 años en el mandato, pudiendo ser reelegidos.

Asimismo, se dispuso que pueden ser designados socios honorarios, también, los presidentes de los Touring y Aero Clubes extranjeros. Se estableció que el mandato electivo de los Delegados a la Asamblea será por cuatro años y el cuerpo se renovará por mitades cada dos años. Al igual que el mandato de presidente, los vicepresidentes primero y segundo serán electivos y designados directamente por los socios con derecho a voto. Y quienes hayan ocupado por dos períodos el cargo de presidente, vicepresidente, secretario y tesorero de la Comisión Directiva, al terminar su mandato quedan incorporados a la misma en calidad de miembros honorarios, con voz, pero sin voto. De tal forma será aprovechada la experiencia de los hombres que estuvieron desinteresadamente al servicio del ACA. La Comisión Fiscalizadora de Cuentas, que también es cuerpo electivo, propondría a la Comisión Directiva una terna para la designación de auditores externos.

ma, que asciende a $ 3.502.806 y que adeuda a la Entidad el Córdoba Automóvil Club, para ser invertida dentro del término de un año.

Se aprueba el presupuesto

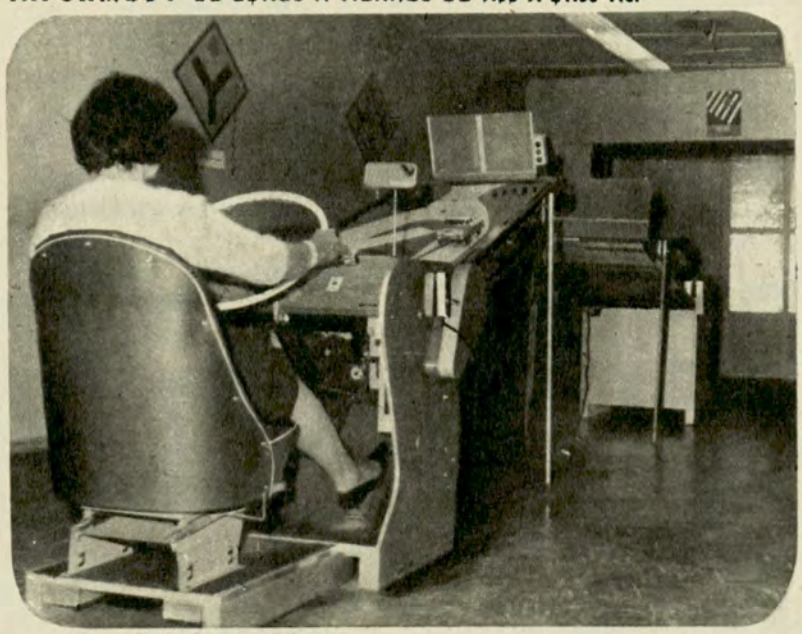
Se aprobó luego por unanimidad el Presupuesto y Cálculo de Recursos para 1969, de acuerdo con el despacho de la Comisión Nº 2 de Economía y Finanzas. Al cerrar el tratamiento del tema, el tesorero, señor Lajud, destacó el informe de los miembros de dicha comisión interna y expresó que en todos los rubros existe un aumento sustancial y que teniendo en cuenta las cifras del presupuesto para el año 1968, "encontramos que nos hemos quedado muy cortos en relación con lo que fue en realidad. No sé si los señores delegados recuerdan que esperábamos un superávit de 700 a 800 millones de pesos, y vamos a cerrar el ejercicio con un excedente de 1.300 millones". Se señaló que en esta oportunidad el ACA "mantiene la cuota de los asociados, es decir, que la misma no experimenta incremento alguno". Dijo finalmente que el "importe de la cuota social, en relación con los servicios que presta el club, debe ser una de las más bajas de cualquier clase de institución similar que exista en el país y aun en el extranjero".

El presupuesto importa la suma de $ 4.473.394.000 de egresos (Sueldos, Gastos y Previsiones, Reservas y Amortizaciones), estimando los recursos en $ 5.218.910.000 y un probable excedente de $ 745.516.000. El plan de obras para 1969 se eleva a 805 millones de pesos.

Asamblea extraordinaria

Quince minutos después se reunió la Asamblea extraordinaria de Delegados, con las mismas autoridades que la ordinaria, y la presencia de 68 miembros, es decir, los dos tercios del total de componentes del cuerpo, a los efectos de considerar reformas del Estatuto Social. El presidente del ACA, ausente por razones de salud, había elevado una nota a la Comisión Directiva dando su opinión sobre algunos aspectos de la reforma del Estatuto. Se dio lectura a la nota tratándola como la opinión de un eminente hombre del club y como si se encontrara presente. El presidente del ACA, en su extensa carta formuló reflexiones acerca de las reformas proyectadas. Al referirse al artículo 34 del proyecto, dijo que "altera fundamentalmente el régimen de renovación de la comisión directiva al suprimir de la correspondiente cláusula actual, que lleva igual número ordinal, la condición de que los miembros de aquel cuerpo *sólo podrán ser reelectos por dos períodos continuos*. La agrupación de socios que ha conquistado el gobierno de club en 1957 y lo ha conservado hasta hoy, proclamó desde su formación y reiteró posteriormente, en varias oportunidades, sus propósitos de descartar la reelección indefinida o ilimitada de los miembros de la Comisión Directiva, y este objetivo fue concretado precisamente en la reforma estatutaria de 1963. Dado mi alejamiento de hecho de la actividad directiva de la Institución durante estos últimos meses, debido a las causas conocidas, no tuve la posibilidad de analizar y pesar debidamente las razones, que seguramente son serias y graves, que han inducido a los Delegados de la Asamblea a modificar tan fundamentalmente el criterio que hasta ahora ha sostenido la agrupación de socios antes aludida y que personalmente, en cuanto me concernía, he enunciado con sincera convicción, como un principio normativo, al ser discutida la última reforma del Estatuto. Esto hace que, con todo el respeto que me merecen las opiniones de los Delegados y de la Asamblea, sienta ahora la necesidad de recordar los puntos de vista que nos han inspirado en la materia y que siempre hemos expuesto claramente, descartando toda conveniencia aparente, personal o de núcleo. Y esto mismo, también, me induce a dejar formulado mi deseo de que la Asamblea de Delegados, consciente de su misión y de su responsabilidad, someta a una exhaustiva y rigurosa

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO
Av. Sarmiento y Av. Casares (Parque 3 de Febrero)
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.



S80

Autoridades del Automóvil 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. Eduardo A. Ortiz
Dr. Manuel M. Pérez Taboada
Sr. Ovidio H. Salgueiro
Sr. Marcos Victorica
VOCALES SUPLENTES:
Esc. Eduardo Casás
Sr. Alfonso Castellanos Esquiú
Sr. Jorge Eitel Collinet
Ing. Emilio E. J. Ferro
Sr. Alejandro C. G. Giono Giardino
Ing. Abel M. Lissarrague
Vicecomodoro Gustavo J. Tornquist

ASAMBLEA DE DELEGADOS

PRESIDENTE:
Dr. Ricardo E. Aráoz
SECRETARIO:
Sr. Guillermo O. Mirás

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

PRESIDENTE:
Sr. Eduardo Del Piano
VICEPRESIDENTE:
Dr. Adolfo M. Díaz
SECRETARIO:
Dr. Luis F. Orcoyen
VOCALES TITULARES:
Sr. Oscar San Miguel
Sr. Norberto S. Paoletti
VOCALES SUPLENTES:
Dr. Esteban Balay García
Sr. Luis J. R. Méndez Calzada

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

deliberación el precepto que ahora propugna y que, obviamente, puede implicar importantísimas consecuencias de diversa naturaleza". Se dispuso considerar la nota del presidente del club en el momento de tratarse dicho artículo.

Se vota el proyecto

El miembro informante, señor Magnanini, de la Comisión de Asuntos Legales, expresó a continuación que "las modificaciones al Estatuto, que dicha comisión propone a la Asamblea, tienen por objeto introducir disposiciones que considera debe contener el Estatuto del Club, y la modificación de varios artículos que la vida societaria y la experiencia aconsejan adoptar, o sea, artículos nuevos o la modificación de artículos existentes. Entre las primeras, o sea, las nuevas disposiciones que se introducen, se encuentra el agregado —a los fines del Club— de la participación del mismo en materia de caminos y de medios de comunicación en genera y la facultad de la Entidad de efectuar ciertas donaciones. Entre las segundas se encuentra, fundamentalmente, la reelección de sus autoridades. El Estatuto de Club es muy bueno y me cabe en este momento la satisfacción de poder expresar nuestro reconocimiento a sus autores por las sabias y prudentes normas que contiene." El proyecto de reformas se votó luego en general y se aprobó por unanimidad. Posteriormente, el Delegado Dr. Abel Sánchez Díaz sufrió un desvanecimiento, y falleció poco después. De la personalidad del extinto y de su sepelio nos ocupamos en otra parte de esta edición de AUTOCLUB. Debido a tan lamentable suceso la Asamblea pasó a cuarto intermedio por 48 horas.

Reanudadas las deliberaciones, dos días después, la Asamblea rindió homenaje al doctor Abel Sánchez Díaz, y se continuó con el tratamiento del temario.

Se modificaron los artículos 1, 3, 7, 12, 24, 25, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 41, 44, 45, 48, 55, 57 y 58. Luego se introdujeron modificaciones al capítulo de las Disposiciones Transitorias, con lo que se completó el objeto de la convocatoria de la reunión extraordinaria de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino.

Nuevo Estatuto del ACA

Damos a continuación el texto completo del nuevo Estatuto del Automóvil Club Argentino, el cual ya se encuentra en vigencia, pues fue aprobado en su oportunidad por la Inspección de Justicia. Los artículos que fueron modificados por la Asamblea de Delegados de la Entidad figuran en el texto en bastardilla.

Capítulo I — Denominación, finalidades y domicilio

ARTICULO 1 — *La entidad fundada el 11 de junio de 1904 con el nombre de Automóvil Club Argentino, posteriormente denominada Automóvil Club Argentino (ACA) Asociación Deportiva de Automovilismo, Turismo y Protección Recíproca, se llamará en adelante Automóvil Club Argentino y tiene por objeto fomentar la práctica del automovilismo, el turismo, la cultura, conocimiento y progreso de las comunicaciones y la vinculación entre sus socios.*

ARTICULO 2.— El Automóvil Club Argentino adopta la sigla ACA y usará como emblema la figura de una rueda de automóvil con su correspondiente neumático donde figurará el nombre "Automóvil Club Argentino", la que estará rodeada de trabazones de rueda dentada con un sol naciente en la parte superior, pudiendo inscribirse en la parte inferior las siglas de las asociaciones internacionales a la que estuviere afiliada o adherida la Entidad.

ARTICULO 3.— *En cumplimiento de sus fines, el Automóvil Club Argentino: 1 — Deberá: a) Promover, fomentar, desarrollar y facilitar la práctica del automovilismo y del turismo y las relaciones entre sus asociados en todas sus formas. b) Promover, fomentar, organizar y fiscalizar pruebas automovilísticas de carácter deportivo o técnico. c) Prestar*

servicios esenciales para los automóviles de sus asociados. II — Podrá: a) Ejercer la representación deportiva internacional en la República Argentina, de acuerdo con las disposiciones dictadas o que se dictaren por las federaciones o demás organizaciones internacionales a las que la Entidad estuviere afiliada o adherida. b) Estimular la planificación, construcción y mantenimiento de los caminos y comunicaciones en general, por tierra y aire. c) Auspiciar o crear y sostener entidades y/o fundaciones que tengan finalidades vinculadas a los objetivos sociales y de protección a los socios; inclusive Cooperativas de Seguros. d) Auspiciar todo lo referente a la cultura.

ARTICULO 4.— Para el ejercicio de sus actividades, el Automóvil Club Argentino, por sí o en colaboración con las autoridades públicas, otras instituciones nacionales, internacionales o extranjeras, entidades privadas o particulares o formando parte de asociaciones, federaciones o congresos, podrá con todas las facultades que por su personería le acuerdan las leyes y su estatuto, tomar resoluciones, adoptar medidas, celebrar actos públicos o privados y contratos, utilizar los medios de acción y propaganda que se estimen adecuados al efecto y, en general, adquirir derechos y contraer obligaciones vinculadas a sus finalidades.

ARTICULO 5.— El Automóvil Club Argentino tiene su domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires, y podrá establecer y aceptar filiales, delegaciones o representaciones en el país y en el extranjero.

Capítulo II — Patrimonio Social - Bienes y recursos

ARTICULO 6.— El patrimonio social del Automóvil Club Argentino estará constituído por los inmuebles, muebles y demás bienes que posea y acreciere.

ARTICULO 7.— *El Automóvil Club Argentino podrá adquirir toda clase de bienes, venderlos, permutarlos, donar bienes muebles y constituir, transferir y modificar o extinguir derechos reales o de otra naturaleza sobre los mismos, de acuerdo con las disposiciones del presente estatuto. Podrá donar inmuebles exclusivamente a entes públicos.*

ARTICULO 8.— Son recursos económicos del Automóvil Club Argentino. a) Los que perciba en concepto de cuotas sociales, de ingreso y demás cuotas ordinarias o extraordinarias que se establezcan. b) Los que perciba por venta, transferencia o locación de derechos, bienes o servicios, arrendamiento o explotación de instalaciones, locales, avisos, permisos o concesiones para explotación de servicios, y en general toda renta que produzcan los bienes sociales. c) Las entradas extraordinarias que puedan ingresar por subvenciones, donaciones, legados, premios o por cualquier otro concepto. d) Los ingresos por prestaciones de servicios tarifados de cualquier naturaleza. e) Cualquier otro ingreso que obtenga de acuerdo con las leyes y su estatuto.

Capítulo III — De los socios

ARTICULO 9.— Podrá ingresar al Automóvil Club Argentino en calidad de socio, en las categorías que más adelante se establecen, cualquier persona de existencia real, mayor de dieciocho años, domiciliada en el país o en el extranjero, que cumpla con los requisitos establecidos a tal fin en el presente estatuto y los reglamentos de la Entidad. Las solicitudes de ingreso serán consideradas por la Comisión Directiva, que podrá aceptarlas o rechazarlas, sin estar obligada en ningún caso a dar a conocer las causas de su decisión.

ARTICULO 10.— Se establecen las siguientes categorías de socios: a) Honorarios. b) Vitalicios. c) Plenarios. d) Activos "A". e) Activos "B". f) Adherentes. g) Transeúntes.

ARTICULO 11.— El Presidente de la Nación es Presidente Honorario del Automóvil Club Argentino, y son Vicepresidentes Honorarios del mismo, el Vicepresidente de la Nación, el Presidente Provisional del Senado, el Presidente de la Cámara de Diputados y el Presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, durante el desempeño de sus funciones.

ARTICULO 12.— *Podrá ser designado socio Honorario aquella persona que se hubiere hecho acreedora a tal distinción por haber prestado servicios de extraordinaria importancia a la Entidad. También podrán serlo los Presidentes de Automóviles Clubes, Touring Clubes y Aero Clubes extranjeros que mantengan relaciones con el Automóvil Club Argentino y quienes, en atención a las funciones públicas que ejerzan, determine la Comisión Directiva, mientras se desempeñen en esas funciones. Tal designación será otorgada por la Asamblea de Delegados a propuesta de la Comisión Directiva.*

ARTICULO 13.— Los Socios Honorarios estarán eximidos del pago de cuotas y gozarán de los beneficios que acuerde la Entidad. No serán electores ni elegibles.

ARTICULO 14.— Son socios vitalicios: a) Los fundadores del Automóvil Club Argentino. b) Los que hubieran obtenido la calidad de tales con anterioridad a la aprobación del presente estatuto. c) Los que hayan sido socios cotizantes durante treinta años, continuos o discontinuos. En este último caso sólo serán aceptados, a su pedido, quienes hayan cumplido un mínimo de diez años de antigüedad desde la última reincorporación. Los socios que reúnan los requisitos precedentes, adquirirán la calidad de Vitalicios en la última categoría en que hayan revistado; por lo menos cinco años ininterrumpidos no abonarán cuotas sociales y tendrán los derechos y obligaciones de esa categoría.

ARTICULO 15.— Son socios Plenarios las personas que sean aceptadas de acuerdo con las condiciones y cuotas que se establezcan para esta categoría. Gozarán de todos los beneficios y servicios de la Entidad. Serán electores y elegibles. Para ser electores deberán tener una antigüedad mínima de tres años consecutivos en esta categoría al 31 de diciembre del año anterior al acto electoral.

ARTICULO 16.— Son socios Activos "A" las personas que sean aceptadas de acuerdo con las condiciones y cuotas que se establezcan para esta categoría, que tengan su domicilio real en la Ciudad de Buenos Aires, o dentro de una distancia de cincuenta kilómetros del límite de la misma; o en los centros urbanos del interior que por la Asamblea de Delegados se declaren comprendidos en esta categoría; pudiendo fijarse cuotas diferenciales de acuerdo con los servicios locales. Gozarán de todos los beneficios y servicios de la Entidad. Serán electores en las condiciones establecidas en el artículo anterior, pero no elegibles.

ARTICULO 17.— Son socios Activos "B" las personas que sean aceptadas de acuerdo con las condiciones y cuotas que se establezcan para esta categoría, que tengan su domicilio real fuera de los lugares establecidos en el artículo anterior, pudiendo fijarse cuotas diferenciales de acuerdo con los servicios locales. Gozarán de todos los beneficios y servicios de la Entidad. No serán electores ni elegibles.

ARTICULO 18.— Son socios Adherentes las personas que sean aceptadas de acuerdo con las condiciones y cuotas que se establezcan para esta categoría. Sólo tendrán derecho a los servicios sociales y generales de acuerdo con la reglamentación respectiva.

ARTICULO 19.— Son socios Transeúntes, mientras se encuentren en la República Argentina, las personas radicadas en el extranjero, que sean socios de instituciones afiliadas a una entidad internacional a la cual pertenezca el Automóvil Club Argentino y que sean aceptadas como tales a su solicitud. Podrán utilizar los servicios que presta el Automóvil Club Argentino de acuerdo con la Reglamentación respectiva. Esta designación se hará por un período de tres meses, que podrá ser prorrogada por la Comisión Directiva.

ARTICULO 20.— Las cuotas sociales, ordinarias y extraordinarias, serán fijadas por la Asamblea de Delegados.

Capítulo IV — Gobierno, Administración y Fiscalización

ARTICULO 21.— El Gobierno, Administración y Fiscalización del Automóvil Club Argentino se ejercerá por: a) La Asamblea de Delegados. b) La Comisión Directiva. c) La Comisión Fiscalizadora de Cuentas. d) El Tribunal de Honor. El ejercicio de los cargos respectivos será desempeñado con carácter honorífico.

De la Asamblea de Delegados

ARTICULO 22.— Los socios serán representados en la Asamblea de Delegados por socios Delegados. Los Delegados se designarán por el voto directo de aquellos a quienes este estatuto acuerda dicho derecho. Las reuniones de la Asamblea de Delegados tendrán lugar en el local Central de la Entidad. La convocatoria deberá expresar en forma clara y precisa, el Orden del Día, la fecha y hora de realización y se publicará una vez, con no menos de diez días de anticipación a la fecha de celebración de la reunión en el Boletín Oficial, y en dos diarios de la Ciudad de Buenos Aires. Con la misma anticipación se notificará en forma fehaciente a los Delegados la fecha de realización, acompañando la documentación correspondiente.

ARTICULO 23.— El número de Delegados queda fijado en ciento dos titulares y cuarenta y dos suplentes, mientras el padrón no exceda de los doscientos mil inscriptos, aumentándose en un titular por cada diez mil socios que se incorporen al padrón.

ARTICULO 24.— *Para ser Delegado se requieren las mismas condiciones que para ser Vocal de Comisión Directiva. El cargo de Delegado es incompatible con cualquier otro cargo elegible o rentado dentro de la Entidad. Pueden representar al Automóvil Club Argentino en reuniones nacionales o internacionales, en congresos o representaciones ante autoridades o instituciones y formar parte de las comisiones de la Entidad.*

ARTICULO 25.— *Los Delegados Titulares y Suplentes durarán cuatro (4) años en sus funciones pudiendo ser reelectos. La Asamblea de Delegados renovará sus miembros por mitades cada dos años. Se votará por lista completa y se elegirán por mayoría y minoría, correspondiendo, por número de votos obtenidos, dos tercios a la mayoría y un tercio a la primera minoría, que hubiera obtenido un veinte por ciento, como mínimo, de los votos emitidos. En caso de que sólo se presentara una lista de candidatos, éstos serán designados para cubrir la totalidad de los cargos, sin necesidad de comicio.*

ARTICULO 26.— En caso de fallecimiento, renuncia o cesantía de algún Delegado titular, será reemplazado, por el tiempo que faltare para terminar su período, por el suplente de su misma agrupación de acuerdo con el número de votos obtenidos, a menos que se haya presentado una sola lista de candidatos, en cuyo caso se respetará el orden de figuración en la misma.

ARTICULO 27.— Los Delegados no podrán ser excluidos como socios hasta la terminación de sus mandatos, salvo resolución de la Asamblea de Delegados que se adoptará por el voto de los dos tercios de los miembros presentes.

ARTICULO 28.— Anualmente se celebrarán dos Reuniones Ordinarias. La primera se realizará dentro de los ciento veinte días posteriores al cierre del ejercicio, que tendrá lugar el 31 de diciembre de cada año, y en ella se considerará la Memoria, Balance General, Cuenta de Gastos y Recursos e Informe de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas correspondientes al ejercicio anual. La segunda se celebrará antes de los treinta días de cerrado el ejercicio y en ella se considerará el Presupuesto de Gastos y Recursos para el ejercicio del año siguiente, que la Comisión Directiva deberá presentar con informe de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas. En estas dos Reuniones se tratará asimismo todo otro asunto que proponga la Comisión Directiva.

ARTICULO 29. — Las reuniones Extraordinarias se realizarán cada vez que sean convocadas por la Comisión Directiva, por iniciativa propia o a pedido por escrito del Presidente de la Asamblea de Delegados, o del veinticinco por ciento de los Delegados, o de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas, o de mil socios con derecho a voto. La Comisión Directiva deberá citar a la Asamblea de Delegados con una anticipación no menor de diez días, fijando la fecha para que se celebre dentro de los sesenta días de haber presentado el pedido.

ARTICULO 30. — *En la primera sesión que realice la Asamblea después de cada renovación de Delegados, éstos elegirán entre ellos un Presidente, un Vicepresidente, un Secretario y un Prosecretario, quienes ejercerán sus funciones por el período de dos años. Todos tienen voz y voto. El Presidente dirigirá las deliberaciones y tendrá además voto de desempate. En ausencia del Presidente lo reemplazará el Vicepresidente y, en caso de vacancia, completará el período para el que fueron designados. En ausencia del Secretario, lo reemplazará el Prosecretario y en caso de vacancia, completará el período para el que fueron designados. En caso de ausencia del Presidente y Vicepresidente y/o del Secretario y Prosecretario, la Asamblea designará para el caso un Presidente ad-hoc para actuar en esa reunión. En caso de vacancia la Asamblea de Delegados designará el o los reemplazantes para completar el período de dos años hasta la renovación parcial de sus miembros. El Presidente y Secretario firmarán el acta de cada reunión juntamente con dos Delegados designados al efecto.*

ARTICULO 31. — *El Presidente y Secretario ejercerán la representación de la Asamblea de Delegados. Podrán concurrir a las reuniones de la Comisión Directiva con voz pero sin voto. La Asamblea de Delegados podrá nombrar entre los Delegados, representantes para que concurran a reuniones de las Comisiones Asesoras, con voz pero sin voto. En su primera reunión constitutiva cada dos años, la Asamblea de Delegados deberá nombrar Comisiones Internas de Delegados para el estudio y dictamen previo de los asuntos sometidos a la Asamblea y para información.*

ARTICULO 32. — *El quórum para el legal funcionamiento de la Asamblea de Delegados es de la mitad más uno de sus titulares. A la hora citada, una vez completado el número, el Presidente declarará abierta la reunión. De no concurrir este número, la reunión de Asamblea de Delegados se declarará abierta una hora más tarde con los Delegados presentes en el recinto. Los miembros de la Comisión Directiva y Comisión Fiscalizadora de Cuentas podrán asistir a las reuniones de la Asamblea de Delegados con voz pero sin voto. La Asamblea deberá resolver sobre los asuntos a consideración, y en caso de pasar a cuarto intermedio, éste no podrá exceder de cuarenta y ocho horas. En las reuniones sólo se tratarán asuntos incluidos en la convocatoria y sus resoluciones se adoptarán por mayoría de votos de los Delegados*

presentes, salvo los casos para los cuales se exija una mayoría especial. Podrá pedir la concurrencia a la misma del o de los integrantes de la Comisión Directiva que estime necesario para requerirles las informaciones que estime conveniente.

ARTICULO 33. — *Se requerirá la resolución expresa de la Asamblea de Delegados por dos tercios de votos presentes, para vender, permutar, hacer donaciones o hipotecar bienes inmuebles, para prendar o gravar en cualquier otra forma el activo fijo de la Entidad y para adquirir bienes inmuebles y solicitar créditos que excedan, en cada operación, de la suma que hubiera fijado la Asamblea de Delegados.*

De la Comisión Directiva

ARTICULO 34. — *El Automóvil Club Argentino será dirigido y administrado por una Comisión Directiva integrada por un Presidente, un Vicepresidente Primero, un Vicepresidente Segundo, dieciséis (16) Miembros Titulares; habrá además ocho (8) Miembros Suplentes. Todos serán elegidos por el voto directo de los asociados y durarán cuatro (4) años en el mandato, pudiendo ser reelegidos. Será Miembro Honorario de la Comisión Directiva, con voz pero sin voto, el socio que se haya desempeñado por dos períodos completos en calidad de Presidente, Vicepresidente Primero, Vicepresidente Segundo, Secretario o Tesorero, Pro-Secretario o Pro-Tesorero, quedando incorporado automáticamente al terminar su respectivo mandato. Cada dos años la Comisión Directiva en su primera reunión procederá a elegir de entre sus miembros, un Secretario, un Tesorero, un Prosecretario y un Protesorero.*

ARTICULO 35. — *Son condiciones indispensables para desempeñarse como Presidente, Vicepresidente Primero y Vicepresidente Segundo, ser argentino, tener como mínimo treinta años (30) de edad y ocho (8) años de antigüedad como socio Plenario o ser socio Vitalicio Plenario.*

ARTICULO 36. — *Para desempeñarse en los otros cargos la edad requerida es de veinticinco (25) años como mínimo y la antigüedad como Socio Plenario de cinco (5) años o ser Socio Vitalicio Plenario.*

ARTICULO 37. — *La renovación de la Comisión Directiva se realizará parcialmente cada dos años. Los mandatos de Presidente, Vicepresidente Segundo, ocho (8) Miembros Titulares y cuatro (4) Miembros Suplentes deberán ser coincidentes en el tiempo de su elección y duración. Los mandatos del Vicepresidente Primero, ocho (8) Miembros Titulares y cuatro (4) Miembros Suplentes deberán ser coincidentes en el tiempo de su elección y duración. Para Miembros Titulares y Suplentes se votará por lista completa, pero los cargos se discernirán por mayoría y minoría. Corresponde en cada elección seis (6) Titulares y tres (3) Suplentes a la mayoría y dos (2) Titulares y un (1) Suplente a la primera minoría que haya obtenido por lo menos el veinte por ciento de los votos computados válidos. En caso de que la primera minoría no obtenga el porcentaje del veinte por ciento indicado, todos los cargos corresponderán a la lista de la mayoría. En el supuesto de que sólo se presentara una lista de candidatos, éstos serán designados para cubrir la totalidad de los cargos, sin necesidad de comicio.*

ARTICULO 38. — Cuando por cualquier motivo la renovación de Comisión Directiva sea total, en su primera reunión, sorteará entre sus vocales a quiénes les corresponderán cuatro o dos años en la función.

ARTICULO 39. — En caso de renuncia, ausencia por por más de tres reuniones, licencia, enfermedad, impedimento permanente o fallecimiento de un Vocal Titular será reemplazado por el suplente de su misma agrupación, de acuerdo con el número de votos obtenidos, a menos que se haya presentado una sola lista de candidatos, en cuyo caso se respetará el orden de figuración en la misma. Los vocales titulares que tuvieran que faltar a las sesiones de la Comisión Directiva por el término arriba previsto, deberán hacerlo saber a la misma, para que ésta proceda a la incorporación del vocal suplente que corresponda.

ARTICULO 40. — La Comisión Directiva, por tres cuartos de sus votos presentes podrá declarar la caducidad del mandato de sus miembros que faltaren sin comprobar justa causa a tres reuniones consecutivas o diez alternadas en el año. Esta resolución será apelable ante la Asamblea de Delegados.

ARTICULO 41. — *La Comisión Directiva sesionará válidamente con el quórum de diez Miembros Titulares y resolverá por mayoría de votos. El Presidente tiene voto y voto de desempate.*

ARTICULO 42. — La Comisión Directiva deberá reunirse como mínimo una vez al mes, en las fechas que ella misma fije. También se reunirá cuando sea citada por el Presidente a iniciativa propia, o a pedido de tres o más de sus miembros, debiendo en este caso reunirse dentro de los tres días hábiles del pedido. Todas las citaciones se harán con veinticuatro horas de anticipación. Se establecerá un Orden del Día que será fijado por el Secretario, quien deberá incluir en el mismo todo asunto propuesto por un miembro de Comisión Directiva, por lo menos con cuarenta y ocho horas de anticipación. Sólo se tratarán los asuntos incluidos en el Orden del Día, pero por resolución de las tres cuartas partes de los miembros presentes y siempre con un quórum no menor a los dos tercios de la totalidad de sus miembros, se podrá incluir y tratar de inmedato cualquier otro que sea solicitado por uno de ellos con carácter de urgente.

ARTICULO 43. — Para la reconsideración de las resoluciones de la Comisión Directiva, se requerirá que la moción respectiva se encuentre apoyada por el voto de las dos terceras partes de sus miembros presentes y que el asunto esté incluido en el Orden del Día de la sesión en que se trate la reconsideración, debiendo contar, para que prospere, con el voto favorable de las dos terceras partes de los miembros presentes en esa sesión, con un quórum de igual o mayor número que el de la reunión en que se tomó la resolución.

ARTICULO 44. — *Son deberes y atribuciones de la Comisión Directiva, realizar todos los actos que por este Estatuto no estuvieren reservados a la Asamblea de Delegados y cuantos considere necesarios o útiles para el cumplimiento de los objetivos sociales de la Entidad y el mejor desarrollo de la misma, pudiendo especialmente: a) Dictar los reglamentos que resulten pertinentes para la aplicación de este Estatuto. b) Admitir, disponer pases de categoría y aceptar las renuncias de los socios. c) Amonestar, suspender, excluir y en general, sancionar a los socios. d) Establecer relaciones con otras instituciones nacionales y del extranjero y resolver la concurrencia a Congresos y Conferencias nacionales y extranjeras de carácter oficial o privado. e) Designar a socios de la Entidad para actuar en representación del Automóvil Club Argentino en órganos electivos o de cualquier naturaleza de instituciones nacionales o extranjeras, en que fuera invitado o le correspondiere. La Comisión Directiva podrá revocar este mandato cuando lo considere conveniente. f) Delegar si lo estimara conveniente y en la forma que determine, los poderes deportivos que correspondan a la Entidad como representante de Federaciones y demás organizaciones internacionales a las que el Automóvil Club Argentino estuviere afiliado o adherido. g) Disponer la creación de filiales, delegaciones y representaciones en el país y en el extranjero, fijando las condiciones de su funcionamiento, atribuciones y presupuestos respectivos. h) Aceptar o rechazar la renuncia de sus miembros y concederles licencia. i) Amonestar o suspender temporariamente en sus funciones a cualquiera de sus miembros, por causas que repute graves, por mayoría de dos tercios de los presentes y con igual mayoría, convocar a Asamblea de Delegados, para su destitución. j) Designar el personal rentado, fijar sus categorías, atribuciones y remuneraciones, aceptar y rechazar sus re-*

nuncias y declararlos cesantes. k) Designar apoderados judiciales o administrativos, abogados, escribanos, contadores, peritos, árbitros y demás funcionarios, confiriendo los poderes generales o especiales que considere conveniente, con facultades en su caso de transigir, comprometer en árbitros, prorrogar la jurisdicción, renunciar al derecho de apelar, querellar, absolver posiciones y demás atribuciones que por su esencia no estuvieran reservados a la resolución de la Asamblea de Delegados y autorizar a funcionarios administrativos de la Entidad, para firmar garantías, pólizas y en general la documentación que considere indispensable para el normal funcionamiento de los servicios sociales. l) Facultar a funcionarios para que procedan a tomar providencias y efectuar gastos, de acuerdo con la reglamentación respectiva. ll) Designar y contratar concesionarios para la prestación de servicios sociales, fijar sus condiciones y rescindir sus contratos. m) Proponer a la Asamblea de Delegados modificaciones de las cuotas sociales, dentro o al margen del presupuesto a considerar por la misma. n) Proponer a la Asamblea de Delegados el presupuesto anual de Gastos y Recursos y al término del ejercicio presentar la Memoria y Balance General. ñ) Operar y disponer operaciones de cualquier naturaleza con los Bancos de la Nación Argentina, Central de la República Argentina, Industrial de la República Argentina, Hipotecario Nacional, de la Provincia de Buenos Aires, Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, o de cualquier otro Banco o institución nacional, provincial, municipal, oficial o particular; debiendo ser las de crédito hasta el monto que de acuerdo con el artículo treinta y tres establezca la Asamblea de Delegados, o) Abrir cuentas corrientes bancarias, con funcionamiento de fondo fijo, designando los funcionarios responsables para su manejo y estableciendo las condiciones y garantías que deberán llenarse. p) Comprar bienes inmuebles hasta el monto que de acuerdo con el artículo treinta y tres establezca la Asamblea de Delegados, y donar bienes muebles hasta cubrir el monto que fije la Asamblea de Delegados para cada ejercicio. q) Dar y tomar bienes inmuebles en arrendamiento o en comodato. r) Aceptar donaciones, legados, subvenciones y cualquier otra liberalidad, y acordar contribuciones relacionadas con la finalidad de la Entidad. s) Realizar conscripción de socios sin cuotas de ingreso, en la época y por el tiempo que juzgue conveniente. t) Autorizar el uso de determinados servicios sociales a las personas que estime conveniente.

ARTICULO 45. — *Si los recursos efectivamente obtenidos excedieran los previstos en el Presupuesto, la Comisión Directiva podrá aumentar las partidas de gastos en proporción no mayor que la del aumento de los recursos. Cuando en casos no previstos, cualquier partida, no obstante ese aumento, resultare insuficiente, y siempre que sea de imprescindible necesidad para la buena marcha de la Entidad podrá autorizar gastos adicionales hasta un diez por ciento de la misma, previa conformidad de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas y dará cuenta a la Asamblea de Delegados en la primera reunión que realice.*

De la Presidencia

ARTICULO 46. — El Presidente de la Comisión Directiva es el representante ejecutivo de ella en el gobierno y la administración del Automóvil Club Argentino.

ARTICULO 47. — Son funciones y atribuciones del Presidente: a) Ejercer la representación legal de la Entidad, firmando en ese carácter y en unión del Secretario todos los documentos públicos y privados, escritos y escrituras públicas que sean menester para la debida validez de los actos. b) Suscribir con el Tesorero los instrumentos pertinentes. c) Presidir la Comisión Directiva. Será presidente nato de todas las comisiones especiales y asesoras. d) Resolver los asuntos de carácter impostergable, con cargo de solicitar la aprobación de la Comisión Directiva en su primera reunión. e) Decidir con su voto el empate de las votaciones en las reuniones de Comisión Directiva, no pudiendo eludir esa decisión en ningún caso. f) Dirigir los debates de las reuniones de Comisión Directiva. Podrá emitir opinión sobre el asunto en discusión, pero cuando quiera intervenir en ésta deberá delegar la Presidencia.

ARTICULO 48. — *El Vicepresidente Primero o el Vicepresidente Segundo, en su orden, ejercerá las funciones que correspondan al Presidente en los casos de ausencia, enfermedad o cualquier otro impedimento transitorio de éste. Producida la vacante de Presidente por cualquier causa, el Vicepresidente Primero o el Vicepresidente Segundo, en su caso, ejercerá las funciones que correspondan a la Presidencia hasta la terminación del período para el que fue elegido. En caso de renuncia o impedimento del Presidente y de los Vicepresidentes, ocupará la Presidencia en las mismas condiciones el Miembro Titular que designe la Comisión Directiva, el que ejercerá las funciones que correspondan a la Presidencia hasta su reemplazo por el que sea el elegido en el primer acto comicial a llevarse a cabo.*

Del Secretario

ARTICULO 49. — Son deberes y atribuciones del Secretario: a) Firmar con el Presidente los documentos mencionados en el artículo cuarenta y siete, inciso a) y las actas de la Comisión Directiva. b) Preparar el Orden del Día de las reuniones de la Comisión Directiva, redactar las actas de sus sesiones y presentar a la misma la Memoria Anual. c) Tener bajo su vigilancia el archivo general, libros y documentos que no sean de carácter contable. d) Firmar la correspondencia. La de trámite podrá ser firmada por los funcionarios correspondientes. e) Organizar las dependencias de la Entidad, disponer la distribución de los elementos de uso y explotación, ejercer la superintendencia sobre el personal y establecer sus tareas. Podrá aplicar sanciones al personal y deberá, para el caso de cesantía, proponer a la Comisión Directiva dicha medida.

Del Prosecretario

ARTICULO 50. — El Prosecretario ejercerá las funciones de secretario en los casos de ausencia, enfermedad o cualquier otro impedimento transitorio de éste.

Del Tesorero

ARTICULO 51. — Son deberes y atribuciones del Tesorero: a) Ejercer el contralor de la Contabilidad y sobre el movimiento de fondos de la Entidad. b) Establecer las formas de los pagos dispuestos por la Comisión Directiva. c) Presentar a la Comisión balances trimestrales de saldos, visados por la Comisión Fiscalizadora de Cuentas. d) Presentar a la Comisión Directiva el Inventario, Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos de cada ejercicio. e) Preparar anualmente el Presupuesto para el siguiente ejercicio. f) Disponer se depositen los fondos de la Entidad a nombre de ésta, en los Bancos del país que la Comisión Directiva determine y firmar con el Presidente toda orden de retiro de fondos, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso a) del artículo 44. g) Poner a disposición de

la Comisión Fiscalizadora de Cuentas los comprobantes del movimiento de Tesorería y dar todos los informes y datos que al respecto le fueren requeridos. h) Coordinar con el Secretario la organización de las dependencias de la Entidad afectadas a la parte contable.

Del Protesorero

ARTICULO 52. — El Protesorero ejercerá las funciones del Tesorero en los casos de ausencia, enfermedad o cualquier otro impedimento transitorio de éste.

De los Vocales

ARTICULO 53. — Los vocales titulares deberán concurrir a las sesiones de la Comisión Directiva. Tendrán voz y voto. Podrán tomar medidas de carácter indispensable para salvar dificultades apremiantes, con cargo de rendir cuenta a la Comisión Directiva en su primera reunión.

ARTICULO 54. — Los vocales suplentes podrán concurrir a las reuniones de Comisión Directiva. Tendrán voz pero no voto.

ARTICULO 55. — *La Comisión Fiscalizadora de Cuentas estará constituida por cinco miembros titulares; habrá además tres suplentes; durarán dos años en sus funciones, pudiendo ser reelegidos. Serán elegidos por el voto directo de los socios y deberán reunir la misma condición que se requiere para ser Vocal de la Comisión Directiva. Se votará por lista completa, pero los cargos se discernirán por mayoría y minoría. Por número de votos obtenidos corresponderán cuatro miembros titulares y un suplente a la mayoría y un titular y un suplente a la primera minoría. En el supuesto de que sólo se presentara una lista de candidatos, éstos serán designados para cubrir la totalidad de los cargos sin necesidad de comicio.*

ARTICULO 56. — La Comisión Fiscalizadora de Cuentas designará de entre sus miembros un Presidente, quien tendrá voto y voto de desempate. Sesionará válidamente con el quórum de tres de sus miembros titulares y resolverá por mayoría de votos.

ARTICULO 57. — *La Comisión Fiscalizadora de Cuentas fiscalizará la Administración de la Entidad verificando el estado de Caja, existencia de títulos y valores, las rendiciones de cuentas y los respectivos comprobantes, a cuyo efecto tendrá los siguientes deberes y atribuciones: a) Examinar los libros y documentos siempre que lo juzgue oportuno. b) Fiscalizar el movimiento de fondos, tomar conocimiento de las operaciones y contratos que se realicen y verificar que los pagos se hayan efectuado de acuerdo con las autorizaciones estatutarias. c) Intervenir y opinar con respecto al Presupuesto de Gastos y Recursos de cada ejercicio. d) Informar a la Asamblea de Delegados sobre la Memoria, Inventario, Balance General y Cuenta de Gastos y Recursos presentados por la Comisión Directiva y sobre la situación económica de la Entidad. e) Comprobar y visar los Balances presentados por la Tesorería. f) Informar a la Comisión Directiva de cualquier irregularidad contable, de inversión o manejo de fondos y, en caso de que la Comisión Directiva no adoptare las medidas que correspondan, convocar a la Asamblea de Delegados a sus efectos. g) Convocar a las reuniones Ordinarias de la Asamblea de Delegados cuando omitiera hacerlo la Comisión Directiva. h) Designará el Auditor Interno. i) Propondrá a la Comisión Directiva una terna de Auditores para el desempeño de la Auditoría Externa.*

ARTICULO 58. — *Los miembros de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas podrán asistir a las reuniones de Asamblea de Delegados y de la Comisión Directiva, con voz pero sin voto.*

ARTICULO 59. — En caso de renuncia, impedimento permanente, fallecimiento o cesantía de algún Miembro Titular, será reemplazado por el tiempo que faltare para completar el período, por el suplente de su misma agrupación, de acuerdo con el número de votos obtenidos, a menos que se haya presentado una sola lista de candidatos, en cuyo caso se respetará el orden de figuración en la misma.

ARTICULO 60. — Cuando por vacancia la Comisión Fiscalizadora de Cuentas no tuviera quórum, los cargos serán cubiertos por socios que designará el Tribunal de Honor entre los Delegados a la Asamblea, titulares o suplentes.

Del Tribunal de Honor

ARTICULO 61. — El Tibunal de Honor es el organismo permanente ante el cual deberán recurrir indefectiblemente los socios en caso de desavenencias o cuestiones que se produzcan entre ellos o con la Comisión Directiva, y en grado de apelación en los casos del artículo cuarenta y cuatro, inciso c).

ARTICULO 62. El Tribunal de Honor estará integrado por seis miembros que deberán reunir las mismas condiciones que se requieren para ser vocal de Comisión Directiva. Serán designados por la Asamblea de Delegados, durarán dos años en sus funciones y elegirán de su seno un Presidente y un Secretario. El cargo de miembro del Tribunal de Honor es incompatible con el desempeño de cualquier otro dentro de la Entidad, ya sea permanente, transitorio u ocasional.

ARTICULO 63. — El Tribunal de Honor se reunirá cada vez que sea convocado por su Presidente, a iniciativa propia o a pedido de dos de sus miembros; o de la Comisión Directiva o del Presidente de la Asamblea de Delegados. En estos casos deberá ser convocado para que se reúna dentro de los cinco días de efectuado el pedido. Podrá deliberar con la presencia de cuatro de sus miembros y sus resoluciones se tomarán por mayoría de los presentes.

ARTICULO 64. — Cuando el Tribunal de Honor sea convocado con el objeto de juzgar en apelación una resolución de la Comisión Directiva, ésta podrá designar de su seno un miembro que la represente para informar a dicho Tribunal sobre los antecedentes del asunto cuestionado, e igualmente podrá concurrir el recurrente, o si fueran varios, el que los represente, para exponer las razones en que funda el reclamo.

ARTICULO 65. — El Tribunal de Honor está facultado para pedir todos los documentos y hacer cuantas averiguaciones fueren necesarias y una vez en posesión de ellos y oídos el miembro de Comisión Directiva y el recurrente, en el caso de que hicieren uso de ese derecho, procederá a resolver en sesión secreta dentro de los cuarenta y cinco días hábiles desde que estuviera en condiciones de tomar decisión al respecto. Aun en caso de pronunciarse fuera de este término, la resolución tendrá plena validez.

ARTICULO 66. — En caso de que por vacancia de la Comisión Directiva ésta no pudiera funcionar, el Tribunal de Honor asumirá las funciones que correspondan a aquélla, debiendo dentro de los diez días convocar a comicios extraordinarios, que se efectuarán dentro de los sesenta días de la convocatoria.

ARTICULO 67. — El Tribunal de Honor es juez de sus miembros, a los que podrá separar de su seno por faltas graves. Las actuaciones del Tribunal de Honor sólo podrán ser juzgadas por la Asamblea de Delegados.

Capítulo V — De las elecciones

ARTICULO 68. — Las elecciones para designación de los Delegados a Asamblea, miembros de Comisión Directiva y Comisión Fiscalizadora de Cuentas se realizarán de acuerdo con un Reglamento Electoral que deberá proponer la Comisión Directiva a la Asamblea de Delegados, la que resolverá por voto de las dos terceras partes de sus miembros presentes, en el que se constituirá

una Junta Electoral integrada por representantes de los socios y presidida por el Presidente del Tribunal de Honor o por un Vicepresidente designado por este Cuerpo de entre sus miembros.

Capítulo VI — Disposiciones Generales

ARTICULO 69. — El Automóvil Club Argentino es ajeno a toda manifestación política o religiosa y a tal efecto, no admitirá en sus dependencias la promoción de actos o discusiones de tal carácter, como tampoco la práctica de juegos de azar.

ARTICULO 70. — El personal y los concesionarios de la Entidad deberán mantener absoluta imparcialidad y prescindencia frente a las actividades electorales de los asociados, y en caso de ser socios no podrán elegir ni ser elegidos.

ARTICULO 71. — Sin consentimiento previo de la Comisión Directiva, no podrán hacerse suscripciones o colectas de ninguna índole.

ARTICULO 72. — Las declaraciones y datos relativos a los socios son privados y sólo podrán proporcionarse a terceros con autorización del asociado o a requerimiento de autoridad competente.

Capítulo VII — Reforma de los Estatutos

ARTICULO 73. — Este Estatuto podrá ser modificado en Reunión Extraordinaria de Asamblea de Delegados, mediante voto de dos terceras partes de sus miembros presentes. La Reunión se declarará constituida con la presencia de dos terceras partes de la totalidad de los Delegados. De no haber número hasta una hora después de la fijada, se llamará nuevamente en segunda citación para quince días después, y no concurriendo en este caso los dos tercios de los delegados, se celebrarán con los asistentes, iniciándose la Reunión una hora después de la fijada en la citación.

Capítulo VIII — De la disolución

ARTICULO 74. — El Automóvil Club Argentino es una Institución cuya existencia es de duración indefinida y sólo podrá disolverse por carencia total de sus socios.

ARTICULO 75. — En caso de disolución, la liquidación se efectuará por una Comisión integrada por los Presidentes de la Dirección Nacional de Vialidad, de la Dirección Nacional de Turismo, de YPF, y la Dirección de Parques Nacionales. Los fondos que resulten de la liquidación pasarán al Estado, que deberá destinarlos exclusivamente al fomento de la vialidad, del turismo y de los parques nacionales.

Disposiciones transitorias

Este Estatuto comenzará a regir después de su aprobación por la Inspección de Justicia. En la primera renovación de Comisión Directiva deberán ser elegidos un Vicepresidente Primero por cuatro (4) años y un Vicepresidente Segundo por dos (2) años. Además ocho (8) Vocales Titulares y cuatro (4) Vocales Suplentes por cuatro años. Los Delegados a la Asamblea de Delegados serán elegidos en su totalidad en la primera elección. Una vez elegidos se sorteará entre ellos los que durarán dos (2) años en su mandato. ◆

DISTINCION A LA ENTIDAD



En una breve ceremonia, autoridades de la Escuela General Lemos, de la secretaría de Ejército, entregaron una plaqueta al Automóvil Club Argentino. Aparecen en la foto, de izquierda a derecha: el Ing. Mario L. Negri, vicepresidente 2º de la Entidad; el coronel Mario C. Castañeto, director de la Escuela; el capitán Ramón Santulario, a cargo de la compañía Motoristas de la Agrupación Aspirantes de la Escuela, y el señor Enrique González Vidal, vocal titular de la Comisión Directiva del ACA.

SE INAUGURO EL MOTEL DE PUERTO MADRYN

Construido por el Gobierno provincial, el ACA se encarga de su administración

NUMEROSA y calificada concurrencia asistió a la ceremonia de inauguración del Motel Puerto Madryn, provincia del Chubut, transferido por ese Estado al Automóvil Club Argentino, que se encargará de su administración y funcionamiento.

Presidió la ceremonia el ministro de Gobierno, Educación y Justicia de la provincia del Chubut, doctor Salvador Eduardo Bauzá, a cargo de la gobernación de la provincia por ausencia del contraalmirante (RE) Guillermo Pérez Pitón. Asistieron también el secretario general de la gobernación, doctor Julio César Monzón (h); el intendente municipal de Puerto Madryn, señor Antonio Rodrí-



Aspecto parcial de uno de los tres grupos de habitaciones con baño privado que, en total de 25, componen el motel de Puerto Madryn.

◆



El ministro de Gobierno, Educación y Justicia de la provincia del Chubut, doctor Salvador Eduardo Bauzá, habla en el acto de la inauguración del nuevo motel.

guez Ríos; el cura párroco de Puerto Madryn, presbítero Jorge Beher; el director general de Turismo de la provincia de Chubut, señor Antonio Torrejón; el jefe de la estación aeronaval local, teniente de fragata Luis Aníbal Malnati, el jefe de la Subprefectura Marítima, prefecto Mario Osvaldo Vairolatti; los integrantes de las comisiones directivas de las filiales del Automóvil Club Argentino de Puerto Madryn y Trelew, encabezadas por sus presidentes, señores Diógenes García Sande y Pascual Taules, respectivamente, en representación de las autoridades de la Entidad; otras personalidades, invitados especiales y numeroso público.

La ceremonia se inició con el corte de la cinta simbólica, a cargo del doctor Bauzá y el señor Diógenes García Sande. De inmediato el presbítero Jorge Beher procedió a la bendición de las nuevas instalaciones y a continuación los asistentes al acto fueron invitados a recorrer el importante motel puesto en servicio, que ha venido a llenar una impostergable necesidad en la zona.

Seguidamente se sirvió un lunch en el salón confitería del establecimiento inaugurado, en agasajo de las autoridades de Chubut, durante el cual el ministro doctor Bauzá expresó el alto significado de la acción conjunta de la provincia y el Automóvil Club Argentino en el desarrollo del turismo y, al mismo tiempo, procedió oficialmente a entregar el flamante motel a las autoridades del ACA. El señor Sande habló a continuación y agradeció los conceptos vertidos por el doctor Bauzá y señalando también los vastos alcances futuros de la colaboración establecida en todo el territorio de esa provincia entre su gobierno y el Automóvil Club Argentino.

Por la noche, el ministro de Gobierno, Educación y Justicia de Chubut, doctor Salvador Eduardo Bauzá, agasajó con una comida a las delegaciones del Automóvil Club Argentino.

Características del motel

El nuevo motel, primer establecimiento de ese tipo que se inaugura en la provincia, está ubicado en la planta urbana de la localidad de Puerto Madryn, sobre la avenida Costanera Norte, entre el club Náutico y la Subprefectura Nacional Marítima. Facilitará a los turistas y viajeros que se desplacen hacia esa zona, importantes comodidades. El flamante establecimiento es de atractiva arquitectura y cuenta con un total de 25 habitaciones con baño privado, integradas en dos cuerpos de ocho habitaciones cada uno y otro de nueve. Además del alojamiento, el motel brinda servicios de confitería y bar, en instalaciones equipadas de acuerdo con la categoría de la nueva dependencia y con una esmerada atención.

Importantes convenios

Cabe destacar que el motel mencionado corresponde a uno de los tres importantes convenios suscritos con el gobierno del Chubut, los cuales comprometen al mismo a entregar al ACA, una vez construidos, un motel en Puerto Pirámides y otro en Los Altares, así como una estación de servicio en Pampa de Agnia, y tres de fomento en Paso del Sapo, Gan Gan y Cholila. Por su parte, la Entidad se comprometió a construir un puesto de abastecimiento anexo al motel de Puerto Pirámides y estaciones de servicios en las localidades de Las Chapas y Garayalde. ◆

El cura párroco de Puerto Madryn, presbítero Jorge Beher, procede a la bendición de las instalaciones del nuevo motel del Automóvil Club Argentino.



El doctor Bauzá (derecha) y el presidente de la filial del ACA en Puerto Madryn, cortan las cintas simbólicas dejando inaugurada la nueva e importante dependencia.



Se realizó en la Entidad la tradicional reunión de camaradería



El secretario de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, doctor Walter A. Saborido, durante el discurso que pronunció en la tradicional reunión que congregó a todo el personal del club.



Un aspecto parcial de la concurrencia a la grata reunión que sirvió de rúbrica a la actividad desarrollada por el Automóvil Club Argentino durante 1968.



En nombre del personal de la Entidad habló el señor Abel Ricci, secretario del Sindicato Unico de Trabajadores del Automóvil Club Argentino (S.U.T.A.C.A.)

El salón de actos de la entidad fue el marco de la amena reunión con que el personal del ACA festejó la finalización de 1968. Un gran espíritu de camaradería reinó en todo momento en el acto, que fue presidido por el vicepresidente 2º de la institución, ingeniero Mario L. Negri. Correspondió al doctor Walter A. Saborido, secretario de la Comisión Directiva, expresar el pensamiento de las autoridades de la Entidad; el señor Abel Ricci, secretario del Sindicato Unico de Trabajadores del Automóvil Club Argentino (S.U.T.A.C.A.), habló también en nombre del personal.

Dijo, entre otras cosas, el doctor Saborido:

"Nuestra masa societaria crece y junto con ella, crecen las obligaciones. Ya no basta el número de estaciones de servicio con que contábamos hace pocos años. Estas han debido multiplicarse. El turismo, felizmente se desarrolla a pasos agigantados, el gobierno nacional lo fomenta, multiplica los caminos y nosotros abundamos en moteles y comodidades para nuestros socios, principalmente, y para quienes no lo son.

"Ha llegado el momento de que nuestro inmenso y magnífico territorio se pueda recorrer y observar en todas sus bellezas; es por consiguiente necesario dotar al viajero que se desplaza de un lugar a otro de las mayores comodidades.

"Las estaciones de servicio, aunque costosas, rinden adecuadamente a los fines a que se han creado.

"Son ejemplos de magnificencia la de San Juan y la recientemente inaugurada "Gran Central Once", considerada la mejor en el mundo en su género.

"La misión social del ACA. excluye todo interés patrimonial y todo afán de lucro. Esta es la única y mejor explicación de su presencia en el escenario argentino. El directorio trabaja sin interés pecuniario, pero con un profundo sentido de solidaridad comunitaria.

"Nuestro caudal societario se acrecienta año a año, próximo ya a los 400.000 socios, se observa la expansión funcional de la Institución y califica el prestigio de la misma, el que ha pasado los límites de la República para ser considerada como ejemplo en el exterior."

Los colaboradores del ACA

"Quiero significar, junto con el agradecimiento a la decisiva colaboración de los funcionarios y personal todo —continuó el Dr. Saborido— la actuación de los concesionarios, tanto de servicios como de estaciones adheridas, los que colaboran eficazmente en nuestra política servicial y constructiva, amplia, en continua expansión y en constante mejoramiento.

"No podría terminar estas palabras sin destacar la acción imponderable de YPF, que, con amplia visión de patria, estimula y ayuda nuestra acción, como así la Caja Nacional de Ahorro Postal y otras entidades privadas estrechamente vinculadas con nuestro Club, las que mancomunando esfuerzos colaboran en nuestra marcha ascensional.

"Ahora, para nuestro personal, debo comunicarle que ha sido preocupación de nuestro Señor Presidente, el Dr. Carman, y de todos los miembros de la Comisión Directiva, la posibilidad de demostrar una vez más la simpatía y el apoyo de la eficaz labor desarrollada en el año, asignándole una retribución complementaria con motivo de la iniciación del nuevo año, de hasta el 50% de los sueldos.

"Señoras y señores, agradecemos al Todopoderoso que nos haya permitido trabajar en unión logrando paulatinamente nuestros propósitos. Celebremos jubilosamente este fin de año y hago votos para que continúe nuestro ACA su marcha ascensional por los años y los años y siga siendo un ejemplo para los que trabajan en él y para el país entero."

Finalizados los discursos, toda la concurrencia participó de un brindis de camaradería. ◆

ESCUELA DE CONDUCCION Y TRANSITO:
Entrega de diplomas a egresados

Tuvo lugar en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del ACA el acto de entrega de diplomas a los egresados de esa institución. Concurrieron autoridades del Automóvil Club Argentino, encabezadas por el vicepresidente 2º de la entidad, ingeniero Mario L. Negri. Estuvieron presentes, asimismo, el presidente del Consejo Nacional de Educación, general de brigada Ovidio Solari, en representación del secretario de Estado de Cultura y Educación; el inspector de Enseñanza Técnica Privada, profesor Silvio Gatti, y representantes de la Municipalidad de Buenos Aires, de las Fuerzas Armadas, de YPF, de la Policía Federal y bonaerense.

Como iniciación del acto se entonó el Himno Nacional Argentino. El presidente de la comisión asesora de la escuela, don Alfonso Castellanos Esquiú, se refirió, a continuación, al sentido con que el Automóvil Club Argentino encaró esta tarea formativa de nuevos volantes. Por su parte, el director de la escuela, ingeniero Gabriel A. Lamarque, explicó el significado de la ceremonia e hizo algunas consideraciones sobre el papel que cumple ese instituto en la enseñanza de las técnicas de conducción y tránsito.

Gran espíritu de camaradería se advirtió en la ceremonia, que fue amenizada por la banda de música de la Policía Montada. La fanfarria, dirigida por el oficial Motzo, puso en el amplio ámbito arbolado de la escuela —estratégicamente ubicada en el Parque 3 de Febrero— un brillante marco musical.

Miembros de la comisión directiva de la entidad distribuyeron los certificados de terminación de curso a los alumnos presentes, entre los que se contaban agentes de reparticiones públicas, miembros de la Policía, sacerdotes y religiosas. La enseñanza comprende —como se sabe— un curso completo teórico-práctico, con nociones de educación vial, accidentes de tránsito y mantenimiento del automóvil, complementado con un intenso entrenamiento en pistas especialmente preparadas con ese fin. ◆

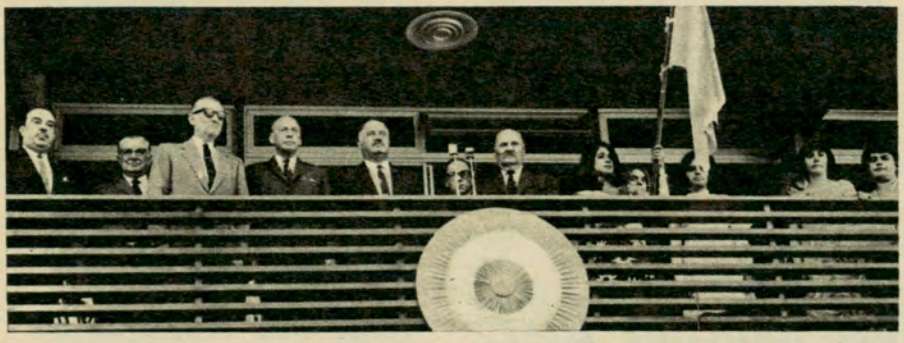


La abanderada de la Escuela de Conducción y sus escoltas, en el acto de finalización de los cursos.



Pronuncia su discurso el presidente de la Comisión Asesora de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, señor Alfonso Castellanos Esquiú.

◆



En el balcón-terraza de la Escuela, las autoridades presentes en el acto, mientras se escuchan los primeros acordes del Himno Nacional.

PREMIOS Y DIPLOMAS EN LA ESCUELA DE MECANICA

En el Salón de Actos del Automóvil Club Argentino se procedió a la entrega de premios, diplomas y certificados correspondientes a los cursos de 1968 de la Escuela de Mecánica de la Entidad. Representaron al ACA varias de sus autoridades, encabezadas por el vicepresidente 2º, Ing. Mario L. Negri. En nombre del secretario de Estado de Cultura y Educación, Dr. José Mariano Astigueta, se hizo presente el asesor del Consejo Nacional de Educación Técnica, Tte. Cnel. (RE) Manuel José García Mansilla. Asistieron, asimismo, representantes de diversas firmas automotrices.

La entrada de la Bandera nacional señaló el comienzo de la ceremonia. Luego del Himno Nacional habló el protesorero de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino y presidente de la Comisión Asesora de la Escuela de Mecánica, Escribano Roberto V. Vitale, quien se refirió a la misión cumplida por ese instituto de enseñanza. Dijo, entre otras cosas:

"La Escuela se inició con los cursos de mecánica ligera, luego se agregaron cursos de carburación, de encendido, de afinado mayor y de mecánica de automotores. Inaugurada la Escuela el día 10 de abril de 1967, se dictaron durante ese año quince cursos de mecánica li-



Habla el Escribano Roberto V. Vitale, Presidente de la Comisión Asesora de la Escuela de Mecánica, en el acto de fin de cursos del establecimiento.

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.



El ingeniero Mario L. Negri entrega una caja de herramientas, premio al que se hizo acreedor uno de los alumnos del primer año de la Escuela.

◆



Parte de la concurrencia a la ceremonia en que se etregaron los premios, diplomas y certificados de la Escuela de Mecánica de la Entidad.

gera con 193 alumnos, dos cursos de carburación con 38 alumnos y dos cursos de encendido con 34 alumnos. En total: 19 cursos con 265 alumnos. Durante 1968 se dictaron 27 cursos de mecánica ligera con 358 alumnos, cinco cursos de carburación con 73 alumnos, cinco cursos de encendido con 60 alumnos y dos cursos de afinado mayor con 15 alumnos. En total: 39 cursos y 509 alumnos. Para el curso de mecánica de automotores, el total de alumnos inscriptos en las cuatro divisiones de 1er. año fue de 170. Cabe agregar otra tarea de la Escuela: todo aspirante a prestar servicio como mecánico del ACA está obligado a rendir examen de capacitación en la Escuela."

Recordó más adelante el Escribano Vitale un hecho del que se hizo eco AUTOCLUB y la prensa en general: el de la dama que sufrió un inconveniente en el motor de su coche, en un punto muy distante de la Capital. Fue auxiliada por varios curiosos, pero ninguno acertó con las causas del desperfecto. Un caballero que pasó por el lugar se preocupó, esta vez con resultado positivo, por el problema del motor. Ante el éxito obtenido "las manifestaciones de agradecimiento de la dama abundan. Pero el caballero le dice que no deben ser dirigidos a él, sino a la Escuela de Mecánica del ACA, que le enseñó lo suficiente como para poder hacer lo que hizo...".

Entrega de distinciones

Se procedió luego a la entrega de premios a los alumnos de las distintas divisiones de 1er. año del curso de mecánicos que lograron los mejores promedios. El Tte. Cnel. García Mansilla entregó el premio —una caja de herramientas— al alumno Francisco Pais, promedio más alto (8,98) de 1er. año, 2ª división. El Ing. Negri hizo lo propio con Carlos E. Sesto, quien logró el mayor promedio 8,74 en 1er. año, 4ª división. El señor Federico Lajud, tesorero de la Comisión Directiva del ACA, entregó el premio a Martín Daguerre (8,56), de 1er. año, 3ª división, y el vocal de la C.D. del ACA, señor Enrique González Vidal, entregó el suyo a Edmundo Williams (8,09), de 1er. año, 1ª división.

Correspondió, a continuación, la entrega de los diplomas de los cursos de Carburación, Encendido y Afinado a los alumnos que obtuvieron las notas más altas en los exámenes finales. Entregaron dichos diplomas el Escribano Roberto V. Vitale, el Dr. Ricardo E. Aráoz —presidente de la Asamblea de Delegados de la Entidad—, el señor Federico Lajud y el señor Guillermo O. Mirás —secretario de la Asamblea de Delegados.

Por último, los miembros de la Comisión Asesora de la Escuela de Mecánica, Escr. Roberto V. Vitale, Ing. Roberto Cubillo, Escr. Adolfo Scarano, Ing. Rafael Sierra, Dr. Ricardo Richellet y señor Francisco Turón, como así también los profesores del instituto, entregaron diplomas y certificados a los restantes alumnos. ◆

Falleció el doctor Abel Sánchez Díaz, integrante de la Asamblea de Delegados

Era presidente de la Academia Nacional de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales

Profunda consternación causó la repentina desaparición del doctor Abel Sánchez Díaz, miembro de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino, mientras asistía a la reunión habitual de ese cuerpo, que lo vinculaba estrechamente a la progresista labor de la Entidad.

Había nacido en Carmen de Areco, provincia de Buenos Aires, el 17 de febrero de 1885, y se graduó de doctor en química en 1909 en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires. Desde temprana edad contribuyó al progreso nacional desde el campo de la investigación científica, la actuación docente y la promoción de aquellos que por su inteligencia merecieron el apoyo de la comunidad. La intensa actividad desplegada durante su existencia trascendieron el ámbito nacional y le otorgaron destacada consideración en el nivel internacional. Repartió su actividad docente entre las facultades de la provincia de Buenos Aires y la Capital Federal. Por dos veces fue elegido decano de la Facultad de Química y Farmacia de la Universidad Nacional de La Plata, y también fue delegado interventor de esa misma casa de altos estudios, además de otros importantes cargos. Llevaba cumplidos 35 años como docente universitario, cuando en 1946 se vio obligado a dejar la cátedra. En 1955 rehusó la invitación de retornar a su puesto, declarando: "que se alleguen a la tarea docente los elementos más jóvenes".

Simultáneamente con su acción docente, Sánchez Díaz desempeñó im-

portantes cargos públicos, como así también la representación del país en conferencias internacionales. Fue incorporado a la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales en 1929, de la cual ocupó la vicepresidencia entre los años 1956 y 1958 y la presidencia desde ese último año hasta 1963 y desde 1964 hasta el momento de su deceso.

Fue autor de numerosas e importantes publicaciones científicas, y largo sería enumerar toda la actividad paralela a su labor docente. Su actuación científica y académica siempre se caracterizó por su positiva dirección hacia la promoción de los estudios fundamentales, y es en esos círculos donde su desaparición será, sin duda, más lamentada.

Con motivo de su deceso, la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino hizo llegar su pésame a los familiares del extinto y designó para hablar en el momento del sepelio, realizado en el cementerio de la Recoleta, al vicpresidente 1º de la Comisión Directiva de la Entidad, doctor Horacio C. Rivarola. A continuación, para despedir los restos del extinto, en nombre de la Asamblea de Delegados del ACA, habló el ingeniero agrónomo Eduardo Pous Peña.

Palabras del Dr. Rivarola

El vicepresidente 1º del ACA, doctor Horacio C. Rivarola, pronunció, entre otros, los siguientes conceptos:

"Es de ritual despedir a quienes respetamos, admiramos o queremos, con alguna expresión que diga nuestra pena al dejarle en esta gran asamblea del silencio.

"Yo digo estas palabras ante sus restos, en nombre de la Academia Nacional de Ciencias del Instituto Popular de Conferencias, del Automóvil Club Argentino.

"A la Academia Nacional de Ciencias llevó todo ese saber y ese juicio de las cosas y acontecimientos que no sólo está en los libros, sino formado en gran parte por la experiencia.

"En el Instituto Popular de Conferencias era vicepresidente; infaltable a las sesiones, pronto siempre para todo cuanto de él necesitaba aquél; decía en sus conferencias y presentaciones, en forma elegante, cuanto pensaba y nada era exento de amenos giros que recordarán cuantos lo oyeron.

"En el Automóvil Club era uno de los cien representantes de muchos miles de socios. Ello demuestra la confianza depositada.

"Dio de sí, en forma generosa, cuanto creyó que fuera útil para los demás, y lo hizo hasta el último día de su vida".

Del Ing. Pous Peña

A continuación habló el Ing. Agr. Pous Peña, quien dijo:

"Me toca esta honrosa y dolorosa tarea en nombre de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino, de la que fuera miembro conspícuo, por una parte, y en nombre y representación de la Academia Nacional de Agronomía y Veterinaria por la otra. Dolorosa misión, digo, porque nuestra Asamblea de Delegados pierde con su muerte a un colaborador entusiasta y decidido —a un amigo—, compañero leal y afectuoso.

"Unía a sus múltiples actividades en los claustros universitarios y sociedades culturales esta obra de Delegado a la Asamblea. ¿Sabéis por qué? Porque amaba las montañas, los valles, los ríos, los lagos y los cielos de su patria. No es extraño entonces que soñara desde su sillón de delegado con caminos de progreso trazados en el desierto o con sendas de turismo que escalaran las montañas para facilitar el transporte automotor. Con hoteles estaciones de servicio, paraderos y auxilios siempre mejorados y modernos, que esa es la misión que compete y realiza el Automóvil Club Argentino". ◆

CONGRESO DE LA A. I. T.: Recomendaciones y Conclusiones



La delegación del Automóvil Club Argentino en un momento de las deliberaciones. Aparecen en primer plano (de izq. a der.) el señor Guillermo O. Mirás, secretario de la Asamblea de Delegados de la Entidad; el Dr. Ricardo E. Aráoz, presidente de la Asamblea de Delegados; el secretario de la Comisión Directiva, Dr. Walter A. Saborido, y el tesorero, señor Federico Lajud.

En nuestra edición anterior informamos sobre la apertura del Congreso y Asamblea General de la Alianza Internacional de Turismo, e insertamos la nómina de naciones concurrentes y sus representantes. Corresponde ahora sintetizar lo actuado durante esa importante reunión, cuyas deliberaciones se desarrollaron al cierre del Nº 44 de AUTOCLUB en el salón de actos del Automóvil Club Argentino.

Correspondió al Secretario General de la AIT, señor Joseph Britschgi, presentar el informe sobre las líneas más importantes del turismo en los últimos años. Señaló que, si bien las tendencias turísticas internacionales no han variado sensiblemente, lo que sí se ha advertido es un notorio incremento cualitativo. Las cifras aumentan incesantemente, a pesar de dificultades y obstáculos como los provenientes de las restricciones monetarias.

Las cifras proporcionadas por las Naciones Unidas —señaló el informante— son significativas: en 1966 los países europeos recibieron 7.800 millones de dólares en concepto de turismo, Estados Unidos de América 2.400 millones y Japón 700 millones, lo que implica un aumento del 174 por ciento con respecto a 1956.

Estados Unidos encabezó la estadística de inversiones por turistas en países extranjeros, con 2.657 millones de dólares. Los alemanes gastaron en el exterior 1.573 millones (las cifras corresponden siempre a 1966), los franceses 998 millones, los canadienses 833 millones y los británicos 832 millones de dólares.

El secretario general de la AIT hizo algunas consideraciones sobre el funcionamiento de esa organización y sus vinculaciones con las entidades nacionales que la integran. El informe proporcionó abundante material para la discusión que siguió, referida a aspectos concretos del funcionamiento turístico, entre ellos la documentación aduanera requerida para el tránsito internacional de automotores, turismo social, camping, caravanas, turismo juvenil, documentación turística y hotelera, etc.

(Continúa en la página 144)

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

(Viene de la página 143)

Auxilio en ruta

Especial importancia revistió la aprobación de las ponencias presentadas por el delegado holandés, señor A. Blankert, sobre auxilio en ruta. Por unanimidad se decidió aceptar todas sus proposiciones, que fueron las siguientes: 1) Que las entidades adheridas a la AIT informen regularmente a las asambleas generales sobre los servicios de auxilio en ruta que prestan; 2) invitar a todas las entidades adheridas a que envíen a la AIT todo el material estadístico posible; 3) informar sobre esos servicios a los clubes que dispongan de organizaciones similares; 4) contribuir con todos los elementos necesarios a la creación de servicios similares; 5) apoyar firmemente la creación o extensión de servicios de auxilio en ruta, con el propósito de que la AIT y entidades asociadas conserven un lugar de preeminencia en el mundo automovilístico.

Otra de las determinaciones adoptadas por la Asamblea fue la de reelegir el Consejo de Administración de la AIT (algunos de cuyos miembros habían caducado en sus mandatos). El Consejo mantuvo, pues, su integración anterior: presidente, Eric Legrand; vicepresidentes, A. Blankert, H. Bretz, C. Chiodi, A. C. Durie, M. Eyrolles y J. Maxwell-Smith; vocales, G. Kachlein, J. M. Maureta, F. Ramseier, N. Ahlgren y R. E. Veit; secretario general, J. Britschgi, y secretario general adjunto, P. Ossipow. Se decidió incorporar como socio adherente a la organización Intourist, de la Unión Soviética.

Nuevos idiomas oficiales

Con respecto a los idiomas oficiales de la AIT, que hasta el momento eran el francés y el inglés, se decidió agregar el español y el alemán. Se dispuso encomendar al Comité Directivo que pusiera en funcionamiento dicha medida.

En la reunión de clausura de la asamblea se adoptaron otras soluciones de interés: se invitó a las entidades asociadas a la AIT a pronunciarse en favor de la liberación de trabas monetarias a la actividad turística. Se recomendó al Comité Directivo a estudiar formas eficaces de cooperación entre los clubes asociados. Se decidió, asimismo, reforzar las relaciones entre las entidades de diversas áreas continentales y se resolvió organizar semanas de estudio similares a las que actualmente se realizan en Europa.

También se decidió considerar la importancia creciente del transporte aéreo y su incidencia en el fenómeno turístico. Al respecto, se vertieron interesantes opiniones sobre el fletamiento de aviones y su relación con los desplazamientos de contingentes turísticos.

La próxima asamblea de la AIT se realizará en Italia, del 18 al 23 de mayo de este año. Se aceptó, en ese sentido, una invitación del Touring Club Italiano, que en 1969 festeja su 75º aniversario. ◆

AUXILIO MECANICO

La estadística del servicio de auxilio mecánico del Automóvil Club Argentino en la Capital Federal y Gran Buenos Aires arrojó los siguientes guarismos para los meses de octubre, noviembre y diciembre.

OCTUBRE

Con demora de:	Cantidad de auxilios:
15 m	29.271
30 m	6.205
45 m	3.245
1 hora	2.083
1 h 15 m	1.240
1 h 30 m	1.054
1 h 45 m	642
2 horas	599
2 h 15 m	403
2 h 30 m	301
2 h 45 m	211
3 horas	266
Más de 3 horas	383

Resumen

En concepto de:	
Mecánica	26.180
Gomas	5.009
Remolques	14.723
Total de auxilios	45.912

NOVIEMBRE

Con demora de:	Cantidad de auxilios:
15 m	31.309
30 m	5.687
45 m	2.979
1 hora	1.542
1 h15 m	666
1 h 30 m	462
1 h 45 m	233
2 horas	171
2 h 15 m	99
2 h 30 m	64
2 h 45 m	44
3 horas	71
Más de 3 horas	74

Resumen

En concepto de:	
Mecánica	22.509
Gomas	4.732
Remolques	16.160
Total de auxilios	43.401

DICIEMBRE

Con demora de:	Cantidad de auxilios:
15 m	24.036
30 m	6.420
45 m	4.178
1 hora	3.105
1 h 15 m	1.562
1 h 30 m	1.465
1 h 45 m	717
2 horas	609
2 h 15 m	437
2 h 30 m	420
2 h 45 m	333
3 horas	525
Más de 3 horas	1.488

Resumen

En concepto de:	
Mecánica	23.451
Gomas	4.387
Remolques	17.457
Total de auxilios	45.295

HOTELES Y MOTELES HABILITADOS

La división Moteles, Restaurantes y Recreos del Automóvil Club Argentino ha dado a conocer una circular en la que recuerda a los asociados de la entidad los hoteles y moteles de la institución que se encuentran habilitados.

La nómina de esos establecimientos es la siguiente:

MOTELES HABILITADOS

La Pampa: Caleu - Caleu, Lihuel Calel y Santa Rosa.

Neuquén: Aguada de Florencio, Andacollo, Chorriaca, Barrancas y La Rinconada.

Río Negro: Cipolletti.

Chubut: Puerto Madryn.

HOTELES HABILITADOS

Tierra del Fuego: Albatros y Los Yaganes.

Neuquén: Chos Malal y Aluminé.

HOSTERIA HABILITADA

Tierra del Fuego: Petrel.

MOTELES ADHERIDOS

Salta: Huaico II.

Jujuy: Huaico I.

Teléfono de la Estación de Choele Choel, Río Negro

Se informa a los señores socios que la estación del ACA en Choele-Choel (Ruta nacional Nº 22) dispone de teléfono, cuyo número es 11 (Bis).

La Entidad delegó el poder deportivo nacional a la CADAD

El presidente del ACA historió el proceso que culminó en la actual organización rectora del automovilismo

EN la sede central del Automóvil Club Argentino tuvo lugar la ceremonia durante la cual se hizo efectiva la delegación del ejercicio del poder deportivo nacional a la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo —CADAD— por parte de su titular, el Automóvil Club Argentino.

Estuvieron presentes en el acto las siguientes autoridades: AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO: presidente, doctor César C. Carman; vicepresidente 1º, doctor Horacio C. Rivarola; vicepresidente 2º, ingeniero Mario L. Negri; secretario, doctor Walter A. Saborido y vocales titulares, Capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli, señor Enrique González Vidal (ambos de la Comisión de Carreras del ACA), doctor Eduardo Ortiz y Comodoro Ernesto Enrique Baca (en doble función de delegado del ACA y secretario del comité ejecutivo de la CADAD). CADAD: Presidente, señor Alesio R. Chessel; secretario, comodoro Ernesto Enrique Baca; y vocales, señores Antonio Vaschetti Blencio, Domingo Labardette y Eduardo J. Policheche.

Se hallaron presentes, además, el administrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ingeniero Daniel Alberto Brunella; el interventor de la Confederación Argentina de Deportes, general de brigada (RE) Jorge Noceti Campos; el director de Transportes de la Provincia de Buenos Aires, ingeniero Juan Antonio Bilbao; el representante de la Asociación Argentina de Volantes, señor Ernesto Tornquist; y los delegados de las Federaciones Regionales siguientes: Nº 2: señor Pedro Lapadú; Nº 3: señor Abraham Sleimen; Nº 4; ingeniero Eduardo Ricotti; Nº 5: señor Oscar G. Olguín; Nº 6; señor Raimundo A. Patat; Nº 7: Héctor Franzotti; Nº 8: doctor Luis Giménez Reig; Nº 9; doctor Alejandro Molinuevo; Nº 10; ingeniero Mladen Toncovich; Nº 11: señor Roque Morgante; y Nº 12; señor Héctor García de las Longas.

UNA DECLARACION

Suscrita por el presidente y secretario de la CADAD, señores Alesio R. Chessel y comodoro Ernesto Enrique Baca, respectivamente, se dio a conocer una declaración en la que se expresa que con la "delegación del ejercicio del poder deportivo nacional a la CADAD, culmina, más allá de la pasión y de la suspicacia, una etapa en el proceso del desarrollo del automovilismo nacional".

"Se cierra así un ciclo —continúa la declaración— y se inicia otro en el cual, como un imperativo de ahora en más, sólo importa el futuro".

(Continúa en la página 146)



El presidente del Automóvil Club Argentino pronuncia su discurso durante la ceremonia en que la Entidad delegó los poderes deportivos nacionales a la CADAD. Lo acompañan el interventor de la Confederación Argentina de deportes, general de brigada (RE) Jorge Noceti Campos, el presidente de la CADAD, señor Alessio R. Chessel y el secretario del ACA, doctor Walter A. Saborido.

Vista de miembros directivos y delegados que asistieron a la delegación del poder deportivo nacional a la CADAD.





NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

"El pasado no tiene otra vigencia que la que concede intrínsecamente como una experiencia.

"Corresponde pues, entrar de lleno en el quehacer del gran proceso del automovilismo deportivo argentino, que tantas páginas brillantes tiene para honor y satisfacción de su historial.

"La circunstancia ubica a la CADAD en trance de una nueva orientación.

"El progreso de la técnica no es unilateral. Inexorablemente trastoca todo, incluso hasta cuanto tiene hoy validez de ley indiscutible, y sin pretender legislar al porvenir ni incursionar en riesgosas profecías, es indudable que nos encontramos ante la imperiosa necesidad de darle al automovilismo argentino una nueva personalidad signada por dos características esenciales: MODERNO FUNCIONALISMO Y ESPECIALIZACION TECNICA, sólida y actualizada.

"Ello supone también dar a la actividad automovilística, un decidido énfasis nacional para que se siga abriendo perspectivas en todo el país —como deporte, como técnica, como inversión, como industria, como tarea humana— con una definida mentalidad empresaria que devuelva al automovilismo la mayor parte de los dividendos que posibilita como espectáculo, para mejorar su desarrollo, su infraestructura, su promoción nacional e internacional, en una palabra, la JERARQUIZACION DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO.

"En este enunciado queda implícito para la CADAD:

"Mantener vigente, sin ningún tipo de excusa, el principio de autoridad con una total participación de las entidades básicas, por medio de las Federaciones Regionales.

"Modificar aquellos sistemas que han quedado definitivamente superados. No se trata de rechazar todo lo que se ha hecho, sino de romper todos aquellos esquemas que, en definitiva, por perimidos, frenan el desarrollo del automovilismo.

"Darse una organización administrativa —en el más amplio sentido de la palabra— que con una completa capacitación de sus integrantes, destierre definitivamente toda improvisación.

"En apoyo de este enunciado, crear los organismos pertinentes que permitan, sin exclusiones, la capacitación de todos cuantos se sientan aptos y estén identificados con el automovilismo deportivo.

"Aplicar sistemáticamente la actualización de normas y sistemas, para lo que habrá que recabar: la más amplia cooperación del estudio, del análisis y de la experiencia, en una amplia gama de sectores que abarca, desde los factores de incidencia directa sobre el desarrollo del automovilismo deportivo, hasta los que indirectamente concurren a él. Se recurrirá para ello a Comisiones Asesoras Especializadas, integradas por miembros de reconocida idoneidad y jerarquía moral y técnica. Las mismas contarán con los recursos necesarios y el personal técnico rentado suficiente.

"Desarraigar los estrechos localismos que impiden la promoción del Automovilismo Deportivo en escala nacional, haciendo posible la concurrencia de las regiones más desarrolladas en apoyo de aquellas que con una pujanza digna de encomio, ven impedido su desenvolvimiento por falta de apoyo de la casi totalidad de los factores concurrentes.

"El estudio de la política de ubicación y construcción en el país de circuitos que, adecuados a las normas de seguridad, permanentes y semipermanentes, harán posible en el tiempo hacer tradicionales las competencias regionales.

"Dar plena vigencia a las normas de seguridad dictadas oportunamente por el ACA y corroboradas en un todo por las recientemente editadas por la Federación Internacional del Automovilismo (FIA), patrimonio que heredamos y que habremos de respetar en todo su espíritu, adaptándolas a la realidad imperante en un proceso evolutivo *y en resguardo del más preciado don, la vida humana.*

"Confeccionar un Calendario Deportivo con una anticipación previa de por lo menos un año, con el fin de hacer posible la plena participación de todos los sectores empresarios que concurren a las competencias de automovilismo.

"Orientar a las Federaciones a la promoción de competencias regionales que posibiliten un activo ejercicio zonal del automovilismo, capacitando así a dirigentes y participantes, lo que hará posible el surgimiento de figuras que actúen en todos los escenarios del país.

"*Promover todas las categorías del automovilismo nacional* en forma tal que nos proyecten a lo internacional, incentivando a todas las que estén en niveles más bajos.

"No se pretende hacer en breve lapso lo que exige tiempo, trabajo y organización, pero tampoco se han fijado plazos lejanos.

"Estamos ubicados hoy y aquí en el gobierno de un organismo que habrá de armonizar: respecto al hombre —tanto protagonista como espectador—, espectáculos, superación técnica y jerarquización del deporte automovilístico argentino en función del país. Todo esto no admite postergaciones, pues ya se han ingresado con paso firme y acelerado, en esa revolución automovilístico-deportiva, que exige una conducción afin.

"LA CONFEDERACION ARGENTINA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (CADAD) está desde el 12 de octubre de 1968 comprometida en esta tarea y habrá de cumplirla."

HABLA EL SEÑOR CHESSEL

Formalizada la ceremonia de delegación de los poderes habló el presidente del nuevo organismo, quien expresó, entre otros conceptos, los siguientes:

"Hemos sido convocados para asumir de aquí en adelante la responsabilidad de conducir al automovilismo deportivo, con sentido nacional y progresista.

"Sin lugar a dudas, la labor que las actuales circunstancias imponen a la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo, son de una importancia y responsabilidad verdaderamente trascendentes.

"En un proceso de más de 40 años, nuestro automovilismo ha logrado alcanzar un nivel nacional e internacional, que lo ha colocado en un primerísimo plano dentro de las actividades deportivas del país.

"Esta evolución —dijo luego— perfectamente captada por el Automóvil Club Argentino, ha dado origen a la creación de este nuevo organismo rector, cuya presencia en el ámbito dirigente marca no sólo una profunda transformación de las anteriores estructuras, sino también un cambio en los procedimientos, en la forma de plasmar las directivas y soluciones, que la marcha ascendente del automovilismo deportivo estaban haciendo necesarias.

"La Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo, a través del valioso instrumento de las Federaciones Regionales, efectivizará el hecho de que la dirección del deporte sea compartida a lo largo y a lo ancho del país, por todos aquellos dirigentes con verdadera vocación, que, por causa de un ordenamiento inactual, vivían marginados en un proceso que sólo los contaba como pacientes actores.

"En esta materia, el automovilismo deportivo será de aquí en adelante regido armónicamente por un electo dirigente con acción efectiva, hasta en los más remotos lugares de nuestro suelo.

"En cuanto al ordenamiento del programa anual de competencias, se tratará, en la medida que resulte posible, de colocar al automovilismo deportivo al servicio de otras metas de interés nacional, desplazando gradualmente en alguna medida las realizaciones de trascendencia a lugares de nuestro territorio que por diversas circunstancias permanecieran olvidados.

"Como resumen de este concepto —expresó después—, afirmamos que es nuestra aspiración integrar el automovilismo al cuadro que presenta el actual desarrollo general de nuestro país.

"Para poder desarrollar dentro de un régimen de seguridad necesario las manifestaciones de nuestro deporte, se hace indispensable superar en el menor tiempo posible, el evidente déficit de infraestructura de que adolecemos.

"Durante 1969 vamos a mantener en general las fórmulas ya existentes, a fin de otorgar la estabilidad necesaria al desarrollo de la temporada que se avecina, pero trabajaremos en seguida para orientar nuestras normas futuras al logro de aquella aspiración, siempre dentro de las lógicas posibilidades que ofrezca el desarrollo de nuestra industria.

"Es así como contando con el valioso apoyo del Automóvil Club Argentino, se habrán de iniciar en breve cursos intensivos de Comisarios Deportivos, Oficiales Deportivos, Cronometristas y Banderilleros, lo que permitirá contar ya en la próxima temporada, con suficiente personal capacitado en las respectivas tareas.

"No deseo finalizar, sin hacer llegar mi saludo a todos aquellos que en una u otra ubicación viven con expectativa este momento especial del automovilismo argentino.

"Al periodismo, que como siempre, tiene en todo este esquema un importante papel que jugar, criticando nuestro accionar y cumpliendo la labor de divulgación que le compete y para lo cual contará con todas las facilidades necesarias.

"A los aficionados, dirigentes, competidores, etc., los invitamos, desde aquí,

a acompañar nuestra labor en esta tarea reparadora que, juntos, las circunstancias nos han colocado en situación de realizar".

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL ACA

Finalmente habló el Presidente del Automóvil Club Argentino, quien historió todo el proceso que dio origen a la CADAD, "sólida en su estructura y promisoria por sus posibilidades". Expresó entre otros conceptos: "Apenas ocho meses escasos cubren el lapso, agitado y difícil pero fecundo, que ha transcurrido desde que, forzado por las circunstancias, el Automóvil Club Argentino reasumió el ejercicio del poder deportivo automovilista en la República, y hoy ya podemos presentar al país esta entidad vital, la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo (CADAD), sólida en su estructura y promisoria por sus posibilidades y objetivos, a la que en este acto la Institución que presido delega el ejercicio de aquel poder en nuestro país, conforme con el Estatuto de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.) y de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC), cuya presidencia ejerce el Automóvil Club Argentino.

"Habría sido una profunda satisfacción para mí que esta delegación de funciones, que contribuye a definir la jerarquía de la CADAD, se hubiese podido cumplir con la participación de la Comisión Deportiva Automovilista que sucedió a la Comisión Nacional creada por el Club en 1931, y que cumplió su cometido hasta los primeros días de abril del año en curso, y lamento sinceramente que los motivos que son del dominio público lo hayan impedido. Aquel organismo puso a contribución de su tarea una empeñosa buena voluntad, y si, en último término las contingencias desbordaron su acción y le impidieron resolver los problemas que se acumularon, esto no puede ser imputado a la calidad de sus hombres, sino a la gravedad de esos problemas, que bruscamente se agrandaron y complicaron por acción de factores imprevisibles cuyo contralor excedió las posibilidades de la Comisión. Al decirlo, les reitero el agradecimiento del Automóvil Club Argentino.

Importante tarea realizada

"En este lapso relativamente breve, corrido desde abril hasta ahora, hemos cumplido actos complejos, alcanzando un alto objetivo. Si pensamos en lo que es y significa la CADAD y en la múltiple misión que queda a su cargo, podemos afirmar que, por lo menos, hemos establecido firmemente un punto de partida óptimo para el desarrollo del automovilismo. Muchas medidas previas fueron necesarias y se cumplieron. Menciono la formación de las Comisiones de Prevención y Seguridad; Técnica; las de Penalidades y de Licencias y Reglamentos, y la Comisión Especial que reunió y estudió todos los antecedentes sobre cuya base se organizó la estructura estatutaria, jurídica y funcional de la Confederación creada. A todos sus miembros expreso mi sincero reconocimiento por la tarea cumplida y por el tesón y el desinterés con que la realizaron. Y me causa gran satisfacción destacar aquí, que la Federación Internacional del Automóvil ha aprobado y puesto en vigencia recientemente un nuevo reglamento de seguridad cuyas disposiciones coinciden plenamente con el que redactó nuestra Comisión antes referida; sin duda alguna, esto constituye un reconocimiento indirecto pero muy honroso para los técnicos que nos prestaron su colaboración.

Objetivos alcanzados

"Hemos alcanzado, pues, el objetivo institucional perseguido; después de constituir las Federaciones Regionales, con ellas se formó la gran Confederación Automovilista Argentina. Este ordenamiento geográfico institucional responde a una honda convicción y a un principio normativo confirmado por la historia de nuestro país: me refiero al federalismo, que es tan válido para las instituciones jurídicas como para la organización del deporte. Era ya inadmisible por más tiempo que continuáramos favoreciendo con la dirección y realización de las competencias automovilísticas, a los centros urbanos o las provincias privilegiadas por sus cifras demográficas y económicas; al contrario, ésta es la hora en que corresponde pensar y fomentar el deporte en términos nacionales, y no localmente restringidos.

"Y aquí está la Confederación. Este flamante organismo tendrá pronto su personería jurídica reconocida, y esta condición, entre tantas otras, va a distinguirlo formalmente de la antigua Comisión Deportiva, y al delegarle hoy el ejercicio del poder correspondiente, no hacemos sino confirmar la plenitud de su jerarquía jurídica y funcional. En el regimiento y contralor de esta Confederación, el Automóvil Club Argentino, por propia y voluntaria decisión, no dispondrá de la mayoría en el seno de sus cuerpos directivos, sino sólo de la jerarquía de una Federación más entre los restantes, y este hecho, unido al carácter eminentemente representativo nacional que la Confederación ostenta con derecho, la convierten en una expresión directiva superior del deporte automovilista, en un ente capacitado para fomentar, orientar, organizar y controlar esa actividad.

Los gabinetes psico-físicos

"Respecto del factor hombre deberá tenerse en cuenta lo expedido por la Federación Mundial de Médicos Deportivos, que ha aconsejado la prohibición del empleo de ciertos productos que son de uso común por la población y que aparentemente son inocuos, pero que, según investigaciones recientes, podrían dañar a los automovilistas cuando más serenidad necesitan.

"La cuestión relativa a las máquinas suele ser enfocada a veces con excesivo optimismos. Pero cabe subrayar que su construcción exige manos y cerebros muy especializados. Debemos ciertamente fomentar nuestra industria, tanto la que trabaja en gran escala como la de los talleres menores, aunque técnicamente bien calificados; pero debemos proceder siempre de modo que nuestros diseñadores y constructores puedan contar con el necesario concurso de técnicos poseedores de suficientes títulos habilitantes.

"Los caminos propios del Automóvil Club Argentino y de la Confederación, nunca serán divergentes. El ACA seguirá fomentando la práctica del automovilismo; pero jamás ha de convertirse en promotor con criterio económico, es decir, de beneficio patrimonial, como no lo es ningún otro sector de sus actividades. Pero, de acuerdo con la historia y sus antecedentes, organizará y realizará competencias de significación señera y si las circunstancias le permitiesen recoger utilidad patrimonial al mismo tiempo que enseñanzas, éstas y aquélla serán íntegramente volcadas en favor del deporte automovilista.

Velocidad creciente y autódromos

"Estamos asistiendo, en estos últimos tiempos, al florecimiento de esfuerzos, manifestados en diversas latitudes de la República, que felizmente han producido la aparición de nuevos autodromos y circuitos semipermanentes. Debemos estimularlos, inclusive para que esas pistas sean perfeccionadas. Incidentalmente, quiero señalar que el hasta ahora mejor escenario del país, el Autodromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, ya va siendo superado por los progresos técnicos de los automóviles, y paulatinamente se va advirtiendo que renace el problema suscitado por la velocidad creciente de las máquinas. Pienso, y esta reflexión es válida para todos los autódromos, que los ingresos que producen las carreras deben sustancialmente ser invertidos en su mejoramiento y ampliación de las pistas.

Transferencia de fondos del ACA

"En este mismo acto que estamos celebrando, el ACA transfiere a la CADAC los fondos que pertenecieran a la Comisión Deportiva Automovilista. Cualquiera sea su cuantía, sólo podrán servir de punto de partida para la formación de los ingentes recursos que necesitará la Confederación para cumplir su cometido. El ACA le prestará su apoyo en la medida que sus medios disponibles lo permitan y hasta tanto ello fuere necesario. Pero, aparte de las lógicas contribuciones que deberán estar regularmente a cargo de las Federaciones Regionales, es conveniente, a mi juicio, no demorar la organización de un sistema que permita obtener ingresos mediante una participación porcentual en los provenientes de las competencias automovilísticas que se realizaren en todo el país.

"Un punto final, de carácter rigurosamente institucional debo tocar todavía: me refiero a la posición de la Confederación frente a los conductores y las "escuderías". No hay ningún motivo jurídico valedero para que los concurrentes participen como entes en el mecanismo jurídico de una Federación o, a través de ésta, en la Confederación. Este tema está resuelto en las previsiones normativas establecidas en el Código Deportivo Internacional.

"Pensando en cuanto he dicho —dijo finalmente—, me siento casi obligado a manifestar mi convicción de que tenía derecho a hacerlo así porque he hablado en nombre del Automóviil Club Argentino, esta Entidad ejemplar, de vocación y sentidos nacionales, puesta al servicio del país y que, en todos los campos donde actúa, es extraña a cualquier interés que no sea el progreso de la República, sin esperar de su acción otra recompensa que la certeza de haberla servido bien y con lealtad". ◆

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

SE OTORGARAN CREDITOS PARA TURISMO A LOS SOCIOS DE LA ENTIDAD



Momento en que se suscribe el acuerdo entre el Banco de la Nación y la Entidad. Firman el convenio (de izquierda a derecha), el presidente del Automóvil Club Argentino y el presidente del Banco, ingeniero agrónomo Saturnino Llorente.

Convenio con el Banco de la Nación

SE ha suscripto un acuerdo entre el Banco de la Nación y el Automóvil Club Argentino para otorgar créditos a los asociados de la Entidad que realicen excursiones colectivas o individuales. Los préstamos podrán alcanzar un monto de 350.000 pesos y el ACA se encargará de gestionar todo lo referente a los viajes. De esta manera, tanto quienes deseen participar de las excursiones programadas dentro del plan *Conozca la Argentina*, como quienes prefieran señalar su propio derrotero, podrán beneficiarse con los nuevos créditos.

En una ceremonia realizada en el salón del directorio del Banco de la Nación, firmaron el convenio el presidente de esa institución, ingeniero agrónomo Saturnino Llorente, y el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman.

Refiriéndose al acuerdo, dijo el ingeniero Llorente:

"Todas las etapas, tanto de la vida humana como de las instituciones, están signadas por hechos relevantes que marcan hitos y posibilitan un recuerdo a través del tiempo. El Banco de la Nación y el Automóvil Club Argentino, debidamente compenetrados de esa inquietud, pueden ofrecer ejemplos, como el convenio que vamos a suscribir, que pone de manifiesto la nueva tónica existente, que no es otra cosa que la de servir a la Nación apoyando con un adecuado planeamiento el esfuerzo de sus habitantes. Primero fue la inauguración de nuestra oficina auto-banco, luego el convenio de cheques del viajero. Más tarde la cabina receptora. Hoy el turismo, ese pasaporte para la paz, como se lo denominara en las Naciones Unidas no hace mucho."

"Pasaporte para la paz"

"Por eso —continuó el Ing. Llorente— es que a partir de hoy ofreceremos una acción conjunta, que beneficiará a los asociados y personal del ACA, para financiar excursiones colectivas y planes de vacaciones que se realicen dentro del territorio argentino. En tal forma creamos índices de amistad con la naturaleza, con la historia, con el sentido de lo perdurable. Ayudamos a descubrirnos a nosotros mismos. Desde los Andes hasta el Plata, y desde el norte a la zona fueguina.

"Y aquí quiero nuevamente formular una expresión de deseos, que es también la de las autoridades del Automóvil Club Argentino: ambicionamos que el segundo paso de este programa sea que en aquellos países americanos en que el Banco de la Nación cuenta con agencias, se acuerden créditos por intermedio de instituciones similares al Automóvil Club Argentino, a fin de ser utilizados en excursiones turísticas a llevarse a cabo dentro de la República Argentina.

"De esta manera, desarrollando el turismo nacional y el que, sin duda, puede ser fomentado con nuestros países limítrofes, hasta el nivel que anticipan las circunstancias geográficas e históricas que forman parte del patrimonio cultural, material y espiritual, habremos dado plena eficacia a la invitación contenida en el lema que propusieron las Naciones Unidas, es decir, mantener en vigencia permanente un efectivo «pasaporte para la paz»".

Fundado optimismo

El doctor Carman, a su vez, manifestó su complacencia por el convenio firmado:

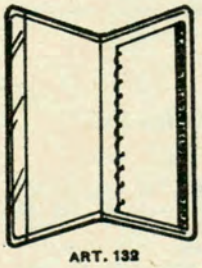
PROMOCIONESE!

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

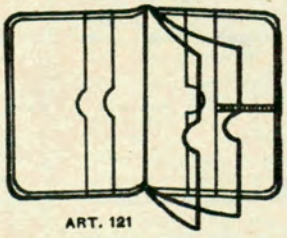
Llaveros, termómetros, porta documentos, personales y de guantera, portafolios,carnets, banderines, carpetas y sobres transparentes para Listas de Precios, pueden ser esa pequeña gran solución que concreta negocios.

Impresiones en oro, planograf y electrónico.

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE



ART. 132



ART. 121



ART. 486

PLASTICOS EIFFEL®

SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES

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

CONSULTENOS SIN COMPROMISO • SOMOS FABRICANTES

VIGENCIA DEL CONVENIO

El nuevo servicio, resultado del convenio entre el ACA y el Banco de la Nación, al cual se refiere esta nota, entrará en vigencia una vez que se proyecte la reglamentación respectiva, se planifique su organización y desarrollo, y se concreten acuerdos convenientes con la industria turística y afines de todo el país, para brindar a los socios las mejores condiciones y una adecuada atención.

"No hace mucho tiempo —dijo—, en este mismo recinto y sobre esta misma mesa, en la honrosa compañía de vuestro presidente, el ingeniero Llorente, y el Directorio, firmamos el acta de nacimiento del Cheque del Viajero ACA. Entonces pensé y lo recalco ahora, que ese instrumento resultará de valor fundamental para incrementar y facilitar el movimiento turístico interno en el país. El convenio que hoy suscribimos es un complemento lógico y consecuente del anterior. El Banco de la Nación Argentina, con una profunda visión y un claro concepto sobre las necesidades de la evolución de nuestro país, resuelve, con este acto, movilizar un ingente caudal para estimular el incremento de un auténtico y genuino turismo social, extraño a toda tentación demagógica.

"Esta certeza, exaltada por mi bien fundado optimismo, me lleva a felicitar calurosamente al directorio de esta institución ejemplar, y a su presidente en primer término, máxime cuando este nuevo acto trascendente de su gestión viene a demostrar palmariamente que su política argentinista sigue un rumbo seguro y firme, sin ninguna posibilidad de extraviarse en los meandros espesos de una mera rutina contable.

"El Automóvil Club Argentino se siente enaltecido por esta asociación en una gran obra de beneficio colectivo, con el Banco de la Nación Argentina, y pondrá al servicio de estos altos intereses de la comunidad todo el dinamismo de su estructura y toda la fortaleza de su decisión para servir a la República." ◆

ACLARACION

En la página 68 del número anterior de nuestra revista, por error, las "Estampas Norteñas" se publicaron con la firma de **Juan M. Favaris**, cuando en realidad el apellido del conocido pintor es **Favario**. Con esta aclaración consideramos que ha quedado salvada esa falla de imprenta.

RENOVACION PARCIAL DE LAS AUTORIDADES DE LA ENTIDAD

De acuerdo con lo anticipado en el Nº 43 de AUTOCLUB, a fines del mes de abril próximo se realizarán los comicios para la renovación parcial de las autoridades directivas del Automóvil Club Argentino. La Junta Electoral puede prescindir del levantamiento del Padrón Electoral que establece el artículo 14 del Reglamento Electoral, en razón de existir inscripta en el correspondiente Registro una sola agrupación, cuya lista, por lo tanto, quedará consagrada.

NUEVOS GERENTES



Sr. Hugo Montivero



Sr. Carlos A. Iribarnegaray

Han sido designados Gerente de Administracción y Gerente Técnico y de Estaciones los señores Hugo Montivero y Carlos Alberto Iribarnegaray, respectivamente.

El señor Montivero ingresó a la Contaduría de la Entidad en 1945, cuando contaba 21 años de edad. En octubre de 1947 fue ascendido a jefe de la Oficina de Contabilidad. En julio de 1961 pasó a desempeñar el cargo de subjefe de la División Contable hasta julio de 1967, en que fue nombrado jefe de la División Contable. En agosto de 1968 fue designado Subgerente Administrativo Contable y en diciembre pasó a ocupar el cargo de Gerente de Administración.

El señor Iribarnegaray ingresó como funcionario de la Entidad en 1957, como Inspector General. Permaneció en ese cargo hasta el 31 de mayo de 1967, fecha en que fue ascendido a Subgerente de Estaciones. En diciembre fue nombrado Gerente Técnico y de Estaciones.

Con estas designaciones queda completado el cuadro administrativo superior de la Institución. La Gerencia General es desempeñada por el señor Domingo M. Armendáriz; la Gerencia de Tránsito, Turismo y Relaciones Internacionales por el señor José D. C. Rucci, y la Gerencia de Producción y Previsión por el señor Alberto Zanotti. ◆

VISITO PORTO ALEGRE UNA DELEGACION DEL CLUB

Una delegación del Automóvil Club Argentino, encabezada por el vocal suplente de la Comisión Directiva, ingeniero Abel M. Lissarrague, participó de una excursión, con fines turísticos, organizada por la embajada de Brasil y Setur-Porto Alegre, hasta esta ciudad brasileña.

La delegación fue objeto de numerosos agasajos, siendo recibida en audiencia especial por el gobernador de Río Grande del Sur, coronel Walter Perachi Barcellos. Se realizaron posteriormente diversas excursiones que incluyeron las ciudades de Caxia, Camargo y Canela, y finalmente se recorrieron las playas de la zona realizándose la comida de despedida en la localidad de Torres, donde el ingeniero Lissarrague pronunció, entre otras, las siguientes palabras:

"Encontrándose el Automóvil Club Argentino, como igualmente lo está el Touring Club Argentino, animados del firme propósito de promover el turismo interno, como asimismo el internacional y muy en particular con las naciones hermanas y limítrofes, Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile y Bolivia, nada podía resultar más grato en estas circunstancias que participar de este 'Encuentro de Confraternidad Turística Brasil-Argentina'.

"Regreso convencido de que la moderna y magnífica ruta que hemos recorrido de Chuy a Porto Alegre, contribuirá a intensificar grandemente el turismo entre Brasil y Argentina.

"Interpretando el sentir de mis compañeros de excursión, deseamos hacer público nuestro más íntimo reconocimiento al señor Gobernador de Río Grande del Sur, coronel Walter Perachi Barcellos, por la cordial acogida que nos dispensó al recibirnos en la Casa de Gobierno".

De regreso en Porto Alegre, los directivos del Touring Club y Automóvil Club de Porto Alegre concurrieron a saludar muy especialmente a los representantes del Automóvil Club Argentino y los invitaron a visitar sus respectivas sedes. ◆

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

CLAUSURA DEL CICLO CULTURAL

Disertó el embajador del Japón, Doctor Ichiro Kawasaki

CON la documentada y amena conferencia que sobre "América latina y Japón" pronunció S. E. el señor embajador del Japón, Dr. Ichiro Kawasaki, finalizó el ciclo cultural del Automóvil Club Argentino correspondiente a 1968. Estuvieron presentes en el acto, entre otras autoridades de la Entidad, el vicepresidente 2º, Ing. Mario L. Negri, y el presidente de la Comisión Asesora de Actividades Culturales, Dr. Manuel Pérez Taboada, quien presentó al disertante. La reunión congregó a representantes del cuerpo diplomático y a un numeroso público.

El Dr. Kawasaki comenzó analizando la imagen de la Argentina en la mente del japonés medio, quien identifica a nuestra patria como "el país del tango por excelencia". Explicó el embajador que "la popularidad de esta música en Japón alcanza niveles extraordinarios, pudiéndose afirmar que no existe otra nación donde el tango sea más apreciado que en Japón. La Cumparsita y nombres como Gardel y Canaro son casi familiares en mi país, el cual ha sido visitado por numerosos conjuntos musicales de tango que han actuado con singular éxito. El porqué de esta popularidad en Japón no es fácil de explicar, si bien el pueblo japonés ha cobrado gran afición en estos últimos años por la música occidental. Quizás la melodía de tono grave y melancólico tan propio del tango despierte un especial atractivo en el espíritu japonés."

El conocimiento entre ambos países ha comenzado a intensificarse en los últimos años. "Los progresos del Japón en su expansión económica de posguerra y su desarrollo industrial han despertado considerable atención no sólo en la Argentina sino también en otras partes de América Latina." El conferenciante definió la evolución de las vinculaciones entre su país y nuestro continente: "Durante cien años, y particularmente antes de la guerra —expresó—, la presencia japonesa en Sudamérica estaba dada en su mayor parte por la inmigración de los súbditos de este país, la que se canalizó en gran medida hacia Brasil, Perú y la Argentina. El número de japoneses que se radicó en Brasil asciende a alrededor de medio millón de personas, en tanto que los que se dirigieron a Perú y Argentina representan una cifra mucho menor.

"La mayoría de ellos desarrollaron su labor en la agricultura y contribuyeron, si bien en pequeña escala, al mejoramiento de la producción agrícola de los países en que se habían establecido. Luego de la Segunda Guerra Mundial, sin embargo, dado que Japón se convirtió en una potencia industrial, las relaciones de este país con la economía de América Latina están experimentando un cambio significativo."

La recuperación económica

"Hace veinticinco años —expresó el embajador Kuwasaki—, Japón era una nación vencida y sin recursos, despojada de todos los territorios de ultramar que poseía antes de la guerra, y prácticamente con todas sus ciudades y fábricas destruidas. No obstante esos inconvenientes, la recuperación económica del Japón en los años de posguerra ha sido ciertamente extraordinaria, sobrepasando inclusive en gran medida el famoso milagro de la industria alemana. Tan notable recuperación ha sido lograda a pesar de formidables obstáculos, como exceso de habitantes, demasiada escasez de tierra y falta de recursos naturales. La llave del éxito del Japón —y los requisitos para su supervivencia económica futura—, están en la eficiencia con que se elaboren las materias primas importadas y se conviertan en productos de exportación que por su calidad y precio resulten atractivos al resto del mundo.

"En verdad, antes de la Segunda



El disertante junto al vicepresidente 2º del Automóvil Club Argentino, Ing. Mario L. Negri.

Distinción a embajadores



EL Automóvil Club Argentino distinguió, en una recepción realizada recientemente, a los embajadores de varios países amigos. Los altos representantes diplomáticos fueron obsequiados con diplomas, insignias y carnets que los acreditan como socios honorarios de la Entidad. Los embajadores agasajados en la oportunidad fueron los siguientes: de Indonesia, señor Juli Soleiman; de Japón, doctor Ichiro Kawasaki; de China, doctor Mao-Lan Tuan; de la República Arabe Unida, señor Saleh Abdel Rahman Nahmoud; de la República Arabe Siria, señor Jawdat Atassi; del Líbano, señor Fares Ragi; de la India, señor B. K. Sanyal, y de Thailandia, contralmirante Charern Plengwidya. Estuvieron presentes en la ceremonia los siguientes integrantes de la Comisión Directiva del A.C.A.: vicepresidente 1º, doctor Horacio C. Rivarola; vicepresidente 2º, ingeniero Mario L. Negri; secretario, doctor Walter A. Saborido, y tesorero, señor Federico Lajud. ◆



El Dr. Manuel Pérez Taboada presenta al Dr. Ichiro Kawasaki, embajador del Japón en la Argentina, en el acto de clausura del Ciclo Cultural.

Guerra —agregó—, nadie soñaba que las cámaras fotográficas japonesas desplazarían a las cámaras alemanas, ni que el whisky japonés competiría con el whisky escocés en el mercado mundial, ni que los automóviles japoneses quitarían una parte del mercado norteamericano a los autos fabricados en Detroit.

"Con un nivel de vida que rápidamente se acerca al de Europa Occidental, cien millones de japoneses constituyen un mercado tan vasto y próspero como los de Alemania Occidental y Francia juntos, por lo que la América Latina debería tomar una mayor participación en los años venideros de las inmensas posibilidades que le brinda Japón."

Concluida la disertación del Embajador Kawasaki, se proyectó una película titulada "Dos semanas en Japón". ◆

Seguro de vida colectivo para socios

EL Automóvil Club Argentino ha convenido con la Caja Nacional de Ahorro Postal poner en vigencia una nueva escala para el seguro de vida colectivo, el cual rige desde el 1º de enero del corriente año. La nueva escala posibilitará la suscripción de mayores montos; podrán optar por los mismos tanto los socios que estén asegurados como los que se incorporen al seguro en adelante.

La escala de capitales asegurables, según la edad, y la prima correspondiente en cada caso, es la siguiente:

3 meses de carencia sin pago de primas			6 meses de carencia sin pago de primas			PRIMA TRIMESTRAL
Hasta 40 años	De 41 a 45 años	De 46 a 50 años	De 51 a 55 años	De 56 a 60 años	De 61 a 65 años	
300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	1.800.—
500.000	500.000	500.000	500.000	500.000		3.000.—
700.000	700.000	700.000	700.000			4.200.—
1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000			6.000.—
1.200.000	1.200.000	1.200.000				7.200.—
1.500.000	1.500.000	1.500.000				9.000.—
2.000.000	2.000.000					12.000.—
2.500.000	2.500.000					15.000.—
3.000.000						18.000.—

Se recuerda que para la determinación de los montos asegurables la edad civil del asociado debe ser calculada al último día del mes en que presenta la solicitud de ingreso o ampliación. Los ingresos al seguro, como las ampliaciones de capitales asegurados, deberán observar períodos previos de carencia de cobertura, que se iniciarán el primero del mes siguiente al de la presentación de la solicitud.

La carencia de coberturas, como lo señala el cuadro que figura más arriba, es de tres meses para los asociados de hasta 50 años y de 6 meses para asociados de 51 a 65 años.

En la ampliación de un capital ya asegurado sólo se exigirá al socio la firma del formulario correspondiente, pues al recibirse la solicitud en la sede central del Automóvil Club Argentino, se remitirá al interesado una liquidación en la que se detallarán los importes por primas que deberá abonar en lo sucesivo. No obstante, en previsión de un posible extravío de esta información, debe advertirse a los asegurados que durante el período de carencia de cobertura que corresponda a la ampliación deben seguir abonando las primas del capital vigente antes de la opción presentada.

SEGURO DE VIDA CONYUGAL

Simultáneamente, el Automóvil Club Argentino ha resuelto incorporar a las prestaciones que brinda la institución, una forma de ampliar el amparo ofrecido por el seguro de vida colectivo póliza 14.295, adicionando un seguro para cónyuges sin examen médico, que establecerá la cobertura recíproca dentro del vínculo matrimonial.

Este seguro cubrirá los mismos riesgos que el seguro principal citado, rigiendo también iguales primas (dos pesos mensuales por cada mil pesos de capital asegurado), cuyo pago deberá hacerse efectivo cubriendo trimestres adelantados.

El capital que podrá asegurarse será equivalente al 50 % del asegurado en la póliza 14.295.

Es necesario, por disponerlo así la regiamentación respectiva de la Caja Nacional de Ahorro Postal, la realización de una encuesta previa entre los asegurados casados, durante tres meses. Dicha encuesta se inició el 1º de enero del corriente año. ◆

Auxilio mecánico: 82-6081

LA División Auxilio Mecánico y Estaciones Adheridas del Automóvil Club Argentino recuerda a los señores asociados de la Entidad, que el número telefónico *83-8777 ha dejado de pertenecer en forma definitiva al Servicio de Auxilio Mecánico. Las solicitudes para el mencionado servicio deberán efectuarse únicamente al número 82-6081.* ◆

Premios a agentes de la seccional 39ª



CON motivo de celebrarse el Día de la Policía Federal, se efectuó en la seccional 39ª de dicha repartición una entrega de premios, entre los cuales se incluyeron los establecidos anualmente por el Automóvil Club Argentino para los agentes meritorios de esa seccional. En la foto, los vocales de la Comisión Directiva de la Entidad, señores Ovidio H. Salgueiro y Alfonso Castellanos Esquiú. ◆

NOTICIAS DE LA FITAC

SE REALIZO EN ECUADOR EL X CONGRESO INTERAMERICANO DE TURISMO

TUVO lugar en la ciudad de Quito, república del Ecuador, el X Congreso Interamericano de Turismo, conferencia especializada de la Organización de Estados Americanos, al cual concurrieron los delegados oficiales acreditados por los países americanos, juntamente con los observadores especiales de organismos técnicos vinculados con el tema y que disfrutan del "status" consultivo de las Naciones Unidas y mantienen relaciones de cooperación con la Unión Panamericana. Asimismo, estuvieron presentes los observadores designados por los organismos privados interesados.

El Automóvil Club Argentino, que desde hace muchos años colabora en la tarea que realizan estas organizaciones, no sólo en su actividad servicial en el país, sino también por la trascendencia que la misma ha adquirido en el resto de las naciones del continente y en el mundo, estuvo presente en este X Congreso, juntamente con una delegación especial designada por la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.), a la cual pertenece la entidad.

La delegación de la F.I.T.A.C. estuvo constituida por el presidente del Automóvil Club del Ecuador, doctor Manuel de Guzmán Polanco; por el vicepresidente Regional de la F.I.T.A.C., señor Rodrigo García Lyon; por el secretario ejecutivo de la misma, señor José D. C. Rucci y por el representante de la American Automobile Association, señorita Bettsy Wood.

Delegación Argentina

La delegación oficial argentina fue presidida por el secretario de Difusión y Turismo, doctor Federico Frischknecht e integrada por el Director Nacional de Turismo, contador Horacio Burbridge; el arquitecto Rafael E. Iglesia; el doctor Hipólito E. Lynch y el agregado a la embajada argentina en Ecuador, señor Guillermo E. González.

Las deliberaciones se desarrollaron en el edificio del Congreso Nacional del Ecuador. Se consideraron durante las sesiones diversos proyectos, los que fueron aprobados en su mayoría, después de un detenido análisis. Entre ellos, merecen citarse: "Orientación Interamericana de Turismo", "Establecimiento de normas generales para la recopilación de datos estadísticos", "Anteproyecto de convención Interamericana para la facilitación del Turismo", "Medidas para promover el turismo automovilístico por la carretera Panamericana", "Financiamiento de Actividades Turísticas", "Escuela interamericana superior de hotelería" y otras más.



Vista parcial de la sala, durante la ceremonia inaugural del X Congreso Interamericano de Turismo.

Destacadas proposiciones

Cabe señalar, asimismo, las diversas proposiciones elevadas por la Federación Interamericana de Touring y Automóviles Clubes, entre los que corresponde destacar en forma muy especial a las siguientes: "Supresión de visas y tarjetas de turismo", "Convenciones internacionales para facilitar los trámites aduaneros", "Documentación especial para viajes en automóvil", "Las radiopatrullas al servicio del turismo", "Uniformación de signos convencionales de turismo" y "Mapas y guías de viaje", en cuyos textos se demuestra la preocupación de las entidades afiliadas de América, y consecuentemente de la F.I.T.A.C., por el progreso y la expansión del turismo automovilístico en el continente americano.

En la sesión plenaria, el representante de la F.I.T.A.C. desarrolló una amplia exposición, destacando la importancia que tiene el automovilismo en el turismo americano, poniendo especial énfasis en la circunstancia de que hoy prácticamente el sesenta por ciento del turismo mundial se está realizando en automóvil. Puso luego de relieve la necesidad de que en la forma más rápida posible los gobiernos encuentren la manera de allanar y eliminar todas aquellas trabas u obstáculos que impiden un turismo ágil y dinámico. "De nada vale —agregó dicho representante— tener buenas carreteras y servicios eficaces sobre las mismas, si luego en las fronteras existen demoras o trabas para la libre internación temporal de los vehículos o para la circulación de los mismos".

La contribución de la F.I.T.A.C mereció un voto de reconocimiento por parte del congreso, por los valiosos trabajos aportados al mismo.

Por último, los asambleístas aprobaron realizar el próximo congreso en el Brasil. ◆

beneficiese

CON LOS DESCUENTOS QUE LE OFRECEN LAS Casas Adheridas al A. C. A.

MUEBLERIAS - MARCOS - CUADROS (cont.)

MAURICIO VITIS Y CIA. S.R.L.
Dr. Adolfo Dickman 1375
Muebles ..... 10 %

MOBILAND S.R.L
Av. Mitre 1055 - Avellaneda
Muebles, tapicería, decoraciones 5 al 10 %

MUEBLES ALFA
Av. La Plata 1529 y 1627
Santos Lugares
Muebles en general y rodados para bebés ..... 10 %

MUEBLES BROOKLYN
Av. Maipú 1540 - Vicente López
Muebles ..... 15 %

MUEBLES 47
Sarmiento 47 - San Martín
Muebles en general ..... 10 %

MUEBLES DEFAVEN S.R.L.
Corrientes 5781
Muebles ..... 10 %

MUEBLES EL ARTE
Corrientes 6002
Mueblería y colchonería ..... 10 %

MUEBLES ELECTRA
Av. Maipú 3874 _ Olivos
Muebles, decoraciones ..... 10 %

MUEBLES EL FARO S.R.L.
Av. de los Incas 4552
Mueblería y tapicería ..... 10 %

MUEBLES EL PUENTE
Almte. Brown 1031
Muebles ..... 15 %

MUEBLES HURLINGHAM
Eduardo VII 1231/36 - Hurlingham
Muebles y artículos para el hogar (Al contado y en efectivo) .. 10 al 20 %

MUEBLES INDEPENDENCIA S.A.C.I.F.
Independencia 3545/53
Muebles en general ..... 10 %

MUEBLES LA ARGENTINA
Belgrano 1964 y Entre Ríos 1240
Muebles (Excepto ofertas) .. 10 al 15 %

MUEBLES LA ESTACION
Alvear 236 - Martínez
Muebles, tapicería ..... 10 %

MUEBLES LUBER
Rivadavia 18269 - Morón
Muebles en general ..... 10 %

MUEBLES MIRANDA
Av. Fco. Beiró 5215 - Capital
y Av. Masconi 1881 - L. del Mirador
Muebles ..... 20 %

MUEBLES OSCAR S.R.L.
Rivadavia 8001 y 8360
Muebles ..... 20 %

MUEBLES POMPEYA
Av. Sáenz 1136
Mueblería y colchonería ..... 10 %

MUEBLES RIOJA
Caseros 2963 y Rioja 2048
Muebles, tapicería (Al contado y excepto ofertas) ..... 10 %

MUEBLES SAN LORENZO
Mitre 328 - San Martín
Muebles (Al contado y excepto ofertas) ..... 10 %

S. A. S. DISTRIBUIDORES
Uruguay 768 y Córdoba 2388
Amoblamientos, puertas ultraplega_dizas de madera "Castelar" ..... 5 %

SCHIFFRIN S.R.L
Rivadavia 2001
Muebles ..... 10 %

SAN SEBASTIAN
Obligado 2223
Muebles, adornos, decoraciones .. 10 %

SERGIO J. ROSIN S.A.C.I. e I.
Av. de los Incas 5446 y
Av. Cabildo 1546
Amoblamiento para cocinas .. hasta 20 %

SIRLIN Y CIA. S.R.L.
Corrientes 1170
Cerámica ..... 5 %
Muebles, tapicería, decoraciones .. 10 %

SYLVANA MUEBLES
Diag. 80 Nº 875 - La Plata
Muebles, tapicería, televisión .... 20 %

THEA S.R.L.
Belgrano 124 _ Morón
Muebles en general, amoblamientos de cocinas ..... 5 al 10 %

TELEWELL S.R.L.
Pueyrredón 1230
Amoblamientos de cocinas ..... 27 %

VITACOLONNA Y CIA. S.A.C.I.F.I.
Pedro Goyena 22
Amoblamiento de cocinas ..... 15 %

MUSICA - PIANOS - DISCOS

ALCHIERI S.A.C.I.F.
Rivadavia 5317
Discos ..... 10 al 15 %

ANTIGUA CASA NUÑEZ
Sarmiento 1573
Pianos, radios, combinados, guitarras, cuerdas y accesorios ..... 10 %

ARIAS
Boedo 904
Venta de radios y toca-discos ... 5 %
Reparaciones ..... 10 %

CASA AMERICA
Av. de Mayo 959
Instrumentos musicales (excepto ofertas) ..... 10 %

CASA CELESTINO FERNANDEZ S.R.L.
Bme. Mitre 975
Discos, música, pianos, guitarras, etc. (Excepto ofertas) ..... 10 al 25 %

CASA ELECTRON
Olleros 4162
Discos (sobre precios de lista) ... 15 %

CASA FEBO
Corrientes 4902
Instrumentos musicales ..... 20 al 30 %

CASA JUMARO
Av. San Martín 2640 _ Florida
Discos musicales ..... 10 %

CASA VENDOMA
Moreno 911
Guitarras, instrumentos musicales en general, y sus accesorios ..... 10 %

CASA ZUBILLAGA
Belgrano 18 - San Martín
y Estrada 415 - V. Maipú
Discos ..... 15 %
Instrumentos musicales ..... 20 %

CENTRO MUSICAL MARTINEZ
Av. Santa Fe 2032 - Martínez
Organos electrónicos, productos Philips ..... 5 %
Inst. musicales, TV, combinados .. 10 %

CENTRO MUSICAL PARQUE PATRICIOS
Rioja 2147, local 9
Radios portátiles ..... 10 %
Venta de discos ..... 15 %

CLUB 65
Av. Sáenz 946
Discos, accesorios ..... 5 %

DISCOLANDIA S. A.
Santa Fe y Larrea
Discos, combinados, radios ... 10 al 15 %

DISQUERIA 43
Rivadavia 6731 y Córdoba 5002
Discos clásicos y populares (sobre precio de lista) ..... 20 %

ELECTRICA OESTE ILUMINACION
Brown 842, Morón
Discos musicales ..... 10 %

ESTABLECIMIENTOS FISCHER S. A.
Cabildo 2613
Pianos y combinados ..... 10 %

JOSE DANTE ROSSINI E HIJO
Cangallo 1155
Discos ..... 15 %

LES ETOILES
9 de Julio 85, local 70 - Bernal
Discos, service integral "Winco" .. 15 %

MARUZZI HNOS. S.R.L.
Almte. Brown 870
Música en general ..... 15 %

MUSIC HALL
Carlos Calvo 3645
Discos (Al contado y sobre precio de lista) ..... 18 %

MUSICA
Av. Libertador 119 - Merlo
Discos ..... 15 %

OSCAR I. MECCIA
Av. La Plata 1441 - Santos Lugares
Instrumentos musicales, pianos, guitarras, música (al contado) ..... 10 %

PIANOLANDIA
Bme. Mitre 2578
Pianos ..... 10 %

PIERINI
Alberti 315
Guitarras, instrumentos musicales.. 15 %

SUDISCO S. R. L.
José M. Moreno 89
Discos ..... 10 al 15 %

TESLER HNOS.
Calle 51 Nº 635 - La Plata
y sucursales
Instrumentos musicales, pianos (Excepto discos) ..... 15 al 25 %

PARAGÜERIAS

BARBERI HNOS.
J. B. Alberdi 4602
Paraguas ..... 10 %

CARTERAS BON
Tucumán 871
Paraguas ..... 10 %

CARTERAS DOK
Av. La Plata 1692 - Santos Lugares
Paraguas ..... 5 %

CARTERAS SANDRA
Brown 827 - Morón
Paraguas ..... 10 %

CASA BRAESSAS
Av. Sáenz 691 - Capital
y V. Alsina 2274 - V. Alsina
Paraguas ..... 10 %

CASA CESTO
Av. Santa Fe 3378
Paraguas (Excepto ofertas, saldos y precios marcados de fábrica) ... 10 %

CASA ELIANE
Cabildo 1887/91
Paraguas (Excepto ofertas) ..... 10 %

CASA LEO-MAR
Corrientes 4084
Paraguas ..... 10 %

CASA SYP
Boedo 784
Paraguas ..... 10 %

(Continuará)

» GUIA «

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 reacondicionamiento del cigüeñal.
Recambios en el acto.

AUTO UNION

Legítimos y Nacionales aprobados por I.A.S.F.S.A.
Adquiéralos en

MELONI Hnos. S.A.C.I.F.I. y A. (en formación)

SOCIOS DEL A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL IMPORTADORES

ENVIOS RAPIDOS AL INTERIOR - SERVICE AUTORIZADO I.A.S.F.S.A.

Av. Las Heras 3449-3451/53 - T. E. 71 - 7376 y 72 - 6747 - Sucursal: D. Alvarez 90 - T. E. 66 - 3237

IGNACIO GIRÓ

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 3282 - T. E. 71-4865
(altura Avda. Libertador 2900)

WILLI RIEDL

AUTO UNION

SERVICIO AUTORIZADO EN MODERNOS TALLERES DE 2000 m.²

CHAPA - PINTURA
REPUESTOS Y ACCESORIOS

LAYRRI S.A.I.F.A.
CONCESIONARIO OFICIAL I. A. S. F. S. A.
SAN MARTIN 241 - SAN MARTIN
(alt. Av. SAN MARTIN 8200)
T. E. 755-0288 - 0246

SERVICIO MECANICO INTEGRAL

AUTO UNION

ALINEACION DE DIRECCION
BALANCEO DE RUEDAS
ENGRASE
ESPECIALIZADO

J.C. UPEIRO

ALVAREZ THOMAS 2342 - 51 - 7610

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

SERVICIO AUTORIZADO

Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533

DKW - AUTO UNION
REPUESTOS Y ACCESORIOS
D.K.TODO
NACIONALES e IMPORTADOS
ENVIOS AL INTERIOR
CRAMER 2563 - T. E. 78-8171

AUTO UNION
CUELLO Hnos.
SERVICE AUTO UNION
• MECANICA • CHAPA
• PINTURA • TAPICERIA
REPUESTOS LEGITIMOS
Gral. URQUIZA 630
frente Hospital Ramos Mejía

AUTO UNION
D.K.P EÑA S.R.L.
Socios ACA descuento especial
MECANICA INTEGRAL
CHAPA - PINTURA
• EL PROBLEMA DE LOS FRENOS, LUCES Y BOBINAS, SOLUCIONANDO CON NUESTRO MODERNO SISTEMA. CONSULTENOS SIN COMPROMISO.
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS
SABADO ABIERTO MEDIODIA
PEÑA 3047/49 - Tel. 82-0665

AUXILIO MECANICO
NUEVO NUMERO TELEFONICO
82-6081

Cadillac
SERVICE GARANTIZADO

AGUIRRE, MASTRO Y CIA.
SOCIEDAD ANONIMA
Servicio
CADILLAC, OLDSMOBILE Y PONTIAC
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS
AUSTRIA 2658 T. E. 83-8310
(a una cuadra del A. C. A.)

Citroën
SERVICE GARANTIZADO

CITROEN 2-CV
MECANICA-INTEGRAL ESPECIALIZADA
AUTO FRAN
NEUQUEN 1020 24
T.E. 90-2548 - Bs. As.

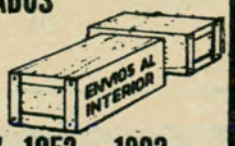
Fiat
SERVICE GARANTIZADO

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

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO



EN SU
PEUGEOT
403 - 404
CON SOPORTES DE ACERO
TALLERES MECANICOS
SAN EDUARDO
SERVICE ESPECIALIZADO PEUGEOT
J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

FIATODO
REPUESTOS Y ACCESORIOS
NACIONALES E IMPORTADOS
TODO PARA SU UNIDAD FIAT


VENTA POR MAYOR Y MENOR
SARMIENTO 3899 esq. SALGUERO T.E. 87-1852 - 1992
ESPECIALIDAD
FIAT

LANZANI Y GHIOTTI
DE COMPETICION
LA CASA DEL AMORTIGUADOR
"28 años en la especialidad"

- TREN DELANTERO
- CAJA DE DIRECCION
- DIRECCION
- FRENOS
- EMBRAGUE
- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS



DISTRIBUIDORES AMORTIGUADORES "S.A.D.A.R."

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400
Adm. T. E. 89 - 2357 Playa 89 - 3224

HELLER Hnos.

SERVICE AUTORIZADO
PEUGEOT

TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO

REPUESTOS LEGITIMOS

VENTAS Y CONSIGNACIONES
CRAMER 3274-76 • 70-0325

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

Elásticos

ELASTICOS
CARMONA



COLOCACION Y VENTA DE ELASTICOS, RESORTES DE SUSPENSION Y AMORTIGUADORES (CON GARANTIA)
PERSONAL ESPECIALIZADO
ATENCION INMEDIATA
Socios ACA descuento especial
CASTILLO 1064
esq. JUAN B. JUSTO 2000
T. E. 77-7528
Bs. Aires

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

Cristales de Seguridad

Señor Socio

Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

CRISTALES PARA AUTOMOTORES



OSVALDO S. C. A.
SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

PROTECTORES DE PARABRISAS
COLISAS - PERFILES DE GOMA
COLOCACION INMEDIATA
Av. EL CANO 2922 - Tel. 73-1903

ADMINISTRACION:
CORRIENTES 6499 - Tel. 54-1036

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.

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

Repuestos y Accesorios

PARA SU AUTOMOTOR
COMPRE LO MEJOR



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

COPAS
MEDALLAS
TROFEOS



GALIMBERTI S.R.L.
V. CEVALLOS 154
45-9201
(Plaza Congreso)
Buenos Aires
Solicite catálogo



Hoteles

EN BUENOS AIRES
LE ESPERAN:

HOTEL
IMPALA

Libertad 1215 - Buenos Aires
T. E. 41-9105 42-5107
Dirección Telegráfica
"IMPALA"

EN PLENO BARRIO NORTE
AMBIENTE DISTINGUIDO

AIRE ACONDICIONADO
BAR Y PELUQUERIA
A UNA CUADRA DE
Av. Sta. Fe Centro de la Moda

RESERVAS CON ANTELACION



- AIRE ACONDICIONADO
- CENTRAL
- BAR
- A 50 mts. de Av. Sta. Fe y SUS ELEGANTES VIDRIERAS

EN EL CORAZON DEL BARRIO NORTE SEÑORIO Y CONFORT

RESERVAS ANTICIPADAS

Embajador Hotel

Carlos Pellegrini 1181-87
Buenos Aires
T. E. 44-0085
42-9644 al 48

DIRECCION TELEGRAFICA EMBAHOT



WALDORF

Sinónimo de HOTEL

100 habitaciones con Baño Privado.

A metros de Florida y Santa Fe.

Aire Acondicionado.

PARAGUAY 450

Adherido al A.C.A. T. E. 32-2071

A 100 metros Playas de Estacionamiento de Autos sin cargo.

EN BUENOS AIRES

Gran Hotel ORLY

ADHERIDO AL A.C.A.

Descuento especial a socios

170 habitaciones todas con baño, teléfono, calefacción, TV, Servicio de Cafetería.

GARAJE PROPIO

PARAGUAY 474 - T.E. 32-5344-48

GRAN HOTEL
SAN CARLOS



100 habitaciones con baño privado - Calefacción - Teléfono - 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
Hasta el día 30 de marzo de 1969

EN BUENOS AIRES

ITALIA HOTEL
ROMANELLI



UNICO CON GARAJE PROPIO
130 HABITACIONES
130 BAÑOS PRIVADOS
130 TELEFONOS

RESTAURANTE A LA CARTA
AIRE ACONDICIONADO
Dirección Telegráfica
ROMAHOTELES

RECONQUISTA 647 - T. E. 32-6361

Restaurantes



COCINA INTERNACIONAL
Paella a la Valenciana
Mariscos

Carlos Pellegrini 663 T. E. 35 - 0211

RESTAURANTE
SORRENTO SELECT

- Cocina internacional
- Despedidas - Banquetes

Especialidades en mariscos - Carne de exportación

Corrientes 668 T. E. 45 - 3787

Mar del Plata

PIÑATA PARTY
Av. CONSTITUCION 4250
Confitería - Whiskería
Casa de Té
Reuniones - Despedidas
Ambiente social familiar

LA REVISTA
AUTOCLUB

tiene una circulación documentada de 415.000 ejemplares en esta edición, tirada que aumenta regular y constantemente. Por esta razón, y atendiendo al alto nivel adquisitivo de sus lectores, es el vehículo publicitario de mayor eficacia en el país.

Rosario

EN ROSARIO

LITORAL
PROPAGANDA S.R.L.

TALLERES DE
PINTURA y PLANOGRAF
VIA PUBLICA

SERVICIO INTEGRAL EN
TODO EL INTERIOR DEL PAIS

T. E. 550253
SALVAT 731 SARANDI 3206

Electricidad del Automóvil

TALLERES DE ENCENDIDO Y
ELECTRICIDAD
Cabrera 5663

Línea de repuestos completa - Recambio de Alternador - Dínamo - Arranque - Baterías.

REGULACION DE FAROS

Sábados abierto todo el día.
Tel. 771-4696 CABRERA 5663
Socios A.C.A. atención especial

Repuestos

RECIBIMOS REPUESTOS
OPEL LEGITIMOS ALEMANES
OPEL

CHEVROLET 400

GUARDINCERRI
GARANZINI S. R. L.
Av. GAONA 3201/11
Tel. 59 - 5040/7692

Descuento a los socios del ACA en un hotel de Gualeguay

Con motivo de las ampliaciones realizadas en el Hotel Italia, de Gualeguay, provincia de Entre Ríos, que incluyen habitaciones con baño privado, la firma Moret Hnos. S.R.L., propietaria del establecimiento, ha resuelto ofrecer a los socios del Automóvil Club Argentino un descuento del 10 por ciento.

ESCUELAS ELEMENTALES DE HOTELERIA



El vocal de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, señor Lucilo del Castillo, en su condición de presidente de la Comisión Asesora de Moteles, hace uso de la palabra al finalizar los cursos en el motel Santa Rosa, La Pampa, de las Escuelas Elementales de Hotelería, organizados por la Entidad. A su derecha, el Secretario General de la Gobernación de La Pampa, doctor Ricardo M. Suárez Bengochea, y a su izquierda, el presidente de la Filial local, señor Alfredo Méndez, acompañado de otros integrantes de esa representación.

REUNION DEL CONSEJO PERMANENTE DE SEGURIDAD EN EL TRANSITO



Presidió la reunión del Consejo Permanente de Seguridad en el Tránsito, que se realizó en el Concejo Deliberante, la mesa integrada (de izq. a der.) por el señor Enrique Alcoba del Cid, jefe de Relaciones Vecinales e Intercomunales de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires; el ingeniero J. B. García, director de Tránsito de la Municipalidad; el presidente del ACA y también del citado Consejo, y el señor Manuel M. Mértola, del Consejo Publicitario Argentino.

Franqueo pagado Concesión 4318

Imp. en Fabril - Marzo 1960

Una larga serie de triunfos "corridos" en vibrante estilo FIAT... con calidad y elegancia!
Y recordando con FIAT, las 35 carreras ganadas en Turismo Anexo, Turismo Anexo "J" (Cat. entre 1.150 y 2.000 c.c.) son mucho más que unas horas de triunfo. Un resumen que prueba todo lo que puede dar el FIAT 1500 en la carrera más larga de la historia: la de su vida cotidiana, al lado de miles de usuarios! Sin alardes, simplemente corriendo con calidad: FIAT 1500! MUY BIEN HECHO!

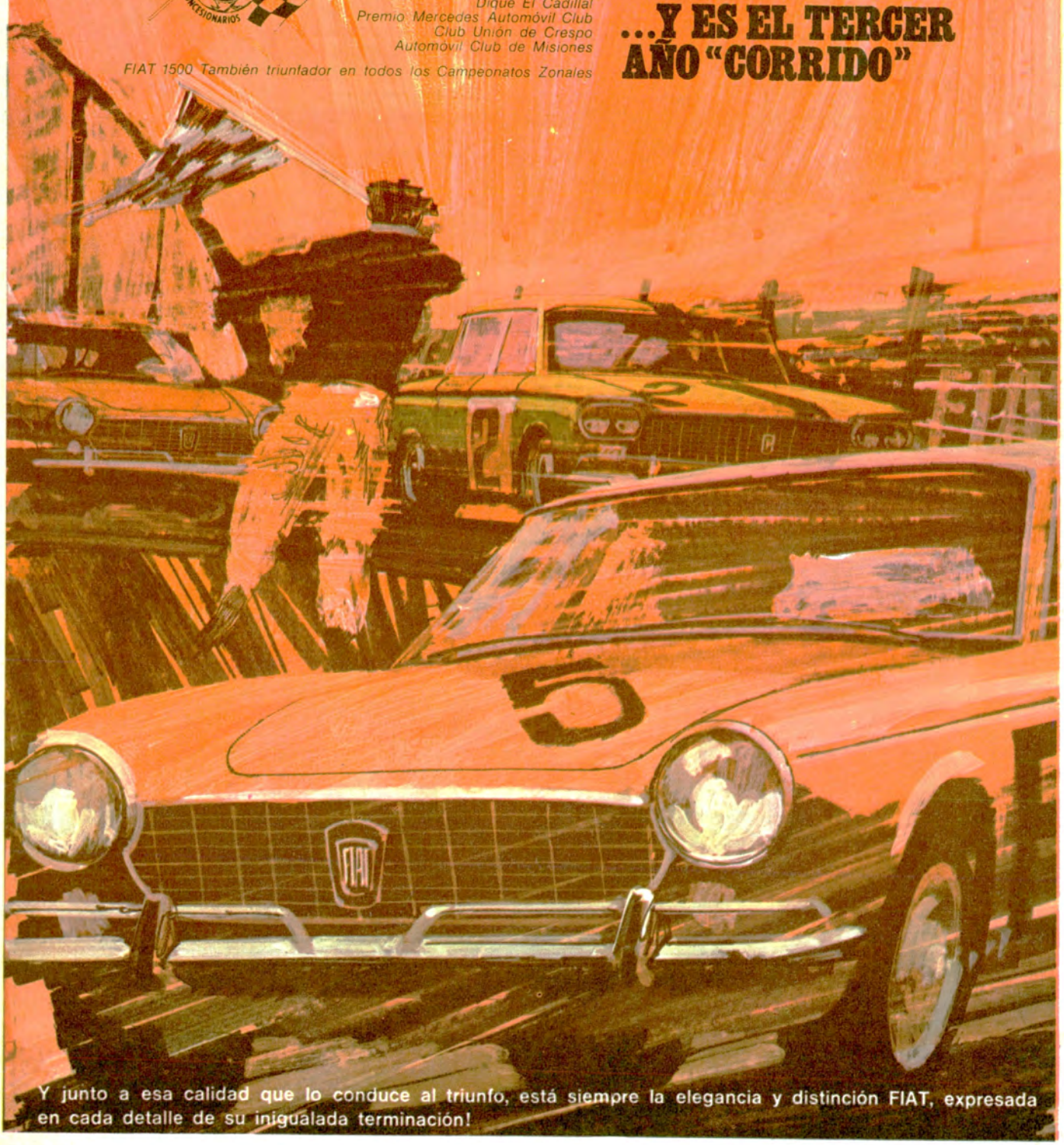
fiat 1500

CAMPEON 1968

...Y ES EL TERCER AÑO "CORRIDO"

Premio Inauguración Nueva Pista
Primer Premio de la Montaña
500 Kilómetros Provincia de Buenos Aires
4 Premio Alturas de Punilla
500 Kilómetros de Capilla del Monte
Asoc. Argentina de Automóviles Sport
Premio Automóvil Club de Bragado
Asoc. Cordobesa de Volantes
Dique El Cadillal
Premio Mercedes Automóvil Club
Club Unión de Crespo
Automóvil Club de Misiones

FIAT 1500 También triunfador en todos los Campeonatos Zonales



Y junto a esa calidad que lo conduce al triunfo, está siempre la elegancia y distinción FIAT, expresada en cada detalle de su inigualada terminación!



Donde pisa mi caballo no vuelve a crecer la hierba.

(Atila)

Donde estaciona un Dodge no deja de crecer.

Usted vivirá otra sensación.

La naturaleza le resultará más divertida. Todo lo demás también.

En lo que realmente el Dodge se parece a Atila es en la potencia de su motor Dodge "Slant Power" (145 caballos de Atila), en su vigorosa agilidad y en la excepcional financiación que no deja crecer los intereses.

Los detalles, (hay muchos más), se los explicará el concesionario Chrysler.

No importa donde usted esté.

Siempre hay uno cerca. Visítelo.
Salga manejando un Dodge.
Y arrase.

Dodge

Comienzo de una nueva era.

CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA