AUTO CLUB



- TIERRA AUSTRAL
  MARIA DE VILLARINO
- MENSAJERIAS Y MARCAS
  FEDERICO OBERTI

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

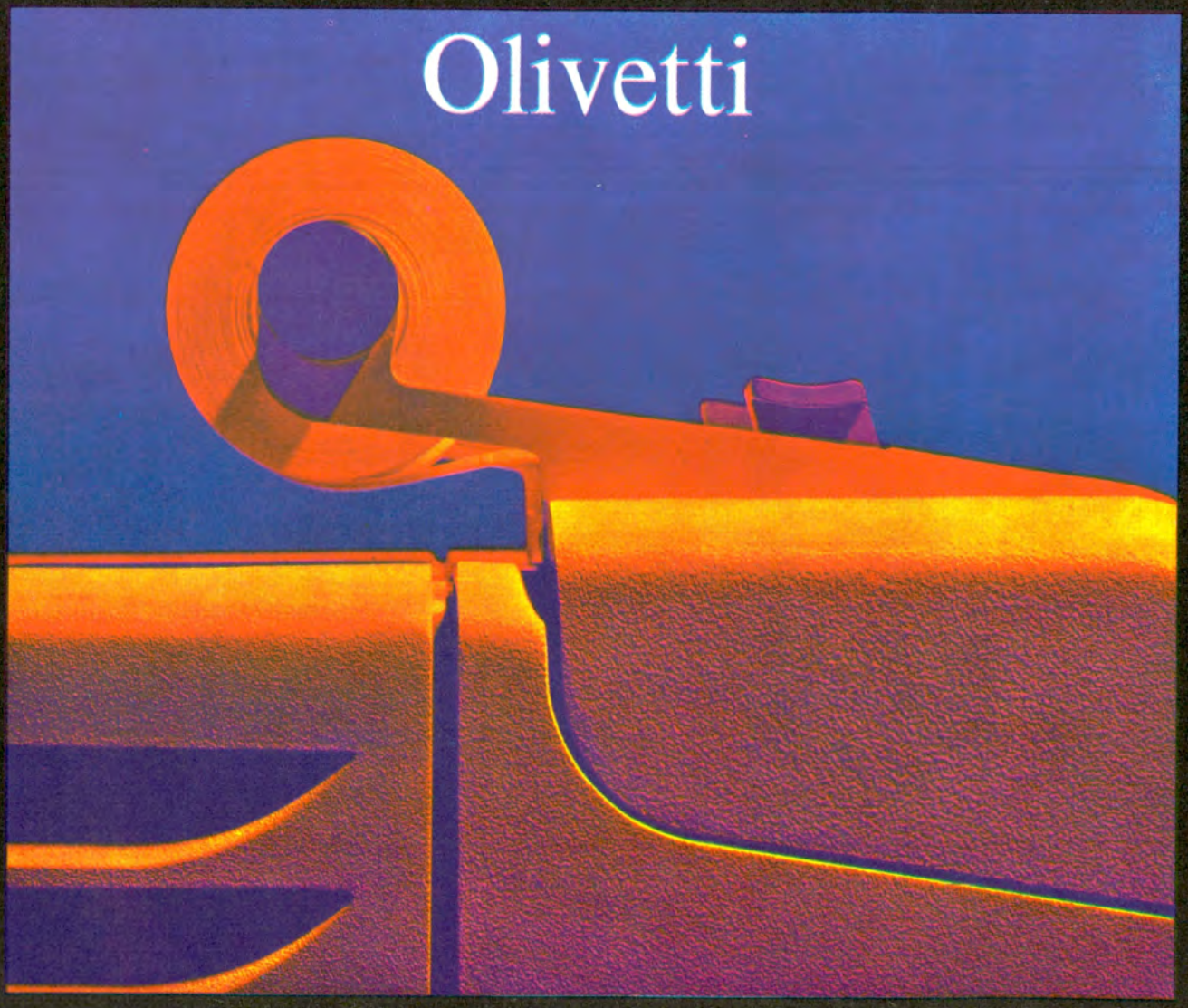
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
FIA-AIT FITAC

$ 200.-

año IX · nº 47 · jul/ago 1969 · buenos aires

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.

POR DEMOLICION Y AMPLIACION DE NUESTRO MONUMENTAL EDIFICIO

LIQUIDAMOS UN

AHORA MAS QUE

LOZAPLAT

CORRIENTES 2699

GRAN STOCK A PRECIOS INCREIBLES...

NUNCA COMPRE POR MENOR A PRECIO DE MAYOR

CREDITOS
UNICAMENTE A SOCIOS DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES

PORCELANA VERBANO
MODELO LAVINIA



COMPLETO 12 PERSONAS
$31.000

JUEGO COPAS SONORO Modelo BOHEMIA



74 Piezas
Tallado a mano
$16.500

SEMIPORCELANA BAVIERA



COMPLETO 12 PERSONAS
$14.000

JUEGO DE COPAS PIERNA RUBI

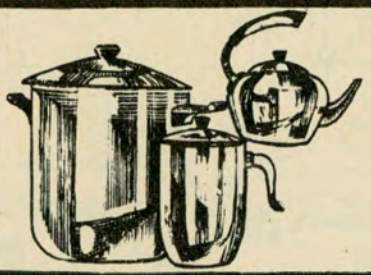


74 Piezas
Tallado a mano
$15.000

PORCELANA TSUJI



COMPLETO 12 Personas
$38.000



BATERIA COCINA INOXIDABLE TERMICA

15 Piezas
$4.500



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

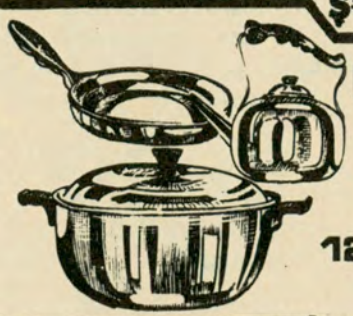
TOTAL 175 Piezas
$ 22.500



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 175 Piezas
$13.900



BATERIA COCINA ACERO INOXIDABLE

IMPORTADO
18 \ 8
12 Piezas
$8.900

GAMUZA

Jgo. 101 Piezas
INCLUIDO PESCADO



$21.000

JOHNSON

INOXIDABLE
Juego 101 Piezas



$ 15.900

PRODUCTO de PLATA LAPPAS

Mod. Blanco Lantel
Juego 101 Piezas
INCLUIDO PESCADO



$ 23.500

GAMUZA

Mod. EMBAJADOR
Juego 101 Piezas
INCLUIDO PESCADO



$32.000

AMBASSADOR

INOXIDABLE - IMPORTADO
Juego 101 Piezas



$ 10.800

ACERO INOXIDABLE

PULIDO
IMPORTADO
Juego 101 Piezas



$7.900

EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR

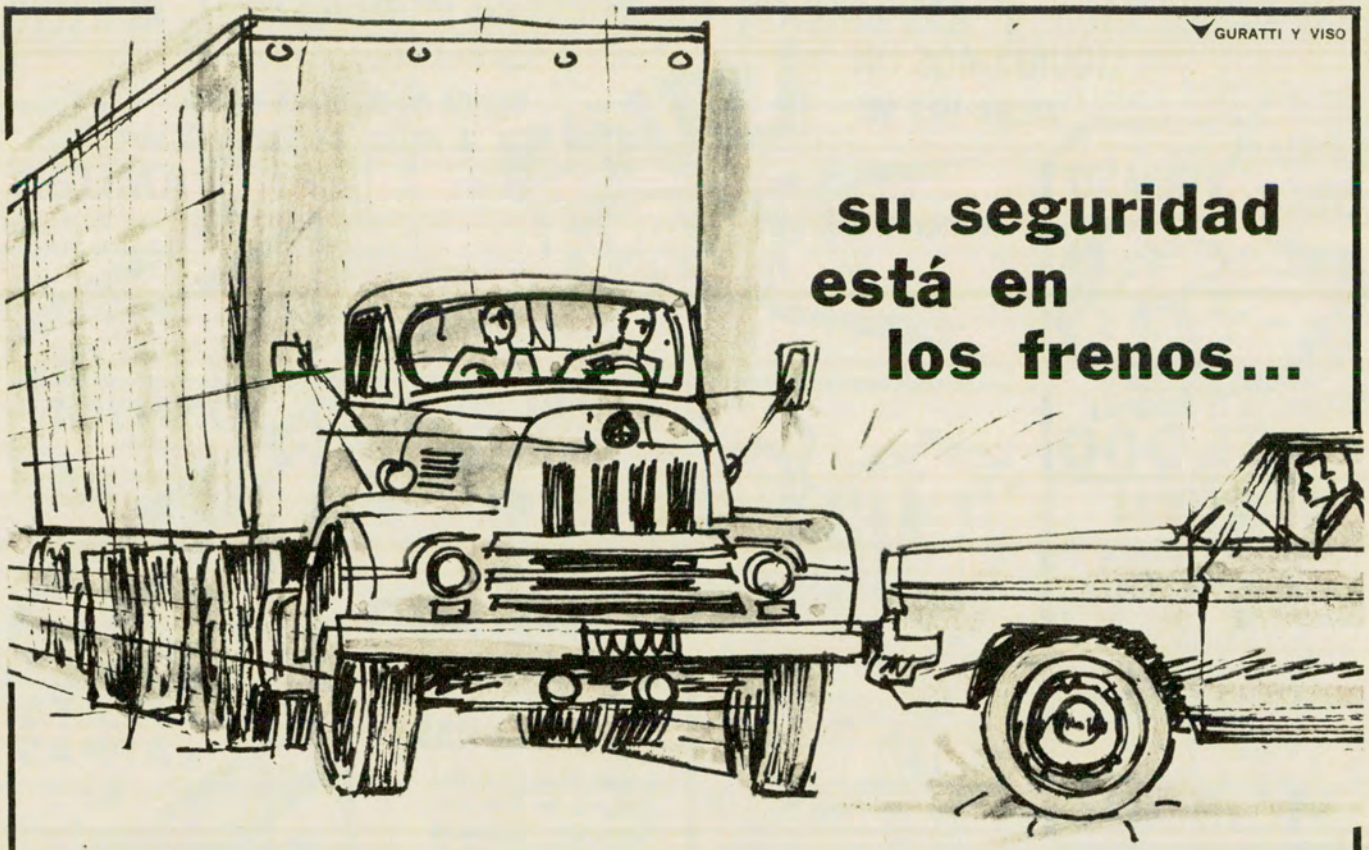
T. E. 89-9321 — Unica dirección CORRIENTES 2699 — T. E. 88-2882

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5% PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

G. MONART

GURATTI Y VISO

T 91



su seguridad está en los frenos...

FRENE CON SEGURIDAD

CON EL FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

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.

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.**

A-17

BD1

entre ya...!
a la década del 70



Brava!

CON LA NUEVA PICK-UP
CHEVROLET '69

Conduzca ahora un insuperable anticipo de la década del 70 y sea el primer adelantado del futuro! La Nueva Pick-up Chevrolet 69 —también la Posi-Trac— trae este fantástico poderío: exclusivo motor 7 bancadas, de auténtica fortaleza, rendimiento y economía. Nueva caja de velocidades Chevrolet, tres hacia adelante totalmente sincronizadas y una de marcha atrás.

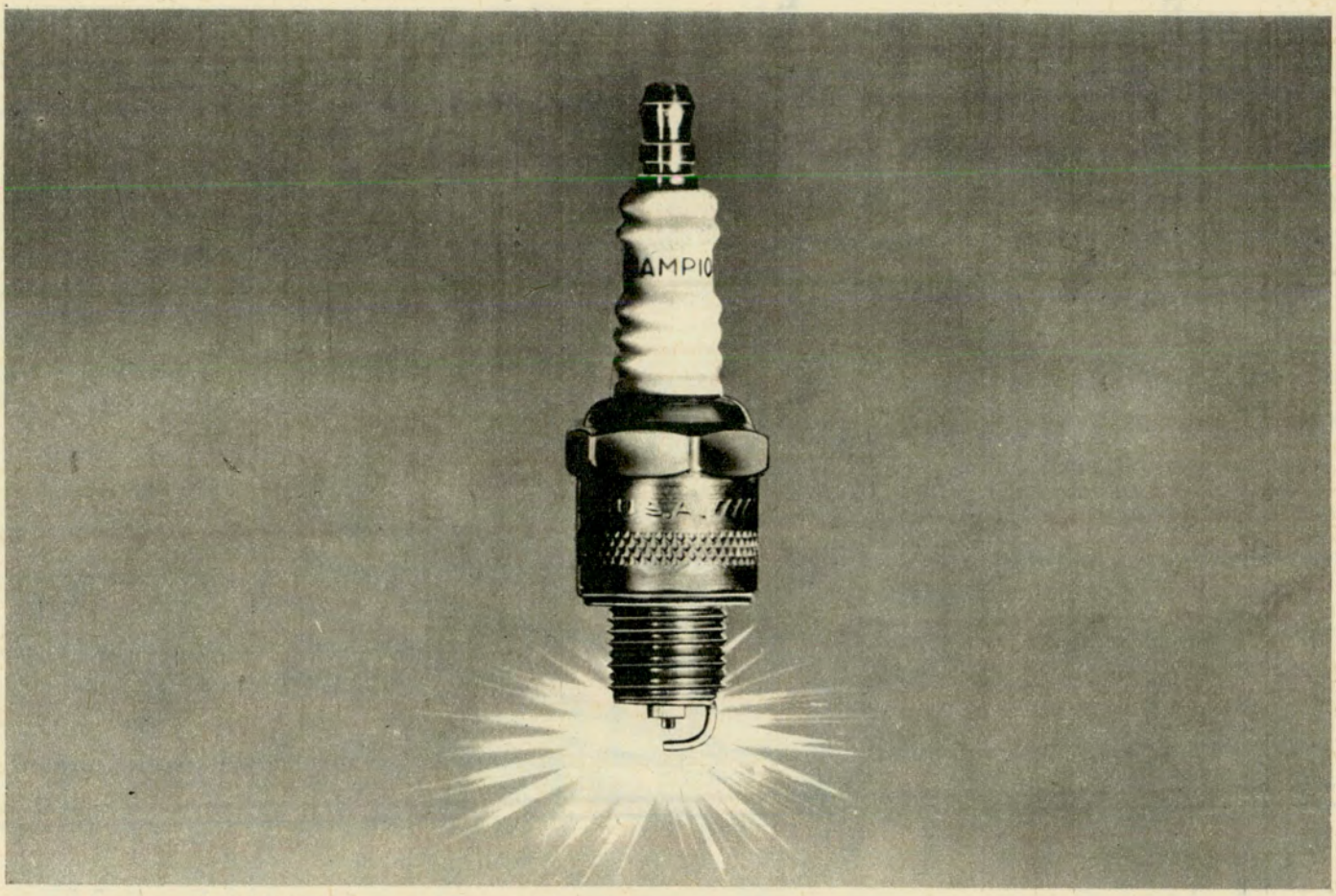
Doble circuito de frenos ¡exclusivo! Cajas de carga a elección: Stepside y Fleetside cuyos laterales están reforzados con doble pared. "Blindaje" especial que ofrece, también, la totalidad de la cabina. Alta funcionalidad de tablero. Gran confort y visión super-panorámica. En una palabra: Pick-up genuina. Pick-up Chevrolet 69.

Categóricamente ¡la mejor del mundo! Y no cuesta más . . .

GM
CHEVROLET

El Concesionario Chevrolet lo espera para comentarle los nuevos planes de financiación de GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A., como también los de ARGEMOFIN S.A.F. y FINANCIERA DE BOSTON S.A.F. y C. Escuche "Música Brava", a las 19 hs. por Radio Belgrano, de lunes a viernes.

T 92



Advertencia Nº 2 para automovilistas.

Una Bujía Champion dará 120.000.000 de chispazos sin fallar si usted quiere.

Por las especiales condiciones en que funcionan, las bujías son la parte del motor que a mayores exigencias se encuentran expuestas. Durante su vida útil sus electrodos producen, aproximadamente, 120.000.000 de chispazos (10.000 por Km.).
Los electrodos contienen los polos de un electrolito formando un puente por donde salta la chispa y están sometidos a temperaturas de 40° bajo cero hasta 1000° C., igual que la punta del aislador de cerámica.
Pese a estar construídas con óptimos materiales (como en el caso de las bujías Champion) es inevitable que los millones de chispas desgasten a los electrodos y alteren su luz, produciendo exigencias innecesarias a las demás partes de su motor.
Sálvese de problemas y gastos mayores y haga una revisión periódica de bujías para volverlas a la distancia micrométrica primitiva.



CHAMPION

Sr. automovilista: revise la "luz" de los electrodos cada 5.000 Km. y usted podrá lograr esos 120.000.000 de chispazos útiles.

T 93

marca su nivel !



EL CIGARRILLO DE LOS MEJORES *MOMENTOS...*



hace girar a toda máquina!

Toda máquina gira; como el mundo . . .
Y en su giro mueve esperanzas que ayuda a convertir en realidad; porque la máquina es acción que acerca el futuro.
Futuro que trasciende de la ilusión del niño y su confiada espera en el trabajo honesto de la comunidad.
. . . y Rodamientos RIV contribuye con precisión al funcionamiento perfecto de la maquinaria; aquí, y en todo el mundo.

RODAMIENTOS
RIV

Distribuye: **COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS**
Perú 699 esq. Chile – Buenos Aires
Tel. 34-8455/6/7



AUTOCLUB

Director

Dr. CESAR C. CARMAN
Presidente del ACA

Comisión Asesora

Ing. MARIO L. NEGRI
Presidente

Esc. ENRIQUE F. GHEZZI
Sr. LINO PALACIO
Sr. ALFREDO CALISTO
Sr. ADOLFO LANUS

Comisión Financiera

Dr. ROBERTO N. LOBOS
Vicepresidente 2º de la C. D. del ACA

Cap. de Navío Ing. LUIS M. A. GIANELLI
Tesorero de la C. D. del ACA

Dr. ADOLFO M. DIAZ
Presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas del ACA

Jefe de Redacción

Dr. MANUEL GOLDSTRAJ

Secretario Gral. de Redacción

Sr. EDUARDO PALACIOS VIDELA

Redactores

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

Diagramación y Arte

Sr. Juan Carlos Piña
Sr. Nicolás S. Stancich

Archivo

Sr. Ernesto A. Biggeri

Publicidad y Relaciones Públicas

Jefe:

Sr. Fortunato Valotta

Promotores:

Sr. José Peluso
Sr. Angel J. Zaro

En este número: fotografías de Gustavo A. G. Gómez y Juan Carlos Piña; ilustraciones de Domingo Villafañe.

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

TIRADA: 433.000 EJEMPLARES

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

sumario

AÑO IX — Nº 47 — JULIO-AGOSTO 1969 — BUENOS AIRES

EDITORIAL, *por la Dirección*	10
NOS ESCRIBEN...	12
TIERRA AUSTRAL, *por María de Villarino*	18
TOPONIMICOS, MENSAJERIAS Y MARCAS, *por Federico Oberti*	22
PORTAESTANDARTES DE LA GLORIA	26
PENSAMIENTO Y EJEMPLO DEL PADRE DE LA PATRIA	28
EL PROBLEMA CAMINERO ARGENTINO, *por Jacinto Toryho*	30
TUERQUITAS	36
LIRICA ITALIANA Y RECUERDOS ARGENTINOS, *por Carlos Furbatto*	38
HACIA CONCEPCION DEL URUGUAY, *por Ana Emilia Lahitte*	44
UN SANTUARIO DE NUESTRA HISTORIA, *por el coronel Luis Alberto Leoni*	48
UNA VIEJA CASA EN EL CORAZON DE TILCARA, *por Esther G. Anselmi*	52
LA CIUDAD AL ROJO VIVO	54
...Y AQUI NOSOTRAS, *por Valentina*	58
DETRAS DEL VISOR, *por Sara Facio*	64
HAGA TURISMO CON AUTOCLUB (MISIONES)	68
EL BEST-SELLER DE LOS ESPECTACULOS, *por Sara Carozo Christensen*	76
LAS CALLES DE BUENOS AIRES, *por Gustavo García Saraví*	78
LOS MOCHILEROS, *por Fernando Peñón*	80
MEDICINA: EL ALCOHOL EN EL TRANSITO	82
¿CUANTO VALE UN AUTO USADO?	85
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: ¿QUE PIENSAN LOS FABRICANTES?	86
NOTICULAS	88
AUTORES Y LIBROS, *por M. G.*	90
LETRA VIVA, *por Ulyses*	93
COMO SE HACE PATRIA	99
ASALTO A BANCOS: ¿RIFIFI O POLITICA?	100
UN EPISODIO DE CAZA, *por Jorge Calvetti*	102
COCINA PARA PESCADORES Y CAZADORES, *por Angela Silva*	104
NAUTICA: MATTHESIUS, VELOCISTA PURO	108
AUTOCLUB INFORMA	110
NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL ACA	112
MEMORIA DEL EJERCICIO 1968 (Conclusión)	138

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 INST. 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.



NUESTRA PORTADA

AUTOCLUB asocia su homenaje al de la totalidad de los argentinos, al cumplirse un nuevo aniversario de la muerte del Libertador. La entereza de su ideario, su inconmovible serenidad frente al triunfo o ante el dolor que le deparó la incomprensión humana, su austero sentido del deber y la grandeza de sus renunciamientos, habrán de iluminar por siempre el derrotero nacional.

Dos soldados del Regimiento de Granaderos a Caballo, custodiando el histórico sable corvo, genuino símbolo de la epopeya libertadora, configuran una síntesis del espíritu con que los argentinos nos sentimos depositarios de su gloria. (Ver notas de págs. 26, 28 y 48).

En unión y

EN estos meses, julio y agosto, que corresponden precisamente a esta edición de AUTOCLUB, se recuerdan dos grandes acontecimientos de nuestro pasado: en el primero, la proclamación apasionada de nuestra independencia en el Congreso de Tucumán; en agosto, la desaparición del genio militar, José de San Martín, que hizo posible y efectiva la consolidación de la independencia proclamada, al eliminar los enemigos exteriores que la amenazaban.

Como se ve, rememoramos dos hechos históricos de distinto signo y de muy diferente gravitación, aunque ambos, bien que por razones diversas, encierran un significado trascendente. El Congreso de Tucumán entregó a la posteridad argentina una esperanza ansiosa y le legó la obligación de convertirla en realidad, de construir sobre el desierto una gran nación, con un gran pueblo libre, unido y solidario. Su declaración famosa es un testamento de visionarios que soñaban con un futuro todavía impreciso e indefinido —en medio de una actualidad conmovida y ardorosa—, y que comprometieron su fe y su palabra ante el porvenir, no ya solamente en nombre de los escasos argentinos de esa hora, que los habían armado con su confianza, sino también en representación de las generaciones que inevitablemente habrían de venir después, para dar forma y vida a la obra entrevista a través de los tormentosos horizontes que en 1816 obscurecían el fulgor de Mayo. Tuvieron el coraje de hablar con el destino frente a frente, mano a mano, para indicarle rumbos y caminos.

En agosto de 1850, el Libertador pasó a la Eternidad. Su ancianidad, pese a su severa textura de patriota y a la inconmovible serenidad de su alma, se fue quemando poco a poco, hasta el postrer instante, bajo el peso de una torturada expectativa ante el todavía incierto desenlace de la lucha fratricida que ensangrentaba las playas platinas, que le vieron partir para el destierro. Y al irse hacia la inmortalidad, su augusta sombra quedó flotando, vigilante y angustiada, sobre la tierra a la que había dado libertad sin haber conseguido darle la paz. Los argentinos que después vinieron, jamás, hasta nuestros días, pudieron despojarse de la sensación de que una deuda impaga seguía pesando sobre el acervo nacional: cumplir la imperativa norma monitora del prócer magno, ser lo que debían ser, a riesgo de no ser nada de cuanto pudiera enorgullecerlos.

libertad

"...y con los hombres buena voluntad" (Lucas, 2, 14)

editorial

¿Qué hemos hecho después, qué hicieron los hombres que se fueron multiplicando sobre la tierra argentina, para cumplir "en unión y libertad", las mandas, que eran compromisos y obligaciones, del legado fabuloso de 1816 y las del soldado impar que ganara para ellos y su posteridad, una patria, un gran hogar para hombres dignos?

La respuesta está en las páginas encendidas de nuestra historia ya más que secular, nutrida, a un mismo tiempo, con el esfuerzo silencioso de cinco generaciones de constructores y con el fragor de las luchas entre hermanos, de ambiciones y apetencias atosigantes. Años difíciles, que transcurrieron como una pesadilla; pero al final, en el calendario de efemérides sólo quedaron, resplandecientes y sin mancha, los nombres y las fechas de los grandes fundadores y de las grandes fundaciones: Mayo y Julio y Caseros; Moreno y Rivadavia, Belgrano y San Martín, Alberdi, Urquiza y Mitre, Sarmiento, Avellaneda e Yrigoyen, Roque Sáenz Peña y Alvear, para no mencionar sino a las altas cumbres solitarias, a los visionarios que echaron las bases de la Nación y que, trabajando para sus días y para los días del porvenir, nos entregaron un país fecundado con los dones de una legendaria "tierra prometida". Y nosotros, esta generación que recibió esta tierra como herencia, ¿qué hace, qué está haciendo para engrandecerla, para enaltecer el hogar y la libertad que los próceres nos regalaron, junto con sus sacrificios y su vida?

* * *

Es difícil condensar una respuesta clara y útil en los apresurados párrafos de esta nota; pero es importante decir, y es lo único que puede decirse sin temor de equivocar el rumbo y el objetivo, que nada de cuanto hagamos será duradero y fecundo si no trabajamos todos bajo el signo de la unión de los argentinos y guiados por el único afán, por el incorruptible afán de consolidar, con buena voluntad, los cimientos de una patria libre abierta para todos los hombres de buena voluntad. Cada generación trae un mandato irrenunciable en su seno; el de la nuestra está en proyectar y construir esta nación como si sólo ahora empezase la tarea; como si nos hubiese tocado la suerte de pertenecer a la estirpe de los fundadores que trabajaron para nosotros, antes que nosotros.

* * *

En esta misión, cada uno, cada mujer y cada hombre, cada grupo humano y cada entidad organizada, tienen un cometido que deben cumplir y una responsabilidad que no pueden abandonar. Cada uno en su esfera, pero agotando todas sus posibilidades. Nosotros aquí, desde el Automóvil Club Argentino, —y permítasenos esta referencia concreta a una institución familiarizada con el esfuerzo al servicio del país—, percibimos bien claramente el alcance de esta obligación fundamental: enlazar la tierra y los hombres y unirlos bajo la bandera de una causa común. Lo hace esta Institución cuando planta los símbolos de su obra servicial en La Quiaca y en Ushuaia, en Eldorado y en el Lago Argentino, en el Paso de los Libres y en Bariloche; lo hace, cuando estimula y promueve la inquietud de los argentinos para conocer su propia tierra, para que saturen su alma con su historia y su belleza. Lo hace en cada jalón de su itinerario, con cada ladrillo que coloca. Por lo demás este es su deber. Es decir, este es el deber de todos los argentinos: unirse para progresar. O no habrá progreso, a despecho de cualquier riqueza material que pueda ser acumulada.

LA DIRECCION



DE UN ASIDUO LECTOR

Señor Director:

Soy lector asiduo de la publicación del Automóvil Club Argentino desde el número 1, y así he podido apreciar la magnífica transformación sufrida por la publicación, de la que se ha ido ampliando y diversificando de tal manera que hoy en día es indudablemente la revista más seria e informativa que se edita en el país. En efecto, merece destacarse ampliamente la seriedad de sus artículos, la valía de sus escritores, así como también la profundidad en el tratamiento de los temas que abordan.

Dr. Juan Carlos Aldao
S. A. Nº 140.534
Alvear 916, 3er. p. "F"
Rosario (Santa Fe)

JUICIO ALENTADOR

Señor Director:

Por la presente comunico a usted que he cambiado de domicilio, es decir, de Catamarca 517 a Mitre 180 de esta ciudad.

Si bien he efectuado el cambio de domicilio en el Correo, temo no recibir los nuevos ejemplares de la Revista.

Aprovecho la oportunidad para felicitar calurosamente a usted y a todos los colaboradores directos e indirectos de esa excelente publicación. Me animo a manifestar que en la actualidad es la mejor revista argentina, por la diversidad e indiscutida calidad de los temas que publica. Cumple, a mi juicio, íntegramente los objetivos de una revista, es decir, a la par que distrae por la amenidad de los mismos, instruye sobre cuestiones trascendentes.

En los tiempos que corren, el hombre común dispone de muy poco tiempo para dedicarse a la lectura de libros que eleven su cultura y se limita en el poco tiempo que puede distraer de sus ocupaciones, a los diarios o revistas; pero desgraciadamente éstos en su mayoría son casi exclusivamente informativos de acontecimientos que, las más de las veces, atentan contra la cultura, y es por eso que considero a AUTOCLUB una luz en la penumbra, por no decir oscuridad reinante actual.

Usted y sus colaboradores se han ubicado realmente en el puesto que deben ocupar las personas que están en un plano superior al común de las gentes: *deben* ser maestros de los que por una u otra circunstancia no han podido instruirse.

Deseando que no abandonen la senda, los saluda y felicita cordialmente,

Ing. Cristian M. Bork
S. A. Nº 159.268
Mitre 180 - Paraná (E. R.)

EL ACA EN ZAPALA

Señor Director:

Motiva la presente destacar el gesto que tuviera el señor Antonio Petineroli, auxilio de vuestra Filial de Zapala (Neuquén).

En oportunidad de mi viaje a Bariloche, y al sufrir desperfectos mi auto, debí ponerme en contacto con la citada Filial para que me auxiliaran; a partir de ese momento comencé a comprobar las atenciones que brindan a sus afiliados los empleados del Automóvil Club Argentino, en especial el señor anteriormente citado.

Enumerar en este momento las atenciones de que fui objeto, sería muy extenso, pero quiero dejar bien expresado mi sentimiento de gratitud hacia todos en general, pero muy especialmente al señor Petineroli.

Sumamente agradecido, pláceme saludarle atentamente.

Ricardo Domingo Calvi
S. A. Nº 175.341
María Juana (Santa Fe)

UN ESTIMULO

Señor Director:

Quiero expresarle en estas líneas mis sinceras felicitaciones. AUTOCLUB es una maravillosa revista muy completa en todo sentido.

Saludo al señor Director muy atentamente.

Marta M. S. de Marticorena
P. Stampa 2450
Chajari (Entre Ríos)

BELGRANO EN ITALIA

Señor Director:

A propósito del artículo titulado "Las calles de Buenos Aires" aparecido en AUTOCLUB de mayo-junio de 1969, y más precisamente en el subtítulo "Galileo", se habla del "orgullo ciudadano o, lo que es más o menos igual, a nuestras vanidades nacionalistas".

Pues bien, para que no nos sintamos defraudados en lo que a homenajes a nuestros grandes hombres o nuestras cosas se refiere, puedo satisfacer los anhelos del autor del artículo, refiriendo que, sin descartar la posibilidad de que anden dispersos por el mundo muchos homenajes a nuestros hombres prominentes o a nuestra patria, el suscripto ha podido ver con sus propios ojos y henchido del orgullo de que se habla, el nombre de una calle rindiendo homenaje a uno de nuestros más grandes patriotas: "Viale General Manuel Belgrano" en la ciudad italiana de IMPERIA, que para más datos se halla enclavada en la hermosa Riviera dei Fiori.

Esto cobra más relevancia si traigo a colación el hecho de que los antecesores de nuestro gran patriota proceden justamente de esa ciudad. Aunque no tuve noticias directas del apellido Belgrano cuando estuve allí, sí puedo afirmar que existe en la mencionada ciudad un lugar llamado BORGO PERI. Y Peri era el apellido materno de Belgrano.

Para más datos en el Monumento a la Bandera en Rosario, existe también un homenaje de la ciudad de Imperia al creador de nuestra bandera. Es que el lirismo italiano parece ser propenso a anidar caros sentimientos hacia la patria de adopción de tantos de sus hijos que han emigrado hacia nuestra fecunda tierra en busca de paz y progreso.

Sin ir mucho más lejos, en Génova, la Soberbia, patria de Colón, una de sus principales avenidas se llama "CORSO BUENOS AIRES", y es de suponer que es para rendir homenaje a nuestra fabulosa capital.

Esto es lo que yo he visto con mis propios ojos, y no hay que dudar, como dije al principio, de que aunque no lo sepamos, en el mundo hay gente que nos recuerda y no creo que tengan intenciones de darnos "espejitos y vidrios de colores a cambio de nuestro oro y plata".

Saludo a usted muy atentamente.

Raúl Gerardo Poppe
S. A. Nº 172.297
Av. Fontana 480
Trelew (Chubut)

FERNET-BRANCA

tradicional y a la menta

...el trago joven!





HACER PATRIA

Señor Director:

Hacer conocer nuestro país, de la manera como ustedes lo hacen, es también una forma de hacer patria, y como argentina y como educadora me es muy grato destacarlo.

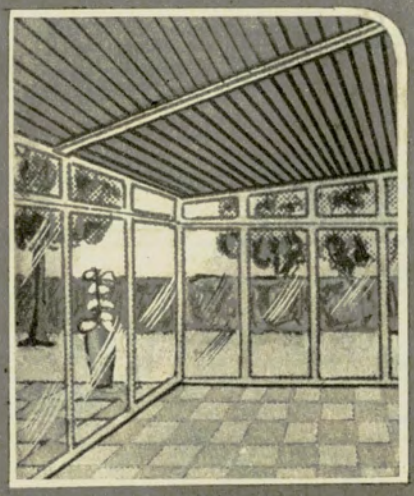
Saludo al señor Director muy atentamente.

María R. de Roca
Las Heras 1671 sur
Villa del Carril (San Juan)

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



RECIBIMOS BONOS
BANCARIOS DE
PRESTAMOS PERSONALES

INTERIOR:
Enviar medidas,
y sobre éstas
pedir presupuesto.

Avda. CORDOBA 5021 • BUENOS AIRES

NUEVO LECTOR

Señor Director:

Pienso que hay que estimular a los que tratan de superarse constantemente, en pro de la comunidad. En este caso se trata de quienes tienen a su cargo la confección de esa Revista.

Soy muy nuevo como suscriptor de AUTOCLUB y amo la literatura. Como tal, he encontrado en las páginas de dicha publicación una infinidad de notas variadas e interesantes, bellamente ilustradas y redactadas en estilo tan pulcro y depurado que de inmediato cautivan al lector.

Mis sinceros plácemes entonces, y deseos de éxitos siempre más crecientes.

Pascual Ippolito
S. P. Nº 421.438
O. V. Andrade 986
Castelar (Prov. Bs. As.)

MANUEL NAMUNCURA

Señor Director:

En la revista que usted dirige, correspondiente al número noviembre-diciembre del año pasado, Zulma Núñez publicó un artículo con el título "Regresa la Imagen del Santo Indio", referente a Ceferino Namuncurá. En dicho trabajo, la autora, refiriéndose al padre de Ceferino —el célebre cacique Manuel Namuncurá— dice que éste sirvió al lado del Gral. Roca en la campaña del desierto, concepto que resulta inexacto de acuerdo con Zeballos, Schoo Lastra y otros.

De acuerdo con estos autores, el Gral. Roca dividió su ejército en cinco divisiones, de las cuales, la encargada de combatir a Namuncurá fue mandada por Levalle y Freyre. Zeballos en la página 213 dice textualmente: Levalle y Freyre despedazan a Namuncurá y lo arrojan a Chile.

Por su parte, Schoo Lastra, en la página 209, dice textualmente: Los indios huyendo de la división Roca, tropezaron con las de Levalle, Lagos o Racedo y los que consiguieron evitar a estos últimos fueron a dar contra las fuerzas de Uriburu en el Neuquén o concluyeron luego a merced de las de Villegas. Tan eficaz fue la acción en aquel sentido que Baigorrita y Namuncurá, los dos últimos caciques principales que aún quedaban fugitivos, a pesar de haberse separado de sus escoltas y familia-

res para mejor ocultarse en la extensa región y en los innumerables desfiladeros andinos, fueron individualizados y concluyeron: muerto el primero en pelea con los soldados y el otro sometido (año 1879). Conclusión: El gran cacique Manuel Namuncurá, hijo de Calfucurá, no ayudó al Gral. Roca durante la campaña del desierto, sino que, por lo contrario, junto a Baigorrita y Pincén, fueron éstos los más temibles enemigos. Bibliografía: 1) Estanislao Zeballos: *Callvucurá y la Dinastía de los Piedra;* 2) Dionisio Schoo Lastra: *El Indio del Desierto;* 3) Dionisio Schoo Lastra: *La Lanza Rota.*

Dr. Belisario D. Veloz
(bioquímico)
Diagonal 108 Nº 64 (La Plata)

FORTIN MERCEDES

Señor Director:

En la edición de AUTOCLUB Nº 44, referente al artículo de la señora Zulma Núñez, sobre la vida de Ceferino Namuncurá, quiero dejar aclarado que el Fortín donde descansan los restos de Ceferino es "Pedro Luro", Provincia de Buenos Aires, y no Río Negro, como dice la señora.

Juan C. Belmonte Tirone
S. A. Nº 242.112
Calle 1 Nº 873 (La Plata)

N. de la D.: *Idéntica observación nos han formulado los lectores Marcelo S. Martín e Irma B. Ciccone de Pasarelli, ambos de Bahía Blanca, y R. Brunkherst, de la localidad de Villalonga. Es correcta.*

EL PERSONAL DEL ACA

Señor Director:

Es con íntimo placer y con la seguridad de estar cumpliendo una impostergable obligación de parte nuestra, el que pueda agradecer por intermedio de AUTOCLUB, a todo el personal sin distinción de categorías que de una forma u otra trabaja y colabora con las autoridades del Automóvil Club.

Personal que se encuentra en los campamentos de Villa Carlos Paz, San Clemente, Mar de Ajó, recreos como Tigre, los de Luján, etc., personal a cargo de estaciones de servicio en las rutas por las cuales hemos tenido que pasar.

Vayan para ellos nuestro más sincero agradecimiento por lograrnos las más placenteras de las vacaciones.

Y como corolario a todo esto, queremos dejar constancia de la conducta ejemplar del Auxilio Nº 428, cuyo nombre no conocemos, y para quien van nuestros mejores elogios. Este señor el día 21-3-69 a pedido mío tuvo que auxiliarme al romper el embrague de mi coche; encargarse de remolcarlo solo hasta la puerta de mi domicilio, y al entregarle mi credencial dejé caer sin notarlo una cartera con dinero y cheques que ese mismo día debía depositar en un banco del centro de la ciudad, y dado el nerviosismo por llegar, ya que eran las 11.25 hs. pasadas, no noté en un primer momento.

No deseo señor Director comentar los momentos que pasé en el banco, atinando a llamar telefónicamente a mi esposa, la que me comunicó tener en su poder las llaves del coche, la billetera y la credencial; todo entregado a mi esposa por el señor del Auxilio.

Es por estas cosas, gestos y actitudes de toda la gente del Automóvil Club, que estamos orgullosos de ser socios de esa Institución.

Reiterándoles nuestro agradecimiento, saludo a usted muy atentamente.

Manuel Riesco
S. P. Nº 273.702
Roque Pérez 3155 (Capital)

UNA ESTATUA

Señor Director:

En la página 94 de AUTOCLUB Nº 45, correspondiente al bimestre enero-febrero de 1969, leo la crónica de la señorita Violeta Valls, intitulada "La música en el mármol".

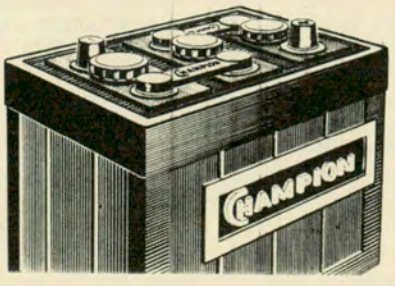
A los fines de corregir un error deslizado en la misma, hágole saber que la estatua ubicada en la Plaza Rodríguez Peña, Barrio Norte, que titula SEDIENTO y que atribuye a S. de Ysolla (española), es original de la escultora argentina Luisa Isabel Isella de Motteau (fallecida), la que fue traída desde París donde fue su lugar de ejecución, y la titulaba: L'Enfant á la source (El niño en la fuente).

Rogándole sepa disculpar mi intromisión, a la que me lleva únicamente el propósito de información y crítica constructiva, saludo a usted muy atentamente.

Ing. Carlos Isella
S. V. Nº 8.460
San Lorenzo 1453
Rosario (Santa Fe)



con CHAMPION el campeón
de los acumuladores
y bujías CHAMPION favoritas
en aire, mar y tierra.





CHAMPION

CHAMPION S. A. I. C. F. e I.
CORDOBA 2756 - Tel. 89-1611
BUENOS AIRES
Descuentos especiales
para socios del A. C. A

C 370



MOMPOX ES UNA CALLE

Señor Director:

Se me ha ocurrido mandarle estas líneas después de haber leído el último número de la Revista, siempre tan interesante e instructiva en sus distintos artículos sobre tan variados temas escritos por un selecto grupo de colaboradores.

Entre esos temas está el de "Las calles de Buenos Aires", cuya nomenclatura ha picado mi curiosidad desde tiempo atrás.

Y bien, en el último número se hace mención de la calle MOMPOX, y como el autor de la nota "no tiene ganas de perder el tiempo" en averiguar en la Municipalidad a qué se debe ese nombre, cosa muy explicable ya que probablemente tendría que firmar una solicitud, pagar la reposición del sellado y podría ser que le impusieran una multa por curioso, yo le satisfago la inquietud y le doy la razón por la cual en Buenos Aires hay una calle con ese nombre, la que probablemente no muchos porteños conocen.

MOMPOX es una ciudad de Colombia, en el Estado de Boyacá, 170 km al Sudeste de Cartajena, situada a orillas del río Magdalena; cuenta con 15.000 habitantes. Es el centro comercial del país y sede episcopal. Fue fundada en el año 1540 y es célebre en los anales de la guerra de la independencia por el valor que desplegaron sus hijos al ser atacada el 19 de octubre de 1812 por las fuerzas españolas que comandaba don Esteban Fernández de León. Los patriotas rechazaron al enemigo, causándole grandes pérdidas y ganando para MOMPOX el título de "Ciudad Valerosa" que en justicia le dio la convención del Estado.

Confío en haber satisfecho la curiosidad del señor García Saraví, y espero que siga publicando el nombre de las calles de Buenos Aires en forma tan amena como lo ha hecho hasta ahora.

Reciba mis afectuosos saludos de este colaborador desinteresado.

Dr. Teodoro Zorraquín
S. A. Nº 101.897
San Martín 66, 3er. p., of. 322,
(Buenos Aires)

N. de la D.: Una imagen semejante a la que contiene la carta antes transcripta, hemos recibido del señor Jaime Potenze, a quien igualmente agradecemos su colaboración.

EN MANOS DE AMIGOS

Señor Director:

Una vez más, como lo hice en otras oportunidades, tengo el agrado de dirigirme a usted, a efectos de llevar a su conocimiento muchas satisfacciones que tuve la suerte de vivir en los días que transcurrí en viaje de placer por el norte del país.

El servicio que presta en la actualidad y que siempre ha prestado el ACA es inobjetable y maravilloso; en lugares que estuvimos necesitados de servicio para el automóvil, encontramos una estación con el clásico emblema de la Institución, y que aunque parezca paradójico estimula y alienta, porque uno se sabe en manos serias y de "amigos".

En Villa de Soto, Córdoba, fuimos atendidos maravillosamente bien por el encargado de la estación; nos solucionó un problema que de no contar con la experiencia que tiene, nos hubiera costado una buena pérdida de tiempo, que en verdad hubiésemos lamentado.

En Villa Mazán, La Rioja, nos reconfortó encontrar, en pleno desierto, porque en realidad así es, un ACA donde fuimos atendidos como en el resto de las estaciones en que tuvimos la suerte de detener la marcha.

En todos los lugares donde está el ACA, y los futuros en que se instale, puede estar seguro, señor Director, que abre nuevas esperanzas a todos los lugareños y a todos los turistas que a diario necesitan de sus servicios.

Mis felicitaciones por el eficaz desempeño y loable misión que cumplen.
Atentamente,

Héctor F. Rebasti
Medrano 1347, Dpto. 2
Capital Federal

EXCURSION POR SUDAMERICA

Señor Director:

Hago llegar a usted esta nota para, que por intermedio de nuestra eficaz AUTOCLUB ponerme en contacto con algún socio con el fin de organizar un viaje por Sudamérica en automóvil.

Como es de público conocimiento entre los automovilistas, esta clase de excursiones es conveniente realizarlas entre dos o más coches, ya que de esta forma los contratiempos que pudieran ocurrir serían más llevaderos.

En razón de que mi decisión está tomada y la partida programada, emprenderíamos dicho viaje en marzo de 1970, es decir, a principios del otoño. Esta fecha es ideal porque tocaríamos países de clima tropical, como Ecuador y Colombia, y no es conveniente el verano ni tampoco el invierno por la frecuencia de las lluvias. Considero que la extensión del viaje sería de unos 20.000 kilómetros aproximadamente, y su duración no menor de dos meses y medio.

Es mi interés dejar los detalles finales de este proyectado viaje, para tratarlos de común acuerdo con algún o algunos compañeros que nos quieran seguir en ésta que será, sin duda, una hermosa aventura.

Agradeciendo desde ya su atención, salúdolo con atenta consideración.

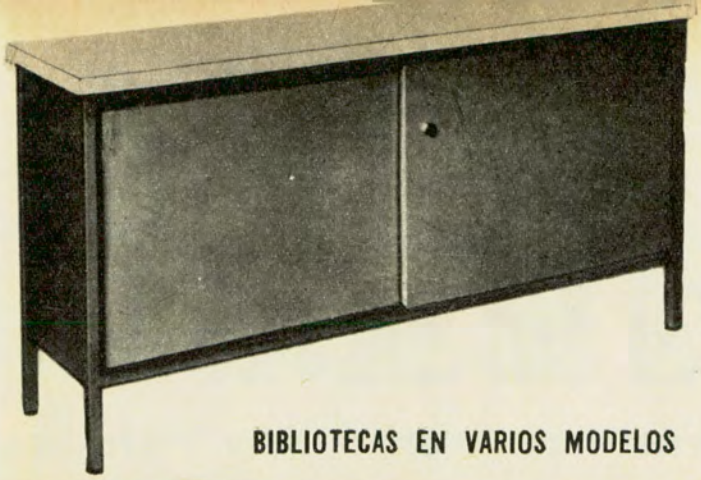
Virginio J. Márquez
S. P. Nº 295.994-0
Asunción 3599 (Capital)
T. 50-6183

OPINA UN PERIODISTA

Señor Director:

Ha llegado a mis manos —por intermedio de un familiar asociado— la importante Revista de esa Institución, AUTOCLUB, de su digna e inteligente dirección, por la cual me informo de los grandes beneficios que presta la misma a sus numerosos adherentes, y, como periodista, no puedo silenciar mi efusivo y sincero aplauso.

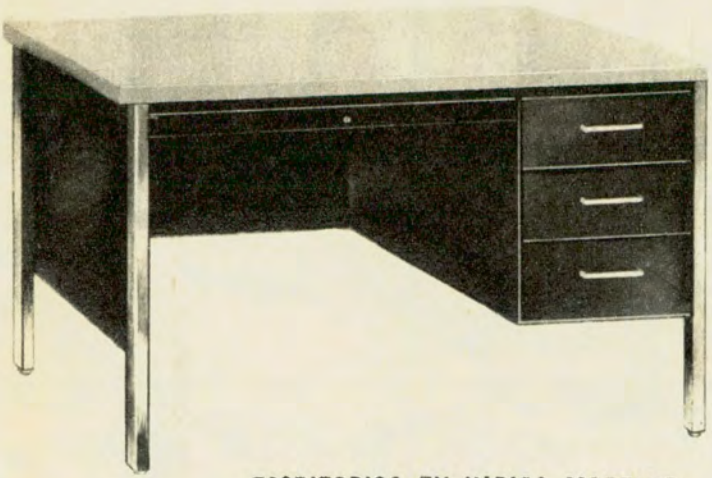
Segundo Rafael Ance
San Juan 3442, Dpto. "C"
(Buenos Aires) ♠



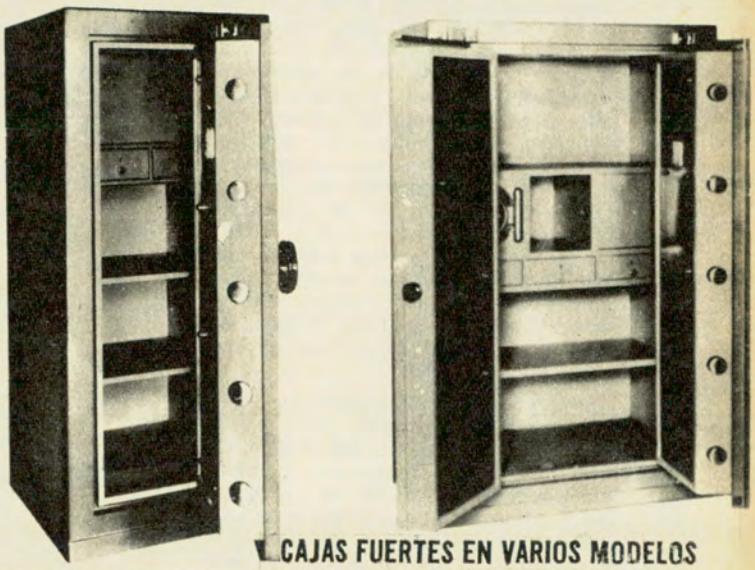
BIBLIOTECAS EN VARIOS MODELOS



ESCRITORIOS EN VARIOS
MODELOS Y PARA EJECUTIVOS

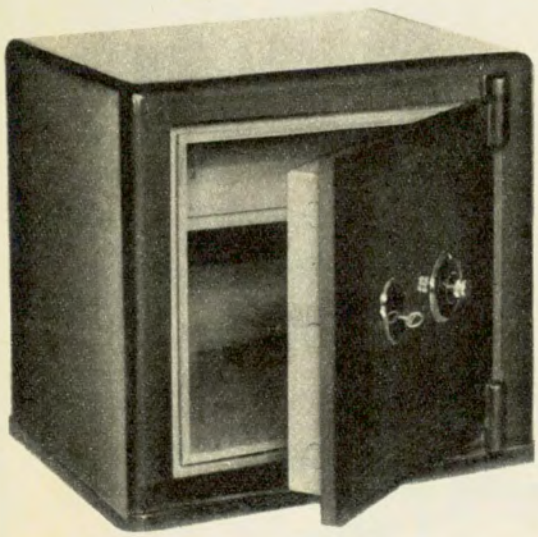


ESCRITORIOS EN VARIOS MODELOS



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

TIERRA

Allí el hombre clavó sus raíces y dio sangre nueva al desierto.

ERA la tierra ignota que se extendía desde el Río Colorado a Tierra del Fuego. Los mapas europeos la nombraban *País del Diablo, Costa Desértica*, y nosotros *Tierra de los Patagones*. Mientras crecían ciudades en los otros extremos y centro del país, la Patagonia seguía siendo la gran desconocida, la tierra de nadie, la elegida de los vientos, la distancia, la soledad. Y esto es nombrar planicie, montañas desiertas y parameras de la desolación; nombrar olvidos y remotísimas edades; nombrar al *Impetuoso*, dominador del aire y del espacio, picapedrero de las rocas, desollador de cerros, suelos y montañas, que en volar salvaje arrastra piedras, tortura al pasto bravo, tiende tumbas de erosiones y resacas e invade el aire con su furia cargada de polvillo para cegar la luz de los limpios cielos australes.

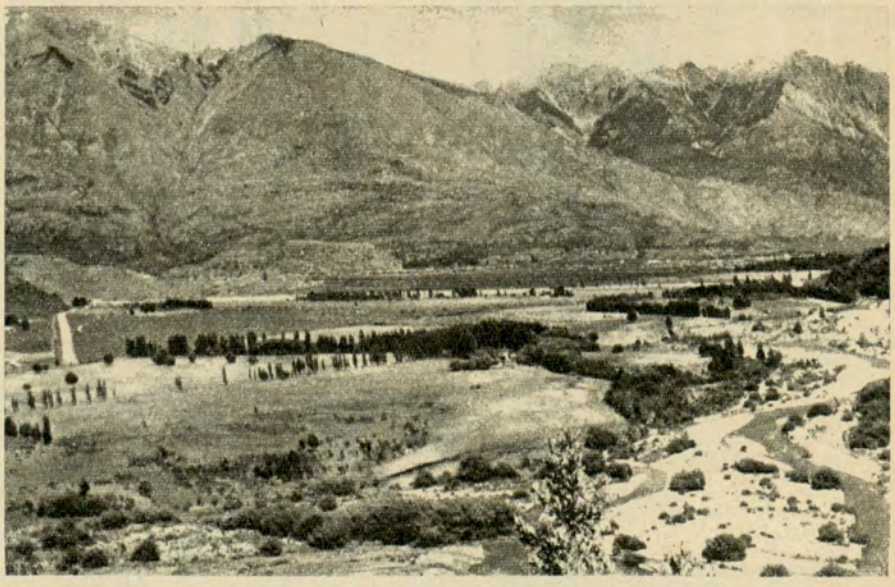
En concepto general, nombrar la Patagonia aún es mucho de esto, o sólo esto. Pero para los que amamos y hemos andado sus direcciones cardinales, sabemos tanto de las arideces de su costa atlántica como de la exuberancia de sus zonas cordilleranas. Y las amamos, a una, por el sufrimiento de su parto estepario; a la otra, por su belleza y desafío al tiempo y al espacio.

En la constelación de regiones patagónicas, *Chubut, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz*, agregando el apéndice *Tierra del Fuego*, brilla cada una con su flora, su fauna, sus paisajes propios, unidas bajo la Cruz del Sur. Hemos nombrado vientos y parameras; ahora enumeramos lagos que tienen nombres indígenas, de pioneros, de exploradores y civilizadores: *Futalafquen, Huechulafquen, Nahuel Huapi, Viedma, Lago Argentino, Perito Moreno;* por Francisco P. Moreno; *Muster*, por George Chaworth Muster; *Villarino*, por Basilio de Villarino, etc.; áreas lacustres breves o inmensas, donde resplandecen aguas verdes, azules, celestes, oscuras, o plateados espejismos que duplican hacia su fondo, con perfección de espejos, las formas que se levantan en sus orillas, o se encrespan, o adormecen para acunar a las durmientes acuáticas o jugar con la huala zambullidora y nadadora.

Nombramos el *país de las maravillas*, en su *Valle Encantado* con castillos que el viento, el tiempo, el agua, hicieron de peñascos, nombramos ensenadas, bahías, rápidos arroyos, ríos en cuyas entrañas se estremece el habitat de los salmónidos; y en los confines australes donde se va adelgazando el mapa hasta el último vértice de la patria grande, los desgarramientos



Visión invernal de Ushuaia, la ciudad más austral del mundo, capital de Tierra del



De extraordinaria fertilidad es el valle de Epuyen, en la zona cordillerana.

AUSTRAL

Hoy, impulsada ya la epopeya, florece una muy intensa cultura

por María de Villarino

PARA AUTOCLUB



Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.



de la costa, los riscos dominantes, la majestad de los glaciares que reinan en silencio o irrumpen en estallidos atronadores, soltando cataratas o arrancándose bloques de hielo que arrojan con violencia de catapultas al fondo de los lagos, en donde vuelven a emerger y a flotar con sus mantos blancos mientras los huemules huyen asustados al fondo de sus bosques.

Las "chulenguiadas"

Andan también por sus tierras libres el jabalí de Chubut, bravo y cruel cuando lo acosa el hambre o lo excita el olor de animal herido o cuando lo ataca el hombre; el guanaco y su cría, el pobre chulengo, que carga el duro destino de su sedosa, rica y abrigada piel, codiciada presa del cazador en las semanas que duran las *"chulenguiadas"*. Y el zorro colorado, la liebre patagónica o mara, la avutarda, las perdices, las martinetas, víctimas para otros trofeos.

Ahora decimos árbol, y vemos el bosque de los arrayanes color canela que irradian un aire rosa de amanecer para hacer más dulce la gracia del cervatillo, el suave *Bamby*, que se ha escapado de las páginas de un libro de cuentos. Decimos alerces y vemos a aquellos gigantes que agonizan a merced de las adversidades climáticas y y plagas parasitarias. En vano sus más de cincuenta metros de altura, su robustez de hasta cuatro metros de tronco, su longevidad de dos a tres mil años, podrán ya servirles de defensa y fortaleza contra la invasión de líquenes que los aprisiona en muerte lenta, inexorable. Pero, señor de los bosques de millares de hectáreas, cuando es alcanzado por el fin, muere erguido. Y así muriendo, sigue dando la perfección de su rojiza fibra leñosa, que cuando no se transforma en tejas para el techo del hombre, se hace instrumento musical, del que sus silencios arrancan voces misteriosas para que le sigan contando las memorias de sus bosques milenarios.

Pequeña capilla de Villa La Angostura, con su original campanario.

Otros gigantes hermanos, árboles prehistóricos como la *Araucaria* o *Pehuen* perviven y otros más, que allá por tierra adentro de Santa Cruz, donde la costra terrestre yace en blanca aridez lunar, se han petrificado conservando a través de millones de años los colores de sus vetas y sus fibras y derribados alguna vez, ya hechos piedras quedaron como columnas vencidas sobre su plinto cortadas por un limpio tajo transversal.

Y decimos plantas arbustos y árboles menores: el ciprés de las Galtecas, el espino que se pone una aureola azul, los helechos tupidos, las lianas que se acicalan de flores rojas, el taique que agrega el amarillo a la paleta vegetal; el *avellano silvestre* que se empina en elevaciones de más de 300 metros sobre el nivel del mar para dar a luz el rojo de sus frutos; el *sauco del diablo* y el *calafate*, el *ciruelillo* y el *ñire*, la *lengua oscura*, el *palo muerto*, *coyhues*, *radales* y tantas especies más, de sonoros nombres al oído: *el tepú*, el *pañil*, la *mitra*, sobre mullidas alfombras de hojas caídas desdes tiempos inmemoriales.

Tierra de hacedores

Todo esto lo creó la naturaleza y se lo dio al hombre con sus dones sorprendentes. No fue así en las tierras desérticas: allí el hombre le dio a la naturaleza su obstinación de hacerla feraz, útil, fuerte; le clavó sus raíces para que no fuera inhóspita; pobló sus soledades y olvidos y dio sangre nueva a sus remotas edades. La fue haciendo como quería que fuera: tierra de hacedores. Chubut es un ejemplo histórico y símbolo de este gran esfuerzo humano. El viejo cementerio de *Morlah*, cerca de Trelew, nos dice de los primeros y heroicos colonizadores, hombres y mujeres galeses —siempre rememorados en anuales efemérides—, que llegaron el 28 de julio de 1865, fecha que marca el primer jalón de la colonización, desierto adentro, cuando a partir de Carmen de Patagones se extendía lo desconocido. Señores eran allí araucanos y tehuelches. Los galeses supieron ser amigos de esas tribus, hoy pacíficas, que sobreviven en lejanas regiones y realizan desplazán-

⇨

dose anualmente a distintos puntos de la Patagonia, el *Camaruco* en que las rogativas por las lluvias, la buena cosecha, la salud de las tribus, se dirigen a la divinidad o *Totem* con los ritos tradicionales de sus ofrendas del antiguo sacrificio (el corazón de un caballo blanco o alazán), acompañados de danzas y sones de *trutrukas*, instrumento de viento que remata en un cuerno.

Llegan los galeses

Los galeses desembarcaron en Bahía Nueva, denominada más tarde *Puerto Madryn*. Aquí comenzó la vida del remoto sur. *Puerto Madryn* fue la puerta del origen poblador, la que transpusieron aquellos celtas que venían del país de Gales a afincarse tierra adentro con sus heroicas mujeres, con sus niños. Contra vientos, sequías, incomunicación, pero con tesón y esperanzas, se dieron a la prueba de procurarse el alimento nutricio y procurar la vida del ganado, del trigo, del agua, no así como se nombran, sino tras largas luchas contra los elementos, la adversidad, las dificultades de todo orden. Se quedaron porque amaban la tierra que hicieron suya. Y porque sufría como ellos, compartieron sus sacrificios.

En esta larga historia de la colonia galesa siempre se hallará un tema más, para contarla de nuevo. Una primera vez, de algo: de la nada a la casa de piedra, el poblado; del agua negada, al riego; de la siembra que dispersaba el viento, a su fijación y germinación; de la carreta y el caballo, a la línea férrea. Y como hacedores que eran no dejaron dormir el espíritu. Y así transformaron un granero en primer templo; el casco de un barco naufragado en una primera escuela; 25 hojas manuscritas (que pasaban de unos a otros en una sola copia) en el primer periódico, con noticias que de tanto en tanto traía algún barco a Puerto Madryn. Y aquí el nombre del precursor: *Ricardo J. Berwyn.*

No faltó tampoco en esa solidaria y solitaria comunidad, compuesta por un centenar y medio de personas, la fuerza unitiva de las tradiciones que les eran propias y que, evolucionadas o no, siguen perdurando: el canto coral (en su origen litúrgico); el *eisteddford*, traducido hoy a Juegos Florales, ni faltó el símbolo de las mesas navideñas: la sabrosa torta galesa, que tanto gustamos en nuestros días.



Antiguo puente del río Negro entre Carmen de Patagones y Viedma.

De aquellos primeros mojones galeses de la religión que nació cristiana, de la instrucción, del periodismo se segregaron templos, numerosas escuelas, diarios, revistas y periódicos; de su primera colonia, otras más; de éstas, pueblos; de los pueblos, ciudades.

Es dramática y dichosa, hermosa y ejemplar, la historia de estos primeros civilizadores para contarla como un cuento a los niños: *"Había una vez . . ."* Y para hacerla sentir y aprender a los hombres.

Y hoy . . .

Y hoy hablamos de ciudades pujantes, de la fruticultura del Alto Valle de Río Negro, de las ovejas patagónicas, de las maravillosas zonas de turismo y, desde la surgente del *oro negro*, de Comodoro Rivadavia la ciudad pujante del Chubut nacida de su forja con el asombroso desarrollo que impulsó su riqueza. Allá los bosques de torres perforadoras, los brazos de bombeo del petróleo, las usinas de gas, las grandes instalaciones y edificios . . . ¿Y qué de las labores del espíritu? Lo diremos también.

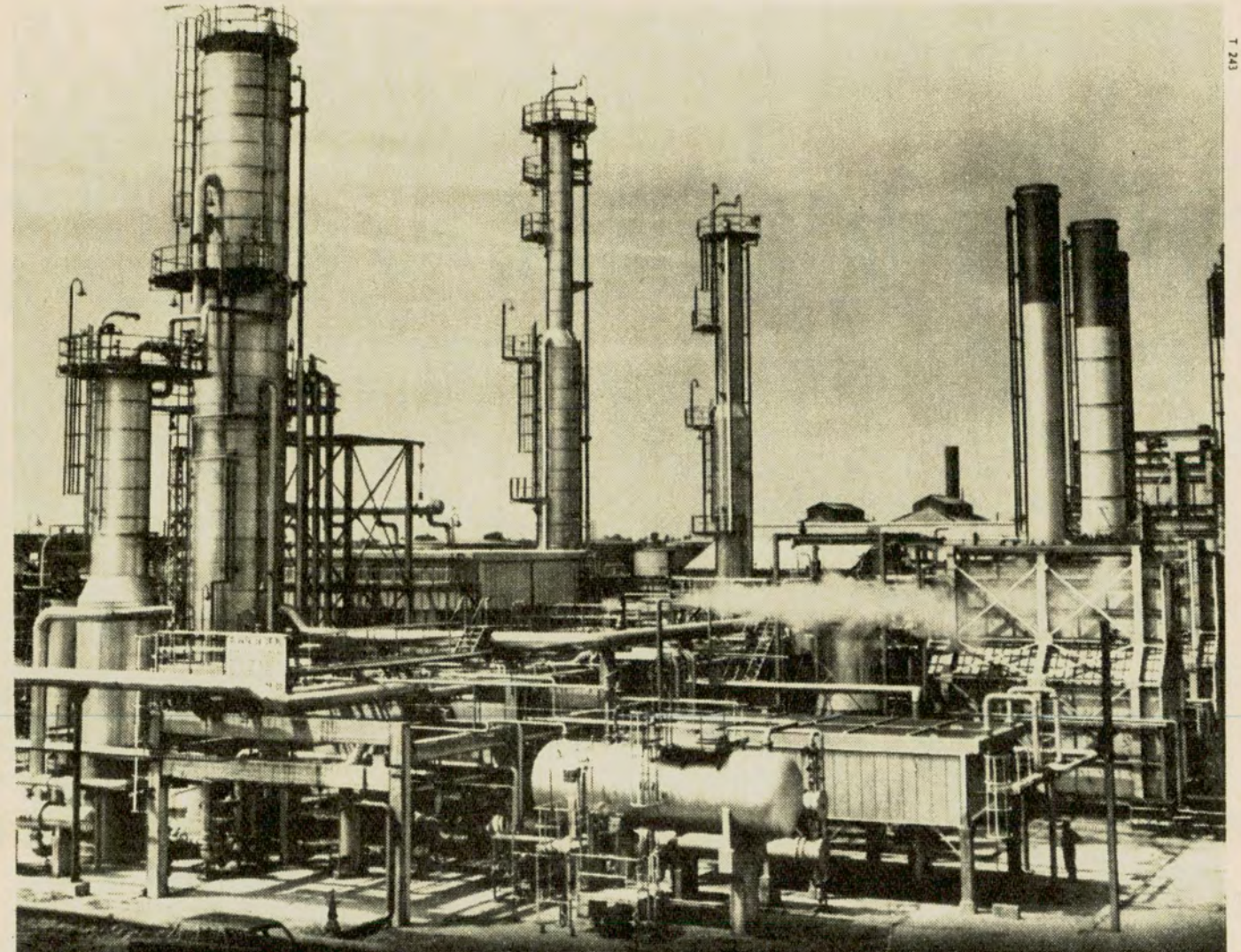
Nuestra estada en Chubut durante los seis días en que participamos de los simposios (Letras, en cuanto al nuestro se refiere) realizados con motivo de la *Primera Reunión Nacional de Cultura de la Patagonia*, si nos ha deparado una rica experiencia, nos ha servido también para inculparnos de una larga omisión: la falta de contacto, de conocimiento de no pocos de sus escritores. Debemos confesarlo. Causa asombro mencionar más de 15 mil volúmenes dispersos (que se ha propuesto reunirlos en una biblioteca orgánica), de obras de científicos, historiadores, viajeros argentinos, extranjeros y escritores nativos. Si bien conocíamos a los primeros, ¿qué sabíamos de los últimos, en su aproximada totalidad o en orden de su importancia? Este encuentro, pues, nos ha permitido conocer gente extraordinaria, informarnos de las diversas expresiones del quehacer intelectual y creador de grupos o individualidades, todos entregados con fe a su tarea silenciosa, incomunicados con el resto del país. Por cada uno de los pocos que pudimos conocer supimos de los demás: músicos, componentes de coros, actores, pintores, así como escritores, publicistas, periodistas, poetas, que nos conocían, he aquí lo imperdonable, desde nuestras primeras obras. Entonces comprendimos bien la importancia del diálogo, de la necesidad de un mutuo acercamiento para entender la totalidad del país y conocer en su realidad sus fuentes, su dinámica, sus realizaciones y esperanzas.

Hay mucha semilla, sin duda, que aún no ha podido germinar, o no ha querido, por falta de estímulo, de ecos u oídos atentos, de crítica y atención.

En una reseña histórica que firma Luis Feldman Josin en uno de los cuadernos de la serie *Historia del Chubut*, editado en Trelew por la Junta de Estudios Históricos del Chubut, he leído que antes del nacimiento del primer trigo el *"más hermoso jamás visto en alguna parte, brotado por gracia del también primer riego, por medio de zanjas tomadas al río, cuya idea nació de una pionera galesa, se creía* —dice el autor— *que la tierra negra, pelada, no tenía valor alguno pues que nada crecía en ella de por sí, sin saber que las semillas no brotaban por la extrema sequedad. Hay en esa tierra semillas de varias clases de hierbas, las que con sólo recibir agua, germinan y crecen en abudancia".*

También, en diálogo con el pintor Miecislao Dol —conocedor apasionado de la Patagonia—, le oí referirse a esto último, pero a través de la siguiente experiencia personal: después de una de esas lluvias providenciales, muy cargadas, que se producen en las zonas desérticas entre espacios de largos años, vio florecer el páramo y al querer transplantar un ejemplar tuvo que profundizar hasta 80 centímetros de tallo para hallar el bulbo que producía una flor. Lo mismo observó en un corte oblicuo de varios metros abierto para fines específicos, en el que había raíces cuyo recorrido, buscando napas de humedad, penetraban a más de 10 metros de profundidad, esperando surgir alguna vez por su finísimo tallo a la superficie para dar su flor cuando el agua del cielo lo quisiera.

Con todo lo que esto tenía para mí de encantamiento y poesía, pensé que la ruta interior que recorre el espíritu, es en el hombre patagónico como el de esas flores: la raíz está en lo profundo sin morir; pero sin la mano amiga del agua que bendice las mieses y las hace fructificar, arduo será el tiempo de dar si es largo el de no recibir. ♠



pura verdad:

Esta es la planta de refinado al platino (Platforming) - única en las destilerías de petróleo del país - donde YPF elabora sus nuevas naftas. Las obras realizadas superan el valor de los 17.000 millones de pesos e insumieron dos años de esfuerzos técnicos.

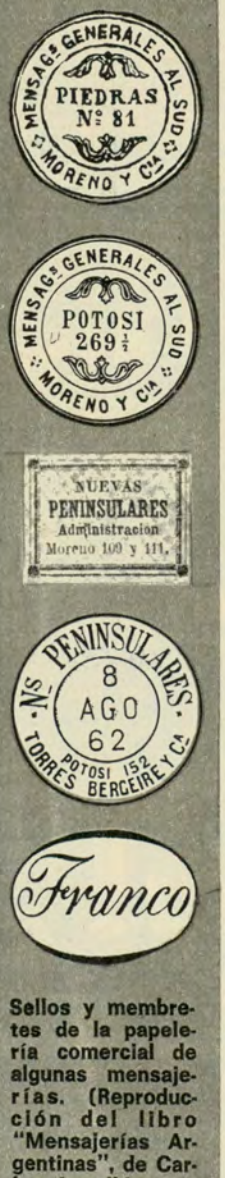
pura potencia!

Por eso cuando usted carga las nuevas naftas YPF carga realmente pura potencia: mayor rapidez en el arranque, mayor pique sin pistoneo, mayor limpieza de bujías, mayor estabilidad, mayor economía.

Cargue las nuevas naftas YPF...
¡Y Péguele Fuerte!

TOPONÍMICOS, MENSAJERÍAS Y





Sellos y membretes de la papelería comercial de algunas mensajerías. (Reproducción del libro "Mensajerías Argentinas", de Carlos Jewell.)

Mucho antes de fenecer el siglo XVIII, cuando nadie pensaba en la utilización de los toponímicos para mejor ubicarse y orientarse por nuestras desiertas llanuras, el viajero común, el chasqui, el arriero, el tropero, el mayoral de diligencia, ya habían comenzado a jalonar las sendas, las rastrilladas, las huellas y los caminos del anchuroso territorio del Río de la Plata.

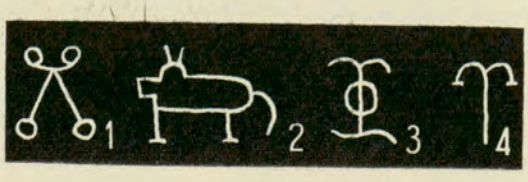
Carecían de planos o rutas camineras; después de cada viaje, en su mente, en su empírica sensibilidad y su gran sentido de orientación, o por el conocimiento de los pastos, de los cursos de agua, accidentes del suelo, presencia de precarias viviendas o interminables jornadas del tránsito, comenzaron a determinar algunos hitos precisos, con toponímicos exactos e inconfundibles.

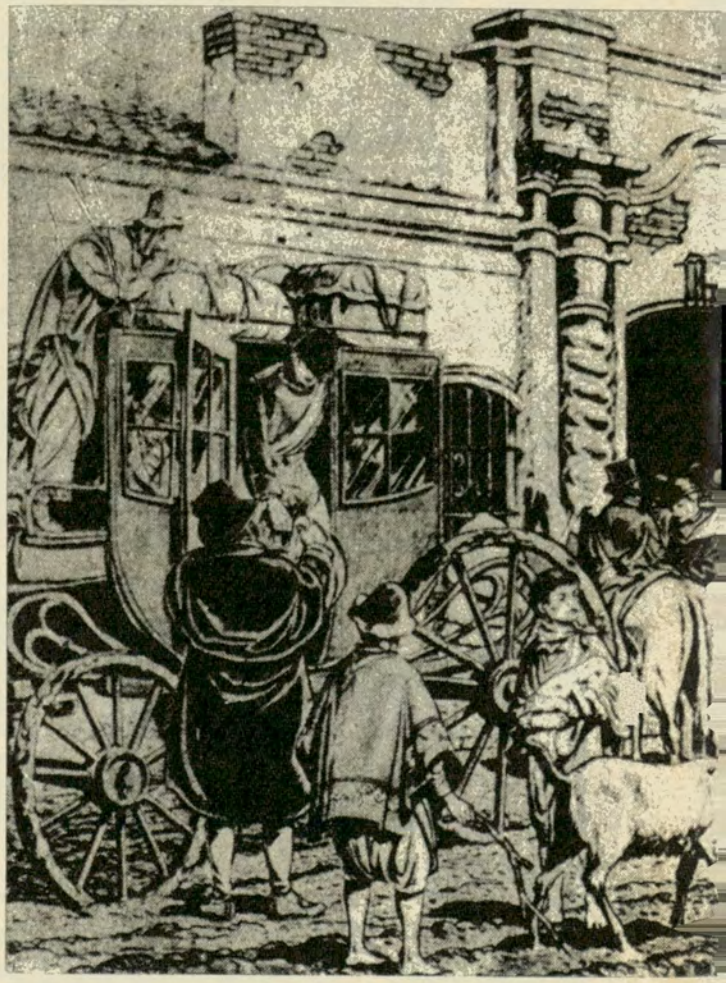
Fueron impuestos, sin bandos, sin Reales Cédulas u otras disposiciones gubernamentales. Prevaleció la tradición, el repetido tránsito por la misma senda; la historia respetó el buen criterio de aquellos precursores.

Bastará enumerar los nombres que aún hoy señalan antiguos lugares, para conducirse hasta las distantes provincias del Norte sin recurrir a las actualizadas denominaciones de las rutas pavimentadas.

Cada una de sus etapas responde a un patronímico, suceso, accidente topográfico, etcétera: *Luján* o *Luxán*, soldado de la expedición de don Pedro de Mendoza; *Areco*, nombre indígena del río Areko; *Arrecifes*, error cartográfico tomado de la geografía brasileña; *Pergamino*, del dormidero de las haciendas o "dormida" de los viajeros.

Otros nombres están referidos al





Diversos medios de transporte utilizados por los diputados

Algunas marcas tradicionales: 1) la correspondiente al ganado de Ricardo Güiraldes; 2) E. Benegas; 3) Roberto Cunninghame Graham; 4) Justo J. de Urquiza; 5) sin nombre; 6) Prudencio Rosas; 7) muy rara; 8) Manuel Pueyrredón; 9) Ana Lescano; 10) sin nombre; 11) Carlos Ezcurra de Rosas; 12) Nicolás Videla; 13) Pedro Luro; 14) Roque Sáenz

MARCAS

NOMBRES Y RECUERDOS QUE SON VERDADEROS JALONES EN NUESTRA HISTORIA, LLENA DE HECHOS CAUTIVANTES.





por Federico Oberti

PARA AUTOCLUB

que asistieron al Congreso de Tucumán, en 1816.

Peña; 15) Juan Manuel de Rosas; 16) Manuel Dorrego; 17) Juan A. Miller; 18) Julio A. Roca; 19) Hipólito Yrigoyen; 20) Roque Pérez; 21) Benito Lynch; 22) Cornelio de Saavedra; 23) marca de la "guadaña", la primera registrada en Buenos Aires, usada hoy por el Museo R. Güiraldes.

deceso de personas, como el de *India muerta, Frayle muerto,* o por determinados cursos de agua: *Río segundo, Río de Tapia, Río del pasaje.*

Los animales, de vital importancia en la economía de la época, establecieron idénticos precedentes: *Yegua muerta, Venado tuerto, El bragado, El tordillo,* etcétera.

Nombres que perduran

La amplia enumeración de nombres propios y de animales que podríamos hacer, permanece con invariable exactitud en todos los derroteros del pasado y del presente siglo.

A los nombres de los distintos parajes, se sumaron más tarde el de los sujetos que transitaron por ellos, el de los animales y medios de viaje y transportes utilizados, creándose de este modo una amplia guía o catálogo de nombres propios, de marcas, de registros de troperos, de diligencias y mensajerías.

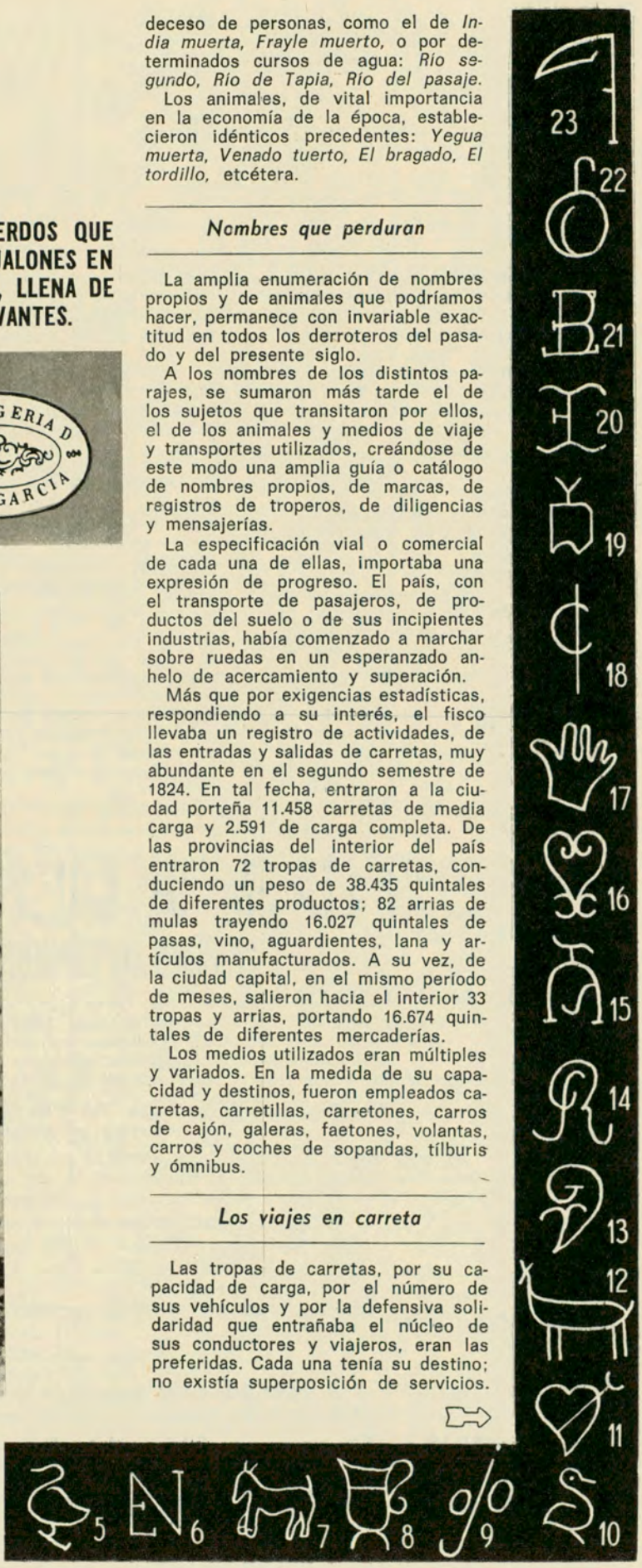
La especificación vial o comercial de cada una de ellas, importaba una expresión de progreso. El país, con el transporte de pasajeros, de productos del suelo o de sus incipientes industrias, había comenzado a marchar sobre ruedas en un esperanzado anhelo de acercamiento y superación.

Más que por exigencias estadísticas, respondiendo a su interés, el fisco llevaba un registro de actividades, de las entradas y salidas de carretas, muy abundante en el segundo semestre de 1824. En tal fecha, entraron a la ciudad porteña 11.458 carretas de media carga y 2.591 de carga completa. De las provincias del interior del país entraron 72 tropas de carretas, conduciendo un peso de 38.435 quintales de diferentes productos; 82 arrias de mulas trayendo 16.027 quintales de pasas, vino, aguardientes, lana y artículos manufacturados. A su vez, de la ciudad capital, en el mismo período de meses, salieron hacia el interior 33 tropas y arrias, portando 16.674 quintales de diferentes mercaderías.

Los medios utilizados eran múltiples y variados. En la medida de su capacidad y destinos, fueron empleados carretas, carretillas, carretones, carros de cajón, galeras, faetones, volantas, carros y coches de sopandas, tílburis y ómnibus.

Los viajes en carreta

Las tropas de carretas, por su capacidad de carga, por el número de sus vehículos y por la defensiva solidaridad que entrañaba el núcleo de sus conductores y viajeros, eran las preferidas. Cada una tenía su destino; no existía superposición de servicios.



Juan Antonio Reina (1838) realizaba sus viajes con tropa propia, a Santiago del Estero, Tucumán y Salta; *Toribio Barrionuevo* (1840) tenía por destino la ciudad de Mendoza; *Juan Manuel Borda* (1840) viajaba hasta las provincias de Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy, etcétera.

No sólo se viajaba por necesidad o por afanes comerciales. Ya en 1848, en un diario porteño aparece un anuncio de los señores *Castro & Cía.*, anunciando que poseían y alquilaban volantas y coches *para paseo, visitas y otros usos de lucimiento.*

Los viajeros valoraban la seriedad y solvencia de estas empresas de transporte, considerando el buen estado y calidad de los vehículos, comodidades y condición de sus boyadas o caballos.

Por descuido, podía tomarse pasaje de primera o... de la peor condición. Uno de estos propietarios troperos, en sus anuncios, previene a sus favorecedores: *provista de boyada superior.*

Lo último, entrañaba una garantía en la marcha, sin prolongados y frecuentes detenimientos por flacas defecciones de sus elementos de tracción a sangre.

Las que festoneaban los límites fronterizos o se aventuraban por las proximidades de las endebles líneas de fortines, no iban más allá de Tandil, Quequén, Azul, Chascomús, San Miguel del Monte, Navarro, Guardia y Villa de Luján, Pergamino, Rojas, Salto Argentino, San Pedro, Lobería, Pilar, Areco y San Nicolás de los Arroyos.

Mensajerías con destino fijo

A medida que en parte se lograba la pacificación de los indios, ya muy entrada la mitad del siglo pasado, las mensajerías, correos del Estado y multitud de empresas privadas unieron entre sí a la mayoría de los pueblos del interior de Buenos Aires.

Así como hoy cada fabricante sustenta el prestigio o la marca de sus automotores, en los años enunciados cada una de estas empresas de transportes se hallaba registrada en la Dirección General de Correos.

Cada una de ellas giraba a su solo nombre, como propietario y director responsable de las alternativas del viaje, honestidad y capacidad de los mayorales, postillones y buen estado de las caballadas.

A semejanza de las estaciones ferroviarias o empresas de ómnibus de hoy, cada una de ellas poseía su corralón o punto de partida determinado.

Además de las *Mensajerías Argentinas y Correos del Estado,* establecidas en 1855, otras llevaban los nombres de *Mensajería del Progreso, Calatala del Sud, La Infalible, Flor del Oeste, Del Comercio de los Pueblos, Nuevos Peninsulares, Del Pergamino a San Nicolás, Nueva Esperanza, La Brisa del Desierto, Sueño de la Mañana, La Protegida de los Saladeros, Comercio de*

ESCOPETA FM "SI" CAL.20

2 CAÑONES SUPERPUESTOS

(FABRICADA BAJO LICENCIA BERETTA DE ITALIA)

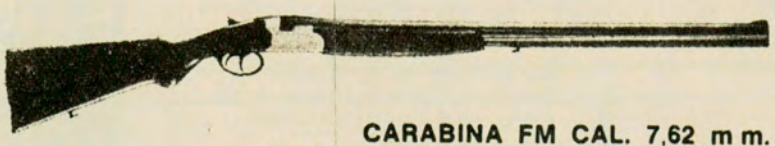
- Longitud de los cañones: 710 m m.- peso 2,550 kg.
- Montaje de los cañones por el sistema "Monobloc".
- Martillos ocultos sistema "Hammerless".
- Martillo montado sujeto en la parte superior por el fiador.

CARABINA AUTOMATICA FM CAL. 22 L.R. MODELO SPORT

(FABRICADA BAJO LICENCIA BERETTA DE ITALIA)

Es una carabina automática liviana apta para toda clase de justas deportivas y tiro a campo abierto

CALIDAD INSUPERADA, RENDIMIENTO CONTROLADO, EFICIENCIA COMPROBADA



CARABINA FM CAL. 7,62 m m. NATO (.308 W) PARA CAZA MAYOR.

CARABINA FM 7,65 m m., PARA CAZA MAYOR

Ambos modelos se producen con y/o sin mira telescópica

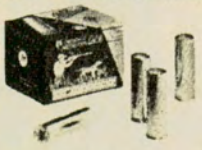
DIRECCION GENERAL DE FABRICACIONES MILITARES

Cabildo 65, Buenos Aires.



OTROS PRODUCTOS "FM" PARA CAZA DEPORTIVA

- Cartuchos FM cal. 22 largo rifle "inoxidantes"
- Cartuchos de caza metálicos, cal. 12 - 14 - 16 -20 y 28
- Vainas metálicas para cargar cartuchos de caza, cal. 12 - 14 - 16 - 20 y 28.
- Elementos para recarga para cartuchos metálicos.



- Cápsulas fulminantes Nos. 5 y 6.
- Cartuchos de supervivencia cal. 7,62 m m. NATO.
- Cartuchos de supervivencia cal. 11,25 m m.
- Pólvora sin humo para caza Z-50

T 125

Ajó, La Vascongada y otras veinte más.

Las que se consideraban más evolucionadas y modernas, destacaban en su papelerío comercial, contenido entre las orlas de un óvalo, la veloz silueta de una diligencia tirada por dos yuntas de caballos.

Eran frecuentes los errores sustentados en los diseños. Los caballos se muestran sin las guarniciones, al modo de los corceles mitológicos.

Otras señalaban los nombres de sus propietarios, recorrido, días de partida y siluetas de caballos en actitud de correr.

Casi todas fueron la expresión del esfuerzo privado, portadoras de comunicación y progreso entre los pueblos, de mejoramiento vial y de parte del magro bienestar de sus dueños.

Muchas sucumbieron en uno de los asaltos de los aborígenes, otras experimentaron inmediatos quebrantos comerciales y no fueron pocas las que cesaron por carecer de pasajeros.

Caballos y marcas

Especialmente los hombres, no se avenían a viajar en aquellos modernos medios; eran lentos, violentos, asfixiantes y colectivos.

El caballo aún seguía manteniendo sus caballerescos prestigios criollos, preferido por los señores y jinetes gauchos, de desigual categoría social y económica.

Bien montado, casi siempre llevando tropilla por delante, cabalgaba cortando campo, a la velocidad de sus exigencias, con animales de su propia marca.

Los jinetes viajeros del siglo pasado, confiaban en sus propios medios, en la reconocida capacidad, sangre y resistencia de los caballos de su marca.

Los habían recibido en legado de sus mayores, eran productos que ellos habían criado en sus campos, eran frutos de un amansamiento especial, hechos "ajustar" —como diría un automovilista— a sus necesidades, inclinaciones y personal temperamento.

Con arraigado y orgulloso sentido de propiedad, la marca, de vital importancia en todos los tiempos, la ostentaba el caballo en el cuarto posterior, como evidente registro de su exclusivo medio de transporte.

De ahí partían sus gustos y sus tradiciones. Valerse por sí mismo, marchar o detenerse a voluntad, depositar su seguridad y su confianza en el animal que montaba y en los que de reserva llevaba en su tropilla.

Por el anterior y por este modo, considerado muy ligeramente, el hombre de nuestras latitudes aprendió a crear los personales o colectivos medios de viaje, rapidez y potencia de sus diferentes marcas, cuando los campos no eran huellas, ni los caminos firmes rutas pavimentadas, sobre las cuales la excesiva velocidad no nos permite identificar pelos ni marcas. ♠

S 578

nuestros mosaicos anduvieron en carretas...

Desde 1874 fabricamos mosaicos para los argentinos y siempre produciendo calidad: "la de nuestros abuelos" y la técnica más avanzada: la de QUADRI.



EUGENIO P. QUADRI S.C.I.F.I.

1ª Fábrica Argentina de Mosaicos

Gascón 483, Bs. As.

Frente al Hospital Italiano

S 43

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.





PORTAESTANDARTES



TODOS los sábados, a las 11 de la mañana, quienes frecuentan la histórica Plaza de Mayo y los turistas ávidos de escenas representativas graban en sus retinas o en las cámaras fotográficas una ceremonia colorida y enérgica. Frente a la Casa Rosada, en el corazón mismo de la urbe, allí donde se han sucedido a través de los años sucesos culminantes de la nacionalidad, se realiza la ceremonia del relevo de la Guardia de los Granaderos a Caballo.

También junto al Mausoleo del General San Martín, donde montan guardia los días de semana, en homenaje a su ilustre fundador, o escoltando marcialmente a los Embajadores que presentan sus cartas credenciales al Presidente de la República, los Granaderos ponen en la ciudad una nota de emoción.

La sola mención del *Regimiento Granaderos a Caballo General San Martín* trae a la memoria una serie de hazañas íntimamente vinculadas con la historia latinoamericana y que reconocen su origen en la determinación del gobierno superior provisional de las Provincias Unidas del Río de la Plata de designar a José de San Martín como Teniente Coronel de Caballería y *"Comandante del Escuadrón de Granaderos que ha de organizarse"*.

Esto, que sucedía en 1812, fue el comienzo real de la epopeya sanmartiniana. En el Cuartel del Retiro, ubicado aproximadamente en la intersección de las actuales calles Arenales y Maipú, junto a la plaza San Martín, se inició el severo entrenamiento de ese cuerpo que combatió en San Lorenzo (donde tuvo su bautismo de fuego), en la Banda Oriental, en Alto Perú, en Chile, en Perú y en Colombia, constituyéndose en la pieza esencial de la libertad americana.

¿Cómo se elige un granadero?

Esa larga tradición, mantenida a través del tiempo, ha hecho del regimiento uno de los destinos más honrosos para los oficiales, suboficiales y tropa del arma de caballería. En los 29 distritos militares del país se eligen, anualmente, con destino a esta unidad, que es la única que incorpora conscriptos de todas las provincias del país, soldados que, además de ser alfabetos, deben tener *"buena conformación y apariencia física, estatura superior a 1,75 m y que sepan andar a caballo"*. Además, se trata todos los años de que estén representadas dos localidades estrechamente relacionadas con



DE LA GLORIA



La apostura viril de los Granaderos a Caballo revive, cada día, la histórica gesta emancipadora.

la vida del cuerpo y de su fundador: *San Lorenzo* y *Yapeyú*.

De esta manera, es fácil encontrarse en el cuartel del Regimiento, ubicado en la calle Luis María Campos, de la Capital Federal, con soldados de Río Gallegos, La Quiaca, Orán, Comodoro Rivadavia, etc., en un intento de síntesis nacional que, por cierto, se cumple cabalmente.

Los granaderos son elegidos de acuerdo con las normas ya mencionadas, de tal forma que cualquiera de los ciudadanos que cubren esos requisitos puede ser reclutado para el Regimiento. Excepcionalmente, los mismos conscriptos pueden solicitar ese destino, aunque no existe ninguna reglamentación que determine ese trámite. Sí pueden solicitar destino, con grandes posibilidades de ser aceptados, pues la costumbre lo ha determinado, los descendientes de los protagonistas de la epopeya sanmartiniana. Este año, por ejemplo, forma parte del cuerpo el conscripto Helguera, descendiente directo del chasqui que mantuvo comunicados a San Martín y Belgrano en momentos fundamentales de nuestra historia.

Los seis escuadrones

En 1826, de regreso a la patria después de la gloriosa gesta, el regimiento fue disuelto, de acuerdo con la determinación del Libertador de no intervenir en las luchas civiles. En 1903, quedó reconocido nuevamente, ya que se juzgó *"conveniente conservar en el Ejército de la Nación la representación del glorioso Ejército de la Independencia mediante la reorganización de uno de sus cuerpos más beneméritos"*, como dice el considerando del decreto del Presidente Roca. El borrador de dicho decreto, de puño y letra del General Ricchieri, se conserva en el Museo del Regimiento como una de las piezas más preciadas.

En 1907, el Presidente Figueroa Alcorta lo designó *"escolta presidencial"*. Se determinó, asimismo, que *"le corresponde el servicio de escolta al personal diplomático acreditado ante el gobierno, cuando concurre a presentar credenciales al Poder Ejecutivo"*.

En los desfiles, la inconfundible formación del Regimiento aparece encabezada por su jefe, por su ayudante, por un corneta y por seis suboficiales que llevan los portaestandartes de los seis escuadrones que constituyen el cuerpo. Los escuadrones llevan los nombres de los hitos más gloriosos de la gesta americana: *Río Bamba, Junín, San Lorenzo, Maypo, Chacabuco* y *Ayacucho*.

Los cuatro primeros están compuestos por soldados a caballo. Los dos restantes por soldados a pie. Son éstos los que cumplen funciones de seguridad en la Residencia Presidencial de Olivos (se turnan alternativamente). Los primeros, a su vez, están encargados de realizar las guardias en la Casa de Gobierno. Existe, además, un escuadrón de *Comando y Servicios*, que vela por el mantenimiento regular del cuartel.

¡Viva la Patria, granaderos!

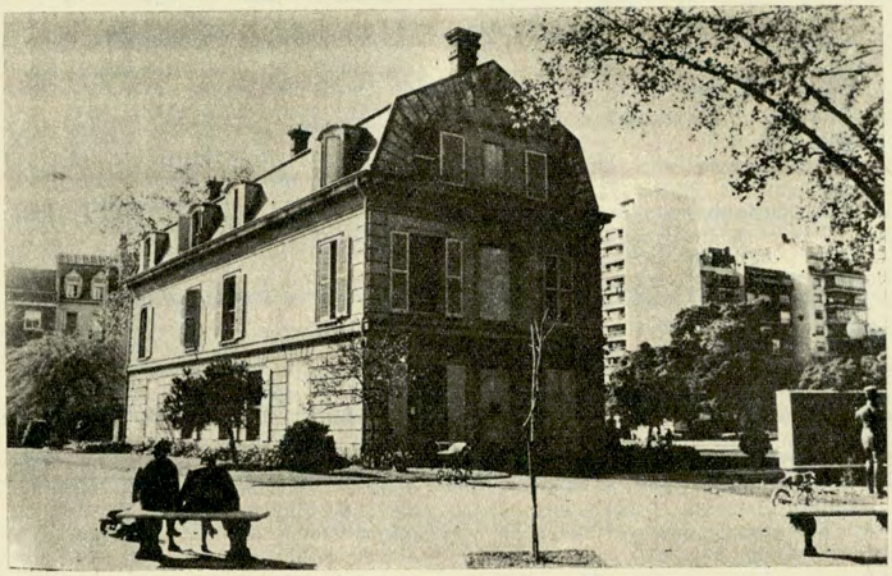
Además de los 750 conscriptos que componen, aproximadamente, los siete escuadrones mencionados, hay anualmente unos 150 soldados que reciben instrucción militar en el cuerpo y que, después de la Jura de la Bandera, pasan a desempeñarse en el Servicio de Informaciones de Estado, Consejo Nacional de Seguridad, Subsecretaría de Defensa y en la misma Casa de Gobierno, pero sin vestir el uniforme característico del Regimiento. Simplemente llevan un pequeño distintivo, que es el común a los demás conscriptos.

La vida cotidiana en el Regimiento es la propia del arma de caballería. Pero en algunas ocasiones se pone de manifiesto toda la carga histórica de este cuerpo que, entre otras honrosas misiones, tiene la de custodiar el Sable Corvo del Libertador, en el templete blindado que es, sin duda, el centro neurálgico del cuartel. En las formaciones del Regimiento, junto al mástil y al busto del General San Martín, y frente al monumento que recuerda al heroico Cabral, el Jefe pronuncia su nombre: *"Sargento Juan Bautista Cabral"*, dice con voz grave.

El sargento más antiguo del cuerpo, ubicado solo frente al monumento, se adelanta con tres pasos enérgicos y responde, en un grito que es una apelación a lo más hondo del ser nacional: *"Murió por la patria, pero vive en nuestros corazones. ¡Viva la Patria, granaderos!*

Y el estentóreo grito de *¡"Viva"!* con que todos los Granaderos responden se convierte, entonces, en un símbolo mayor de la nacionalidad, ya que en él se unen las tradiciones de Yapeyú, San Lorenzo y de todos los puntos de la patria. Y a veces, como sucede este año, se suma la sangre misma de los protagonistas de la epopeya de América, en la voz enronquecida de algún descendiente que, con orgullo, ha pedido prestar servicio como Granadero de San Martín. ♠

En la réplica de la Casa de Grand Bourg, que fue donada por la esposa del historiador José Pacífico Otero, funciona el Instituto Nacional Sanmartiniano.



"San Martín y sus nietas", escultura emplazada frente al Instituto.



PENSAMIENTO Y EJEMPLO DEL PADRE DE LA PATRIA

Una visión actualizada del ideario que guió los pasos de San Martín, a través de un autorizado intérprete de su singular personalidad.

NADIE mejor que el General Carlos A. Salas, presidente del *Instituto Nacional Sanmartiniano* y fervoroso difusor del ideario del Libertador, para brindar una imagen actualizada del prócer. Por eso lo hemos visitado en su despacho del Instituto, que funciona en el réplica de la casa de Grand Bourg, en la Capital Federal. Ese es, en rigor, el cuartel general del culto a José de San Martín. Un culto vibrante que el general Salas mantiene con pasión argentina y americana.

"La función del Instituto Nacional Sanmartiniano —nos dice— *es mantener viva la llama del culto al General San Martín en Argentina y en los países por él libertados, hacer conocer debidamente su figura, no solamente como militar sino como hombre: su personalidad moral, su personalidad espiritual y los renunciamientos a la gloria, al poder y a la riqueza que caracterizaron su vida. Para cumplir estas finalidades fue fundado en 1933 este Instituto, que en un principio fue privado. En 1944 el gobierno de la Nación comprendió que tan importante misión relacionada con el Padre de la Patria no podía estar en manos privadas y lo transformó en organismo oficial, dándole la denominación que hoy tiene."*

El General Salas explica así las características esenciales y los objetivos de la institución: *"La primitiva fundación la debemos al Dr. José Pacífico Otero, y esta casa donde funciona el Instituto fue donada por su esposa en cumplimiento de un mandato póstumo de aquél. Para cumplir las finalidades del Instituto estamos desarrollando un Congreso Nacional Sanmartiniano en las 22 provincias argentinas, en la Capital Federal y en la Gobernación de Tierra del Fuego. Este congreso pretende dar vida actual al pensamiento sanmartiniano, porque la vida del pensamiento debe tener una evolución constante para que éste pueda dar sus frutos".*

El hombre de los renunciamientos

"En todos los actos en homenaje al Padre de la Patria se recuerda, en general, al San Martín militar y al San Martín político. Desde acá, nosotros queremos presentarlo bajo otro aspec-

El general Salas analiza el valor actual del ideario del Libertador.

to, o sea el San Martín hombre, el San Martín moral y espiritual, el hombre de los renunciamientos, dice Salas.

"En los momentos que vive la humanidad —agrega—, *y en especial estos pueblos de América, conviene recordar a estas grandes personalidades americanas que tremolaron su bandera redentora en busca de la libertad de los pueblos, como manera de enseñar a la juventud el sacrificio que ellos realizaron para que hoy disfruten de esta hermosa libertad en que vive el continente."*

Cómo funciona el Instituto

Es interesante lograr una idea exacta de la forma en que se desenvuelven las actividades del Instituto Nacional Sanmartiniano. Desde ese verdadero comando operativo que es la sede de Palermo, se atiende a las solicitudes de las 35.000 escuelas que hay en el país. A su pedido, se envían folletos, láminas, se contesta a las consultas de carácter histórico y se mantiene asesoramiento constante sobre temas sanmartinianos, incluso sobre la iconografía del prócer.

"No debe olvidarse —recuerda el General Salas— *que la Ley 15.538, que rige la vida del Instituto, establece la obligatoriedad del asesoramiento de la entidad en todos los actos de cualquier naturaleza a ejecutarse por el Estado, o con participación del mismo, relacionados con el General San Martín."*

La institución cuenta con un *Consejo Superior,* encabezado por el *Presidente,* quien ejerce la representación oficial. Existe, asimismo, *la Academia Sanmartiniana,* integrada por veinte académicos, que tiene como misión realizar estudios científicos-históricos para determinar "la verdad histórica sanmartiniana". Este cuerpo elabora la obra cumbre de la entidad, los *"Documentos para la historia del Libertador General San Martín".* Esa importante colección comenzó a aparecer en 1953; actualmente se está imprimiendo el tomo noveno y se piensa que se llegará por lo menos, a la edición de veinte volúmenes.

Las *Asociaciones Culturales Sanmartinianas* reemplazaron a las "filiales" que existían en todo el país.



Se trata, en verdad, de entidades autónomas, que pueden formarse espontáneamente en cualquier punto de la República. Una vez lograda su organización mínima, pueden solicitar su asociación, la aprobación de los estatutos y el reconocimiento de la comisión directiva. De esa manera pueden trabajar en íntima vinculación con el Instituto, ya que persiguen las mismas finalidades de difusión y esclarecimiento.

Proyección internacional

Otra actividad del Instituto, ésta de carácter internacional, es la fundación de Institutos Sanmartinianos en las capitales de las repúblicas americanas y en las ciudades europeas donde el *Libertador* residió. Existen institutos en Lima (fundado en 1935 por José Pacífico Otero, el gran difusor y admirador de José de San Martín), Bogotá, México, Managua. Este año se fundó el de España, que funciona en la Embajada Argentina en Madrid.

En un viaje que incluirá América Central, Estados Unidos, Francia, Italia, Bélgica e Inglaterra, desde julio a noviembre de este año, el General Salas (que solventa la *tournée* con su propio peculio), procederá a fundar institutos similares, en los que la figura del Libertador, sus virtudes y su prédica serán motivo de enseñanza y ejemplo.

La tierra de los argentinos

"Hoy es necesario más que nunca hacer comprender y sentir la libertad de que disfrutamos. Este es el gran mensaje que nos dejó San Martín, y si ese mensaje pudiera condensarse en una sola palabra, ella sería LIBERTAD. Los movimientos actuales que están perturbando a estos pueblos de América se basan, en nuestro concepto —dice el presidente del Instituto—, *en dos circunstancias principalmente: una de ellas es la falta de comunicación entre padres e hijos, para que estos últimos no encuentren un vacío espiritual al azar de nuevas teorías, que al final nos privan de la libertad de pensamiento, de sentir y de obrar libremente y, por lo tanto, empieza en el joven la falta de fe en sus mayores, olvidando que el progreso del mundo que vivimos, en la ciencia, en la técnica, en las artes, no ha sido el fruto de la juventud sino del hombre maduro.*

"Y en segundo término, es menester que jóvenes y personas maduras no solamente comprendamos intelectualmente la libertad, sino que la sintamos con el corazón. Sólo sintiéndola hemos de defenderla porque nada se defiende mejor que lo que se ama."

Y concluye el General Salas:

"Es indispensable que los argentinos comprendamos el pensamiento sanmartiniano, entendiendo que sobre la propiedad privada que pueden tener los ciudadanos hay una propiedad general de todos los argentinos, pues todos somos dueños de una partícula de la tierra argentina, y un metro de esa nieve cautiva en las frías regiones de la cordillera de los Andes, vale tanto para el sentimiento argentino como un metro de tierra en la calle Florida o en la avenida Santa Fe de Buenos Aires. Es menester que nuestros compatriotas, y especialmente nuestra juventud, hundan el pie en el suelo argentino, escuchen sus latidos y quieran a esa tierra. Sólo así estaremos preparados para defender la libertad que nos señaló esa cumbre americana que se llamó José de San Martín, y así cumpliremos el gran mensaje que nos legó." ♠

EL PROBLEMA CAMINERO

DIFICULTADES PARA UNA SOLUCION INTEGRAL

Los caminos son las arterias vitales de la nación. Esto es un lugar común, pero también una verdad irrefutable. Mediante ellos es posible la comunicación de poblaciones, el intercambio de productos, el turismo, el transporte de los saldos exportables a los puertos de embarque, etc., etc. Sin caminos no hay desarrollo. Decir *sin caminos* es lo mismo que decir *sin transporte.* Está probado que la falta de servicios de transporte, en la mayoría de los países en desarrollo, es uno de los principales factores de pobreza e importante obstáculo al crecimiento económico y progreso social. La falta de esos servicios retrasa considerablemente el aprovechamiento de los recursos naturales, la industrialización, la expansión del comercio, la educación y aún la formación profesional. Por lo que se refiere a la Argentina, uno de los factores que más ha frenado y frena su desarrollo económico es la carencia de una red vial como la que realmente necesita.

El mayor enemigo: la distancia

El mayor enemigo del desarrollo argentino es la distancia. Un país con casi tres millones de kilómetros cuadrados que solamente posee 40.000 kilómetros de rutas generalmente deficientes (más del 55 por ciento de tierra), forzosamente tiene que progresar con lentitud. La naturaleza le ha dotado de importantes riquezas. Posee petróleo en Mendoza, Salta, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego; carbón mineral, en Mendoza y Santa Cruz; mineral de hierro, en Río Negro y Jujuy; inmensos bosques —madera abundante y variada—, en el Centro, Norte, Oeste y Sur de la República. Pero los núcleos de población más numerosa y los centros fabriles se hallan instalados lejos de los centros de producción. El de mayor importancia demográfica, industrial y comercial es Buenos Aires y sus contornos, prolongación de la Capital Federal. En él se encuentra la cuarta parte de la población del país y una proporción muy elevada de sus industrias y comercios. En él se consume la mayor parte de lo que se produce. Pero la lejanía que lo separa de los focos productores le fuerza a invertir en transporte sumas cuantiosas que encarecen cuanto se consume.

Para utilizar el gas natural de Comodoro Rivadavia hubo que construir un gasoducto y luego acoplarle otro que permitiese el consumo del fluido producido por los yacimientos de Neuquén, y se habla de construir otro más para aprovechar el que contienen los de Salta y Mendoza. Para usar el petróleo de la Patagonia se emplea una numerosa y muy cara flota naviera. El de Mendoza, Salta y Neuquén llega por trenes y barcazas. La naturaleza obliga a realizar todo esto, pues es



imposible cambiar el estado de cosas creado por ella, ni modificar sustancialmente lo realizado por el hombre en materia de aglomeraciones humanas, industriales y comerciales. En 1962, el 50 por ciento de la población argentina, el 50 por ciento de las ventas minoristas, el 50 por ciento de los automóviles, el 50 por ciento de los camiones, el 50 por ciento de los ómnibus, se hallaban concentrados alrededor de Buenos Aires, en radios de 270, 218, 244 y 36 kilómetros, respectivamente. Esos porcentajes no han sufrido alteración apenas.

La Argentina, país aislado

La Argentina es un país regionalmente aislado por falta de vías de comunicación. Para que el vino de Mendoza llegue a Tucumán o Corrientes, tiene que pasar por Buenos Aires. Todavía en este país no se ha dado la integración territorial y por eso no se ha alcanzado la unidad geoeconómica, que se logrará cuando se construyan miles de kilómetros de caminos. Cada territorio argentino es un compartimiento estanco. El Chaco (99.633 kilómetros cuadrados), rico en bosques,

por Jacinto Toryho

PARA AUTOCLUB

ARGENTINO



tanino, algodón, ganadería, está aislado de Córdoba, Mendoza, Tucumán. Mar del Plata no puede enviar su pescado a esas ciudades directamente: primero han de cruzar la Capital Federal. Centros como Bahía Blanca, Río Cuarto, Azul, Goya, Santiago del Estero, La Rioja, Rawson, Concordia, Reconquista, Jujuy, etc., sólo pueden comunicarse entre ellos previo rodeo por Buenos Aires. Cualquier intercambio de productos representa un forzoso encarecimiento a causa del oneroso aumento de fletes. Esto lógicamente impide o retarda el desarrollo.

Como contrapartida, el fomento del desarrollo exige carreteras. ¿Por qué, siendo la Argentina un país tan extenso como incomunicado internamente, no existe en él una auténtica conciencia vial? Su deficiente red caminera construyóse hace 40 años en su mayor parte. Desde entonces apenas si en este rubro se ha hecho algo. El hecho de que una nación tan extensa y rica como ésta haya permanecido indiferente ante el problema que para ella representa no disponer de comunicaciones en el grado del que tiene necesidad, constituye una prueba de que sus dirigentes han carecido de visión. Guillermo de Orange, que fue un gran estadista, dijo que *ningún país es tan rico como para darse el lujo de tener malos caminos*. Pareciera que la Argentina ha tratado de rectificarle; pero sin fortuna.

Cómo se hicieron los caminos que tenemos

Hasta 1932, caminos y puentes fueron en la Argentina elementos dispersos, reveladores de la ausencia de una política vial. En esa fecha se produjo aquí algo singular. Un grupo de hombres políticos hizo ver a la nación la imperiosa necesidad de caminos que la aquejaba; coincidió esto con la actitud de un tucumano, el Ing. Justiniano Allende Posse, circunstancias merced a las cuales la bien nacida Ley de Vialidad —ley N° 11.658— halló su expresión práctica. Inspirábase esa ley en la experiencia norteamericana y se adaptaba perfectamente a las características de nuestro país. Hasta entonces no había habido en la Argentina legislación vial alguna. No existía coordinación entre los gobiernos nacional, provinciales y municipales sobre tasa vial. Se carecía de un sistema de financiación sano, realista y exento de complejidades. Faltaban asimismo organismos administrativos adecuados, y también ilustración sobre economía general del trasporte y sobre otras cuestiones viales. Era indispensable, antes de nada, disponer de recursos económicos para poder trocar en realidad los sueños, y entonces alguien tuvo la idea de hacer que los caminos fueran pagados, en primer término, por los usuarios. Con un fondo formado por sólo 2 centavos de impuesto sobre el consumo del litro de nafta, se proyectó y construyó una red troncal de carreteras que puso en comunicación muy distantes puntos del territorio nacional, y aún alcanzaban esos recursos para dar participación a las provincias que se acogieran al plan nacional establecido. Gracias a ese instrumento legal fueron construidos los caminos que vinculan a la capital de la República con Mar del Plata, Bahía Blanca, Rosario, Córdoba, Mendoza. El plan vial tuvo viento a favor, hasta que sobrevino la revolución de 1943, que modificó ese estado de cosas. A pesar del aumento registrado en la venta de combustibles y lubricantes, la libertad de acción de Vialidad Nacional quedó trabada. A seguido, se produjo la distracción de los recursos destinados a promover el desarrollo vial, y la construcción de caminos quedó paralizada. La desidia y la falta de visión en política caminera caracterizan esa y otras etapas de la vida argentina. "Falta de estadísticas, de planificación, de aprovechamiento de los fondos recaudados e incluso de los créditos abiertos en el exterior, son algunos de los reproches que es posible hacer a los políticos de un ayer reciente." A partir de 1938, en 28 años se construyeron 28.000 kilómetros de caminos —no todos pavimentados—: 1.000 kilómetros por año, en un país cuya área continental —excluyendo las Malvinas y la Antártida— es de 2.808.492 kilómetros cuadrados. Es de justicia poner de relieve que durante la década posterior a la sanción de la ley 11.658, los propietarios de las tierras donde se ejecutaban obras viales, prestaban amplia y espontánea colaboración. Sin cobrar derechos, cedían a Vialidad Nacional y a los organismos provinciales la arena, tosca, piedra y los restantes materiales locales necesarios para las obras. Procedían con clara conciencia de los beneficios —individuales y generales— que reportaban las vías de tránsito. En el presente no ocurre lo mismo. Durante el régimen depuesto en setiembre de 1955 aumentó notablemente el precio de la nafta, pero el impuesto correspondiente a vialidad fue desviado de su legítimo destino. No se construyeron rutas nuevas y se abandonó el cuidado de las construidas, transitadas cada día por mayor cantidad de automotores, superior a lo admisible.

Una peculiaridad negativa

El gobierno provisional que sucedió al régimen peronista encomendó la dirección de Vialidad Nacional al Ing. Allende Posse, que la dirigiera también en su etapa original y fecunda, y le asignó, en julio de 1956, un fondo de $ 1.500 millones para desarrollar, en el curso de cinco años, un plan de caminos con vistas al fomento agrícola. Luego le otorgó un crédito de $ 2.000 millones y sancionó reformas a la Ley de Vialidad, en virtud de las cuales la acción caminera dispondría durante veinticinco años del total de los ingresos provenientes del impuesto a los combustibles. Pero pareciera que entre nosotros los planes de largo aliento no prosperan. Una peculiaridad arraigada es la de modificar —léase, mejor, anular— lo proyectado por el antecesor, no importa que ello sea excelente. La norma consiste en hacer tabla rasa de todo. Así, tomando como pie una disposición administrativa que

➪

no fue dada a publicidad ni ha podido establecerse por quién fue impartida, lo dispuesto por el decreto-ley 505/58, que fijaba cómo debían entregarse mensualmente y sin alteración los fondos para vialidad, dejó de cumplirse. Y las empresas petroleras dejaron de entregar el producto de lo recaudado para construir caminos. El incumplimiento de la ley significó, hasta febrero de 1959, la no percepción de pesos 1.600 millones, restados a la obra vial de todas las provincias y de la red troncal nacional. Los presidentes de los organismos viales reuniéronse en La Plata y reclamaron la entrega de los fondos retenidos. Pero la transgresión continuó vigente. Los reclamantes, en lugar de recursos económicos, recibieron únicamente la explicación de que los fondos de Vialidad habían sido empleados para satisfacer necesidades de Y.P.F.

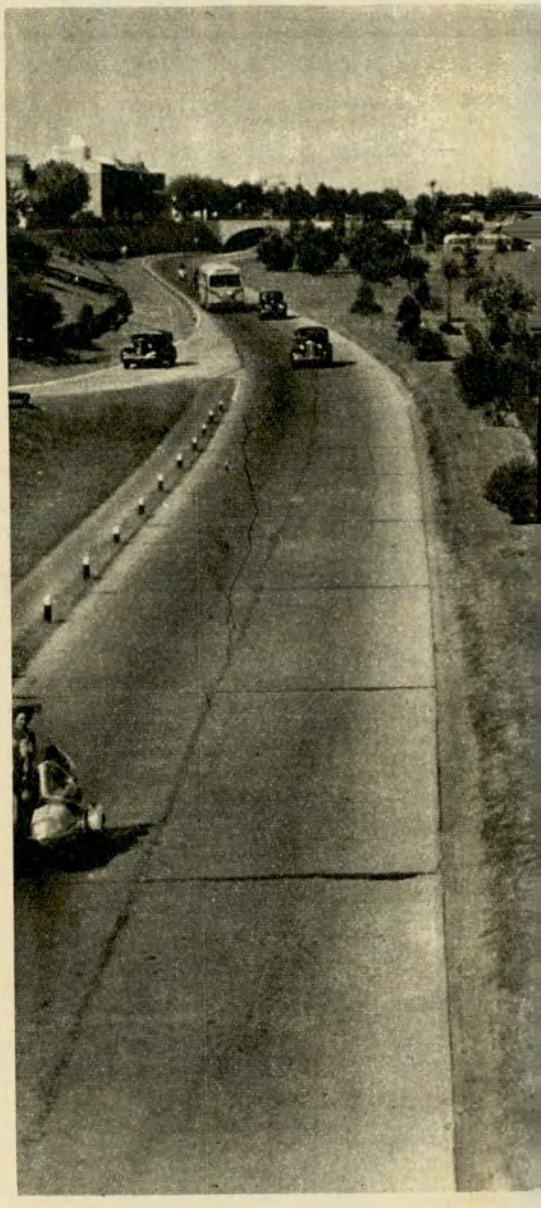
El Fondo de Vialidad no volvió a recuperar su autárquica fisonomía originaria. Los diversos gobiernos sucesivos no prestaron mayor atención al problema caminero, como lo prueba la labor cumplida en ese terreno. En verdad, se ha seguido y se sigue percibiendo gravámenes con destino a la construcción y mejoramiento de carreteras; mas en virtud del decreto 10.670/61, el fruto de aquéllos ha sido encauzado hacia finalidades que benefician a otros sectores. O lo que es igual: los automotoristas que pagan los gravámenes están solventando otros servicios, de los que se aprovechan quienes no pagan por ello. En 1965, por ejemplo, por los cuatro impuestos fundamentales del Fondo Vial, el del automotor aportó pesos 58.768.000, cantidad que fue distribuida así: a Caminos, $ 24.032.800; a Rentas Generales, $ 13.248.300; a Energía y Combustibles, $ 23.481.000. En 1967, la cifra recaudada por igual concepto superó los $ 75.000.000, suma de la que solamente se dedicaron a Caminos $ 22.306.000. El citado decreto 10.670/61 acrecentó la aguda crisis vial argentina, al limitar drásticamente los fondos destinados a obras camineras. A seguido, la ley 16.657 convalidó tal injusticia, creándose así una limitación permanente al establecerse los impuestos en valores absolutos y fijos, en vez de valores porcentuales, no obstante que se vivía en plena inflación. El resultado ha sido que los fondos regulares no alcanzan prácticamente para encarar ninguna obra nueva. Si Vialidad Nacional tuviera que valerse únicamente de los recursos que le asigna la ley 16.657, del 31 de diciembre de 1964, es evidente que no le alcanzarían para la reparación de los caminos existentes, deteriorados por el tiempo y el uso.

Pese a que los automotores acarrean (1967) el 80 por ciento del tonelaje que se trasporta anualmente en el país y el 85 por ciento de los pasajeros de media y larga distancia, se continúa disponiendo de los fondos reunidos para financiar la construcción de rutas, en detrimento del objetivo básico. Y por si fuera poco, se subvenciona con $ 80.000 millones anuales al ferrocarril, que sólo trasporta el 8 por ciento de las cargas y el 14,66 por ciento de los pasajeros. Y aun cuando se comprueba cómo el volumen del transporte automotor aumenta, la Argentina apenas construye caminos, no obstante tener a su disposición 62.500.000 dólares (1962), concedidos a largo plazo y módico interés por el Banco de Reconstrucción y Fomento y la Agencia para el Desarrollo Internacional, del gobierno de los Estados Unidos.

II CIFRAS COMPARATIVAS: LA ARGENTINA Y OTROS PAISES

La red vial argentina, que no guarda relación con la magnitud del territorio ni con el desarrollo económico y cultural del país, llega a unos 200.000 kilómetros, de los que sólo un 15 %, aproximadamente, se hallan asfaltados y otro 14 %, mejorados. El resto lo forman caminos de tierra, intransitables cuando llueve. La red troncal que une entre sí a las capitales de provincia y a la vez hace de vínculo con los puertos de embarque, se calcula en 45.000 kms, pavimentados en menos de la mitad de su extensión; el 55 % carece de pavimento. Canadá, por cada mil kilómetros cuadrados de territorio tiene 12,7 kms de caminos pavimentados, 34,8 kms de caminos mejorados y 33,7 kms de caminos de tierra. La Argentina, por cada 1.000 km² de territorio tenía en 1963 —las cifras no han variado gran cosa— 6,6 kms de caminos pavimentados, 8 kms de caminos mejorados y 53 kms de caminos de tierra. El déficit argentino es notable. Según el ingeniero Allende Posse, "en 1930 estábamos diez mil veces atrás de Francia; solamente teníamos 200 kms de caminos firmes de acceso a las ciudades, mientras poseíamos 400.000 automotores prisioneros en las urbes". Conforme a información de la Federación Internacional de Carreteras, la Argentina figuraba, en 1962, con tan sólo 15.000 kilómetros de caminos pavimentados (1), mientras que México figuraba con 40.000 kms y Brasil con 25.000 kms. En el nomenclátor internacional y tomando como base el kilometraje pavimentado, la Argentina figuraba (1967) después de Estados Unidos (más de 6.000.000 de kms), Francia (650.000 kms), Rusia, Canadá (371.497 kms), China, Alemania Occ. (324.793 kms), Gran Bretaña (329.000 kms), Australia (269.949 kms), India (199.673 kms), Sudáfrica (70.000 kms), Italia (69.996 kilómetros), Nueva Zelandia (68.076 kilómetros), Holanda (66.063 kms), España (79.516 kms), Checoslovaquia (48.000 kms), Polonia (45.000 kilómetros), Finlandia (47.785 kms), Bélgica (46.000 kms), Yugoslavia (39.219 kms), Noruega (38.918 kms), Japón (40.000 kms), Turquía (30.880 kilómetros), México (45.920 kms), Brasil y Colombia (25.000 kms). Paraguay, en 1955 tenía unos pocos kilómetros de caminos pavimentados. En los últimos siete años ha construido muchos kilómetros de carreteras, de los cuales más de 300 de ruta pavimentada cruzan la selva, abierta a pi-

(1) La Enciclopedia Omeba, (1967), asigna a la Argentina 9.415 kms pavimentados.





cada, hasta la frontera con Brasil, donde se construyó el magnífico puente internacional sobre el Alto Paraná; y 800 kms de camino cortan el monte chaqueño hasta la frontera con Bolivia. Antes se tardaba un mes en efectuar este recorrido; ahora se efectúa en dos días. Los caminos están rescatando el territorio perdido. 40.000 familias se han radicado allí; el gobierno les da, a cada una, 40 hectáreas de tierra, créditos y asistencia técnica. Con un parque automotor argentino de 2.000.000 de unidades —relativamente cuatro veces más que Brasil, teniendo en cuenta superficie y población, y dos veces más que México—, esa superioridad no se refleja en caminos.

Red caminera desconsoladora

La escasez de nuestra red caminera firme es desconsoladora. El pavimento apenas si ha llegado a los Lagos del Sur, a través del riquísimo Alto Valle del Río Negro; no así a las cataratas del Iguazú, a través de la fabulosamente rica provincia de Misiones (¡que cuenta, por ahora, con sólo 62 kms de caminos asfaltados!). Millares de toneladas de productos por valor de millones y millones de pesos, se pierden cada año en diversas provincias a causa de la imposibilidad de trasportarlos con rapidez y económicamente a los centros de consumo, y esto por falta de caminos. La riqueza nacional que se malrota es casi tanta como la que se aprovecha. Está probado que la geoeconomía del país exige la construcción racional de por lo menos 40.000 kms de caminos pavimentados y el mejoramiento de las carreteras existentes, muchas de las cuales se hallan en deplorable estado a causa del tránsito excesivo y pesado que soportan. Construcción racional quiere decir que los caminos deben obedecer a un sentido económico, a un sentido real de la circulación y que deben obedecer a principios, a características derivadas de la naturaleza del tráfico y del caudal del mismo.

A mediados de 1962, la Agencia para el Desarrollo Internacional otorgó a la Argentina un préstamo de 30,5 millones de dólares, y el Banco de Construcción y Fomento, otro de 32 millones de dólares. Ambos préstamos estaban destinados a la realización de obras en las rutas siguientes: 3, 8, 36, 9, 98, 11, 90, 26, 34, 38, 151, 234, 40 y 237. Tales obras implicaban la construcción o el mejoramiento de 1.835 kms de caminos divididos en 43 secciones de catorce carreteras, programa cuya realización se esperaba completar en tres años. Ese programa, aunque está en marcha, aún no ha sido cumplido íntegramente. La lentitud que se nota en este rubro es bien notoria: todavía, a mediados de 1967, en algunos casos los técnicos de la Dirección General de Vialidad trabajaban sobre esquemas fijados en el plan de 1932. Tres décadas de indecisión. Y esto, porque no se tiene presente que sin buenos caminos la riqueza natural de la nación permanecerá estacionaria, si el trasporte de la materia prima o de los efectos industriales gravita de manera onerosa, elevando los precios al extremo de impedir toda competencia aun con los productos similares provenientes de mayores distancias, pero favorecidos por económicos fletes marítimos.

Es necesario convencerse de que la Argentina constituye una unidad económica y de que no será suficiente su autoabastecimiento de combustibles livianos y pesados, ni el impulso ya impreso a la siderurgia, si no se da solución a los viejos y actuales problemas que han postergado la construcción y el mejoramiento de caminos. Entre 1935 y 1943, el promedio realizado de tales construcciones fue de 2.500 kilómetros por año, mientras que en los años posteriores, hasta 1961, dicho promedio anual alcanzó solamente a 500 kms, es decir la quinta parte.

Examen geoeconómico-vial de la Argentina

Un examen geoeconómico-vial del país es lo que mejor puede facilitar el conocimiento cabal de la situación caminera nacional.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES (307.569 km²): Sus carreteras asfaltadas no superan el 25 por ciento de las que necesita; es indispensable la construcción de no menos de 3.000 kilómetros de caminos pavimentados, la ejecución de 4.000 kms de caminos mejorados en zonas rurales, y más de 400 kms asfaltados en zonas urbanas y de turismo, más un ensanche de 3 metros a lo largo de 550 kms, y la mecanización total de la conservación de los caminos de tierra.

SANTA FE (133.007 km²): Tiene unos 3.000 kms de caminos pavimentados y más de 17.000 de caminos de tierra. Su próspera agricultura requiere que sean multiplicadas las rutas de acceso al litoral y en particular a sus puertos, tarea que la falta de material pétreo encarece.

CORDOBA (186.766 km²): La construcción, el mejoramiento y el desarrollo caminero en gran escala, es tarea que ha hecho indispensable el desgaste a que las rutas están sometidas por el crecimiento de la población y de la cantidad de automotores en circulación, el aumento de las corrientes turísticas y la radicación de industrias nuevas.

LA PAMPA (143.440 km²): El desplazamiento de su producción hacia el puerto de Bahía Blanca, así como la intensificación de aquél y la reactivación de éste, dependen de la transitabilidad de la ruta 35, columna vertebral de su sistema caminero. Pero en la estación de las lluvias, varios de sus tramos tórnanse intransitables, paralizándose entonces actividades vitales para el progreso de la zona. Esos tramos deben ser pavimentados en su totalidad e igualmente los de Castex-Metileno, Trebolares-Larroudé y Castex-Santa Isabel, límite con Mendoza, de la ruta nacional 143. Lo realizado por el gobernador Ismael Amit en el campo vial —rutas nacionales 35, 188, 152 y 143— es testimonio de lo que puede hacerse cuando en verdad se quiere hacer. De ese esfuerzo da idea el que, en 1966, Vialidad Nacional adeudaba a La Pampa 350 millones de pesos. La Pampa constituye el paso

⇨

EL PROBLEMA CAMINERO ARGENTINO

obligado de las corrientes de tránsito hacia los más importantes centros de producción y el Sur argentino, circunstancias que hacen impostergable la necesidad de dotarla de la amplia red caminera que permita una verdadera integración geográfica con todas las regiones del país.

ENTRE RIOS (78.784 km²), *CORRIENTES* (88.199 km²), *MISIONES* (29.801 kilómetros cuadrados): Es imperioso poner fin al aislamiento de regiones como la Mesopotamia, por ejemplo. Esta no podrá progresar con la fuerza que sus condiciones naturales determinan en tanto no lleguen a ella las herramientas del desarrollo, que, en este caso, son caminos, puentes, túneles, etc., que permitan el entronque integral de la "isla mesopotámica" con el resto de la nación. El túnel subfluvial, el puente sobre el Colastiné (cuya construcción ha durado más de diez años), el complejo vial Zárate-Brazo Largo (que ha dormido más de medio siglo en los anaqueles burocráticos) y el puente Corrientes-Barranqueras, contribuirán en alto grado a neutralizar ese aislamiento.

La pavimentación de la ruta nacional Nº 14 permitirá conectar Brazo Largo (Entre Ríos) con Oberá, en el corazón de la región misionera, con una extensión de 900 kms, debiéndose contemplar también la construcción de caminos de acceso. Es decir, que dicha ruta será el eje troncal, que se integrará con la ruta Nº 12 y con las redes camineras de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, en la actualidad harto precarias.

El puente que unirá a las provincias de Corrientes y Chaco cuenta con un préstamo aprobado por el Banco Interamericano de Desarrollo; su longitud será de 1.700 metros y su costo de 4.886 millones de pesos. Las obras en el cauce del río Paraná consistirán en un puente principal de 510,40 metros de longitud; obras de acceso al puente principal, lado Chaco, de 826 metros de longitud; y las de acceso, lado Corrientes, de 330,40 metros de longitud. La calzada será de 8,30 metros de ancho, con dos veredas laterales de 1,30 metros de ancho útil, cada una. Los viaductos en el lado Chaco comprenderán 5 puentes con una longitud de 668,50 metros; los del lado Corrientes tendrán una longitud de 370 metros.

Todavía no hacen más de veinte años, había quien opinaba que en Corrientes no debían construirse obras que facilitaran el acceso desde el Este. Ese criterio, esa hipotética muralla defensiva, contribuyó a frenar el desarrollo de la provincia.

Claro que no basta construir puentes para terminar con el aislamiento



de la Mesopotamia; hay que construir también caminos, o quizá sea más importante construir primero éstos en dirección a los puertos fluviales, pues la Mesopotamia goza de un gran medio de comunicación no explotado, que son sus grandes ríos Paraná, Paraguay, Alto Paraná y Uruguay, navegables o flotables en casi todo su curso, y no existe razón para que no sean aprovechados.

TUCUMAN (22.524 km²): Con 460 kilómetros de rutas nacionales (no totalmente pavimentadas) y 1.028 kms de caminos de tierra, presenta unos y otros en situación lastimosa debido al tránsito sumamente intenso a que están sometidos. Abundan, entre los vehículos, los carros con llantas —aros— de acero de cinco centímetros, sin elásticos, que trasportan más de cuatro toneladas y que dificultan seriamente la conservación de las rutas. Esta provincia necesita la pavimentación de 500 kms de caminos.

CHACO (99.633 km²): Para el desarrollo de la economía chaqueña son esenciales las rutas nacionales 11, 16, 89, 90, 94 y 95. En tanto no sean totalmente pavimentadas, la provincia no podrá realizar obras semejantes en sus propios caminos. De la transitabilidad de las primeras depende el desplazamiento de la producción forestal y agrícola del Chaco, que posee 1.470 kilómetros de caminos de tierra, carentes de toda obra básica.

FORMOSA (72.066 km²): La ruta nacional Nº 11 representa la principal salida hacia el Sur de la producción algodonera de esa provincia. Esa ruta, que es una extensión de las más importantes del trazado panamericano que une a la Capital Federal con el Paraguay, ya ha sido pavimentada totalmente. Es urgente pavimentar la ruta nacional Nº 81 que atraviesa la provincia de Este a Oeste, más de 700 kms.

SANTIAGO DEL ESTERO (135.254 kilómetros cuadrados): Dispone esta provincia de 1.500 kms de rutas nacionales exiguamente pavimentadas, y 15.000 kms de caminos de tierra. El atraso en materia vial es tan considerable como lastimoso, y representa un gran obstáculo para el desarrollo de esta zona.

CATAMARCA (99.818 km²): El total de sus caminos suma 2.130 kms, de los cuales 430 pavimentados y parte de ellos son enripiados, de 3 metros. La escasez de recursos, falta de equipos y las condiciones topográficas de la región conspiran contra la construcción de modernas carreteras, que su población reclama.

JUJUY (53.219 km²): La ruta nacional Nº 56, que une a la capital de la provincia con San Pedro, es cruzada por numerosos arroyos de copioso caudal en la estación lluviosa, que imposibilitan el tránsito. El tramo Mendieta-Empalme, de la ruta nacional Nº 34, recibe todas las aguas de las tierras altas, lo que dificulta también el trasporte en ciertas épocas del año. Es necesario, pues, levantar la rasante del tramo y construir puentes sobre los más caudalosos cursos de agua. Otro tanto hay que hacer en la ruta nacional Nº 9, que todos los años suele interrumpirse en algún sector por las crecientes del río Grande.

SALTA (154.775 km²): Por causas geográficas necesita esta provincia carreteras pavimentadas, así como también un puente sobre el río Caldera, y la ruta Orán-Los Toldos.

LA RIOJA (93.331 km²): Esta provincia necesita por lo menos la vinculación vial directa entre La Rioja y Chilecito, ahorrando 192 kms a que hoy obliga la Sierra de Velasco; también la construcción de un puente sobre el río Bermejo, en la ruta 40, y la pavimentación de 130 kms sobre la ruta 20, que pasa por el sur de la provincia y vincula a San Juan con Córdoba.

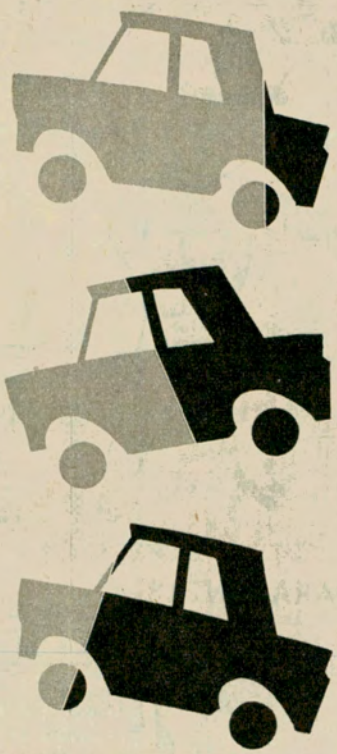
SAN LUIS (76.748 km²): Estas son sus necesidades viales más notorias: pavimentación del tramo Lomas Blancas-La Chañarienta; pavimentación del tramo Volcán-Saladillo y construcción de un camino entre Nahuel Mapa y La Maroma.

SAN JUAN (86.137 km²); *MENDOZA* (150.839 km²): Estas dos ricas provincias cuyanas necesitan desarrollo y reparación de caminos. En ambas existen grandes extensiones de caminos de huellas (en Mendoza, más de 2.300 kilómetros), que deben convertirse gradualmente en obras básicas y caminos mejorados.

REGION PATAGONICA (786.632 kilómetros cuadrados): La enorme vastedad de esta zona, con sus rutas marginales convergiendo hacia el lejano vértice sureño; las ingentes distancias que separan del resto del país sus puntos intermedios; los lugares inhóspitos que atraviesan aquéllas; su pujante producción agropecuaria, forestal y minera, y el interés turístico que despiertan sus bellezas naturales, todo ello suscita la necesidad de vincular a la Patagonia con la zona central de la República mediante una red caminera que contemple las dilatadas posibilidades de desarrollo que esta región promete; red que debe ser trazada en forma orgánica y con vistas a las innumerables rutas secundarias que en el futuro surgirán. ♠

(Continuará)

PUBLICIDAD A.C.A.



PARA ASEGURAR SU AUTOMOVIL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
FIA AIT FITAC

SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

A TARIFAS Y FRANQUICIA QUE BRINDAN UN POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO

POLIZA **1** — ROBO, HURTO, INCENDIO Y RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS

POLIZA **2** — CONTRA TODO RIESGO

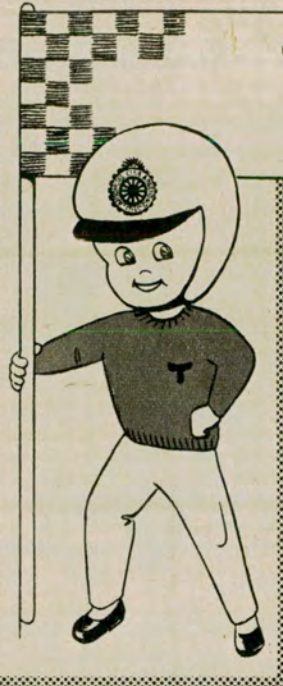
FACILIDADES DE PAGO

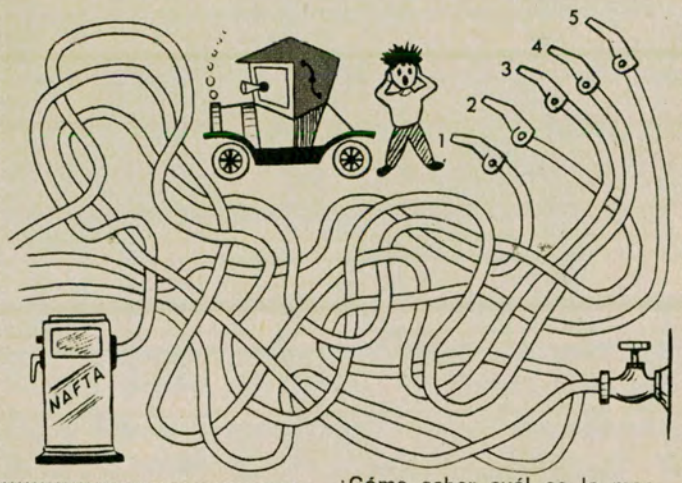
1 CUOTA AL CONCRETAR EL SEGURO Y 5 BIMESTRALES

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 CUBREN

TUERQUITAS

la sección de los niños

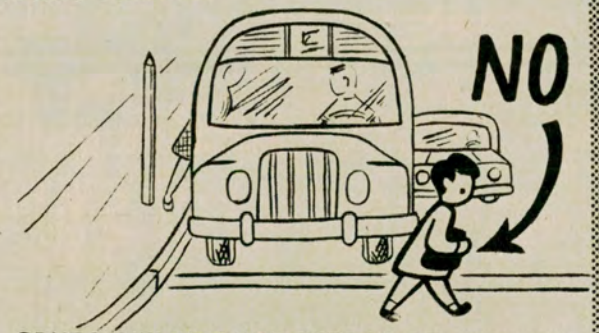




¿Cómo saber cuál es la manguera de la nafta y la del agua? Sigue con un lápiz el recorrido de cada una

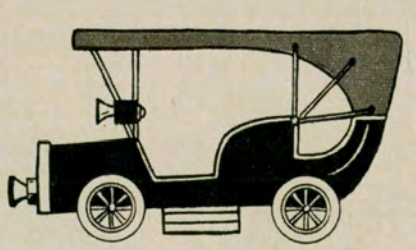


PARA PINTAR



CRUZA SIEMPRE POR DETRAS DEL VEHICULO DEL CUAL ACABAS DE DESCENDER; UN VEHICULO DETENIDO PUEDE OCULTAR A OTRO QUE LLEGA. ¡RECUERDALO!

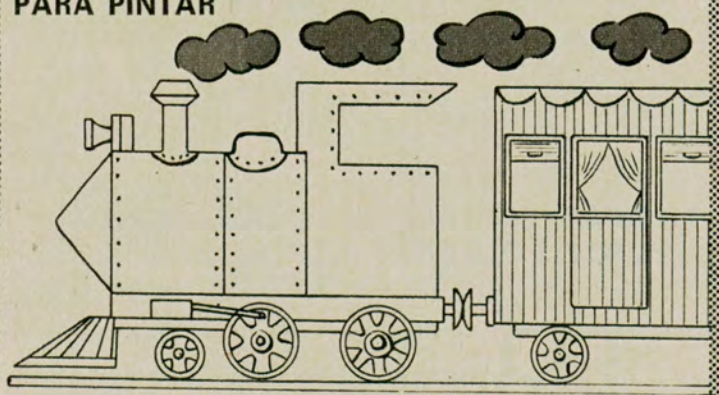
¿QUIEN ES EL MECANICO?





Une con una línea los puntos numerados, según su orden, y sabrás quién es.

PARA PINTAR



REDOBLA TU ATENCION AL CRUZAR LAS VIAS DEL FERROCARRIL; DEBES HACERLO CUANDO LAS BARRERAS ESTEN LEVANTADAS Y MIRAR ANTES HACIA AMBOS LADOS

REVISA CON FRECUENCIA TU BICICLETA PARA COMPROBAR QUE TODOS SUS ELEMENTOS ESTAN EN PERFECTAS CONDICIONES DE USO.

PRESTA ATENCION Y RESPETA LAS INDICACIONES DEL **ALUMNO-GUIA** DE TU ESCUELA.

JUEGO DEL **CAMINO SEÑALADO**



Se juega con un dado y tantas fichas como niños intervengan en el juego. Según el significado de las señales de los **cuadros** se premiará o no, al jugador que llegue a caer en ellos.

Cuadro Nº 2, **Prohibido el tránsito de camiones** (adelantarse hasta el cuadro siguiente). Nº 5, **Cruce ferroviario** (disminuye la velocidad, retrocede dos cuadros). Nº 7, **No girar a la izquierda** (puede adelantarse a la derecha cuatro cuadros). Nº 10, **Pendiente en subida** (adelantarse cuatro cuadros). Nº 15, **Pare** (retroceder dos cuadros). Nº 17, **Estacionamiento permitido por una hora** (adelantarse un cuadro). Nº 21, **Escuela** (despacio, retroceder un cuadro). Nº 23, **Pista obligatoria para ciclista** (retroceder siete cuadros). Nº 26, **Semáforo** (luz verde, paso libre, se adelanta seis cuadros). Nº 29, **Camino transversal** (precaución, retroceder un cuadro). Nº 31, **Semáforo** (luz roja, no puede avanzar, en el próximo tiro no juega). Nº 33, **Dirección obligatoria** (se adelanta seis cuadros). Nº 36, **No avanzar** (retrocede cuatro cuadros). Nº 38, **Camino resbaladizo** (disminuye la velocidad, retrocede un cuadro). Nº 41, **No estacionar** (adelantarse un cuadro). Nº 43, **Semáforo** (luz amarilla, precaución, retroceda un cuadro). Nº 45, llega primero al Automóvil Club Argentino y ¡Gana!

Educación Vial

Lírica Italiana y



Sala del Teatro Metastasio, en Prato (Italia). Fue inaugurado en el año 1830. Allí se desa

TRES ETAPAS DE UN VIAJE A TRAVES DEL TIEMPO Y LA MUSICA: CATANIA, PRATO Y NAPOLES EN EL RECUERDO

Cuando existe en el viajero una pasión por todo aquello que se relacione con el mundo de la lírica, es indudable que el recorrer Europa en general, y dentro ya del tópico específico, Italia en particular, le deparará más de una satisfacción y aun sorpresa. Y si al deslumbramiento del espectáculo teatral, al que asistirá en salas cuyos nombres ya son de por sí un sello de garantía —Opera de París, Opera de Viena, Scala de Milán, Opera de Roma, San Carlo de Nápoles—, une la visita a museos y lugares relacionados con el arte lírico, la satisfacción de que hablamos al comienzo se acrecentará en relación directa con el grado de curiosidad investigativa que ostente el *dilettante*.

En nuestras correrías a lo largo y a lo ancho de la bota itálica, muchas fueron las satisfacciones que nos salieron al paso, y, algunas de ellas, relacionadas con nuestro país y su acervo musical. Hablaremos hoy de tres visitas encuadradas dentro del título de este relato.

Catania y la casa donde nació Bellini

Llegamos a Catania en un caluroso atardecer de octubre. La clásica y eterna *fumata* del Etna nos saludaba desde la distancia. Y nosotros la mirábamos arrobados, pensando que hacía 150 años, quizá Bellini —en esa ciudad nacido— también la habría contemplado, extasiada el alma que dictaba a su pluma nerviosa las notas sublimes de Norma, Sonámbula, I Puritani...

Con ser Catania una ciudad plena de atractivos para el turista —no faltan allí viejas iglesias, museos, anchas avenidas, paseos—, la atención de nuestra visita se centraba en la casa donde, en 1801, naciera el Genio de la Melodía. Era día domingo: sin prisa y sin pausa, los habitantes de la ciudad se dirigían a los templos a cumplir sus deberes religiosos. Los que ya lo habían hecho formaban corrillos en las aceras u ocupaban las mesas de los bares, saboreando el clásico *caffe*.

Así, caminando, deteniéndonos, cambiando una palabra con un transeúnte, llegamos a la arcada que daba acceso a la vieja casona que hace cerca de 200 años albergó el primer gemido de quien, con el correr del tiempo, crearía la dulce invocación:

Casta Diva, che inargenti
Queste sacre, antiche piante.

Recuerdos Argentinos



ollan temporadas líricas de gran envergadura.

por Carlos Furbatto

PARA AUTOCLUB

Al entrar en el patio de acceso, recordamos por similitud a nuestro viejo, querido y porteñísimo barrio de San Telmo, con sus vetustos conventillos. Desde una puerta, una mujer, entrada en años y en kilos, observaba nuestros movimientos; su vestimenta, totalmente negra, delataba la ancestral modalidad siciliana: era factible que denunciara así su viudez desde hacía 25 años (por lo menos) y hasta el fin de sus días.

Por angosta escalera de piedra ascendemos al primer piso: llamamos y el cuidador nos da acceso al mundo belliniano. Todas las paredes están recubiertas de cuadros, fotografías, documentos; las vitrinas exponen objetos personales del músico y las partituras originales, hojas y más hojas recorridas al milímetro por la mano del Maestro. En la galería de las primeras intérpretes de sus óperas se destacan netamente las de *Norma:* Giuditta Pasta, que creó el papel en La Scala en 1831; la Grisi y, enseguida, el rostro angelical de la que había de llevar en triunfo al personaje a través de toda Europa: María Malibrán. Y ya entre las intérpretes de este siglo, Eugenia Burzio, Rosa Raisa, Claudia Muzio, Gina Cigna. Pero hay algo que llama nuestra atención de manera especial: en lugar destacado, un cuadro con tres fotografías recuerda los cien primeros años del estreno de *Norma:* a la izquierda, Giuditta Pasta, su creadora; en el centro, Bellini; y a la derecha, la gran soprano Fidela Campiña. Aunque de origen español, y a pesar de haber efectuado su carrera en los principales teatros líricos del mundo, su permanencia de largos años entre nosotros, donde cumpliera una labor artística de relevancia —a la vez que el saberla radicada actualmente en Buenos Aires, junto a su esposo, el tenor argentino Carlos Guichandut, de tan aplaudida labor en nuestro Teatro Colón y en Europa, y que en forma inexplicable para sus muchos admiradores, permanece alejado de su actividad, en la plenitud de sus medios vocales y escénicos— nos hace considerar a la Campiña un poco nuestra, y es de allí que brota nuestra admiración y nuestro orgullo al descubrirla en marco tan destacado.

Miramos el reloj y vemos que han transcurrido tres horas en ese ámbito tranquilo y acogedor. Comenzamos a descender la escalera. El cuidador, con quien hemos departido un rato y ha contestado nuestras preguntas con suma amabilidad, coloca en una vieja victrola, a manera de despedida y homenaje a los argentinos, un disco de pasta del que surgen las voces inconfundibles de Tito Schipa y Toti Dal Monte, en el encantador duetto:

Prendi, l'anel ti dono...

Prato y su Teatro Metastasio

El día de nuestra llegada a Florencia, frente al celebérrimo Ponte Vecchio vemos un *carteHone* que anuncia para esa noche la inauguración de la temporada lírica en el Teatro Metastasio, de Prato, con *Il Trovatore* verdiano, cantado por Lugi Ottolini, Ettore Bastianini (recientemente fallecido), Margherita Roberti y, ¡oh sorpresa!, nuestra querida y recordada Fedora Barbieri. Apenas tenemos tiempo de procurarnos alojamiento, acomodar nuestro escaso equipaje y partir hacia la medieval Prato, distante 20 kilómetros de Florencia. Llegamos sobre la hora de comenzar el espectáculo, y un decorativo cartelito con la leyenda *No hay más localidades* frena nuestra impaciencia. Ruego, invocación de condición de turista extranjero, gestos implorantes, de nada nos valen; como último recurso invocamos una supuesta amistad con la Barbieri, a quien calificamos de artista exclusiva de nuestro Teatro Colón, y con la que solicitamos hablar de inmediato. A esta sola mención cambia la actitud de los irreductibles, y luego de un breve y secreto conciliábulo nos informan que lo único que pueden ofrecernos es un palco bajo, *avant scene,* cuyo costo es en nuestra moneda $ 8.000, cifra a la que, juntando nuestros tres capitales —éramos tres— de ese momento, podemos acercarnos sólo previa la supresión de un cero. Ello aparte, ¡nuestro atuendo!: no es el más apropiado para un palco durante una función inaugural, con etiqueta obligatoria; por todo lo cual, y sobre la base de lo que nos ofrecen, conseguimos que, cuando ya llegan al foyer las palabras de Ferrando: *¡Alerta!... ¡Alerta!...* seguidas de los primeros compases del dramático racconto, nos permitan el acceso a tres cómodos lugares de pie en *loggione,* que traducido en buen castellano quiere decir *paraíso.*

El Teatro Metastasio es una joya arquitectónica que data de 1830. Recientemente han terminado las obras de pintura y remodelación. La función y el elenco son magníficos. Terminada ésta corremos a los camarines, con el fin de saludar a los cantantes, y en primer término a la Barbieri. Nos recibe con la proverbial simpatía de que hiciera derroche siempre que estuvo en Buenos Aires. Nos sorprende la perfección de su español. El recuerdo emocionado que tiene para el Teatro Colón, calificándolo como *el teatro más grande e importante del mundo,* asombra al grupo de *tiffossi* que en ese

⇨

momento nos rodea, al oír mencionar una sala que casi con seguridad nunca han oído nombrar, y que, según se desprende de las palabras de la artista, tiene una trayectoria de primera línea. ¡Nos conocen tan poco fuera de nuestras fronteras!

Enseguida se refiere al *querido maestro Panizza*. ¡Con cuánta emoción lo evoca, dirigiéndola en las representaciones de *Orfeo* en el Teatro Colón y el apoyo que a las mismas brindó el melómano y culto público argentino!

Salimos del teatro y una lluvia torrencial acompaña nuestro paso por calles desiertas hasta la estación ferroviaria. Pero, ¿qué importa eso? Hemos conocido el Teatro Metastasio de Prato; tuvimos el placer de ver y oír un hermoso espectáculo, y, sobre todo, nos llevamos el regalo de unos minutos de diálogo con una de las más grandes voces de las últimas décadas, que hizo vibrar nuestro nacionalismo sano al evocar con su autoridad nombres tan queridos para nosotros como el Teatro Colón y el Maestro Héctor Panizza.

Nápoles, cuna y tumba de Enrique Caruso

Y, por fin, Nápoles, la de las *canzonettas*. Si en Catania veíamos el Etna, en Nápoles nos persigue la visión del renombrado Vesubio, tan unido a partir del primer siglo de nuestra era al triste destino de Pompeya y Herculano. En Nápoles todo es vida, energía, movimiento. El grito para llamarse, para saludar, o bien ofrecer la mercadería sobre una acera, da a sus calles una vivacidad que la distingue de las otras ciudades.

Atravesamos la Galería Vittorio Emmanuelle (¿qué ciudad o pueblo de Italia no tiene algún lugar público designado con ese nombre?) y en el otro extremo aparece la fachada dieciochesca del Teatro San Carlo, el mejor conservado desde su inauguración que posee el país. Pensamos que allí, durante años y junto a elencos memorables, se destacó nuestra gran mezzosoprano Luisa Bartoletti.

Nos acercamos a un viejo filatelista, que ofrece sus estampillas bajo una recova, para inquirirle por dónde podemos entrar al teatro, a fin de visitarlo. Nos mira huraño y nos contesta mal; luego se entera de que somos turistas argentinos y su rostro adquiere un aire de bonanza; él vivió en su juventud, 10 años en Buenos Aires: se siente casi compatriota nuestro y nos acompaña hasta la entrada.

Cumplida la visita, salimos dispuestos a ir a rendir nuestro mudo homenaje a una de las voces más célebres que ha producido la lírica mudial: Enrique Caruso. Al inquirir sobre el camino que debemos tomar hasta el camposanto, un joven sacerdote se ofrece a acompañarnos; es el cura de una aldea de montaña cercana a Nápoles, y debe hacer tiempo hasta la hora de su tren. Su compañía nos es útil permitiendo que nos movamos con soltura y naturalidad en una ciudad extranjera: la cadencia dialectal de su lenguaje hace que nos tomen a todos por napolitanos con sólo vernos caminar al lado de quien mantiene el diálogo.

Llegamos. El panteón es pequeño y sencillo. Guardamos silencio pensando en toda la gloria que duerme tras las rejas de la puerta. Y luego extraemos —a manera de homenaje— entre las mil y una anécdotas del cantante aquélla vivida en Buenos Aires, en 1915, y de la que, aún hoy, tenemos oportunidad de contemplar el resultado.

El hecho tuvo lugar en el hall de recepción del Hotel Plaza de Buenos Aires, y puso de relieve un aspecto de Caruso que no iba en zaga a sus cualidades vocales: su ingenio y rapidez mental, unidos a sus condiciones y afamadas dotes de caricaturista (es sabido que, en su camarín, ocupaba los momentos de descanso en hacer las caricaturas de sus compañeros de escena y también las propias, que luego obsequiaba). La presencia de Caruso en Buenos Aires fue uno de los acontecimientos más notables de ese año; todas las vidrieras de los comercios ostentaban su fotografía. Por ese entonces, el señor Doubell, gran melómano y coleccionista de autógrafos —fallecido hace poco tiempo—, era un muchacho de 20 años. En una casa de música vio una lámina que caricaturizaba al cantante en el papel de *Canio*, de Pagliacci. Consiguió que se la regalaran y feliz con su trofeo —que de inmediato pensó regalar a su madre, admiradora del divo— corrió al Hotel Plaza para tratar de que su ídolo se lo autografiara. Caruso regresaba en ese momento de su habitual paseo por la Plaza San Martín. El joven se acercó, entre deslumbrado y temeroso, y le pidió el autógrafo. Caruso miró el dibujo, y luego a su portador, y sin decir palabra se acercó al mostrador del conserje, donde tomó un lápiz. En el primer momento, el muchacho creyó de que el tenor rayaría el dibujo, molesto ante la osadía de presentarle su caricatura. Pero no: haciendo gala de un sentido de espontaneidad y de humor agudizado, trazó un pentagrama y escribió las notas y las palabras de la ópera, coincidentes con la actitud en que lo mostraba el diseño: *Io? Vi pare? —Enrico Caruso* ("¿Soy yo? ¿Les parece? —Enrique Caruso").

Aún hoy, la lámina, cuidadosamente enmarcada, adorna a la vez que ilustra la anécdota, escrita al dorso, desde un apacible rincón del hogar del señor Doubell.

Nos vamos alejando de la ciudad partenopea, rumbo a otros paisajes, a otros encuentros, que revivirán sin duda al retornar a nuestra tierra, rememorando la anécdota que hace sonreír con picardía y también la que lo hace con nostalgia. Y mientras, volvemos la cabeza para entonar las palabras de la *canzonetta*, nunca más oportunas que en este momento:

Addio mia bella Napoli...
Addio... Addio... ♠

Mausoleo donde descansan los restos de Caruso, en Nápoles, ciudad donde nació y murió el gran divo.



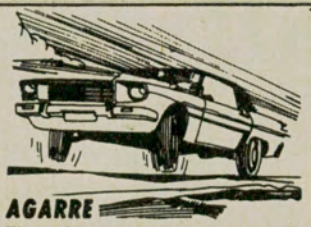


T 187

Y seguridad es sinónimo de buenos amortiguadores

NO ARRIESGUE

Los amortiguadores en mal estado impiden que Ud. controle totalmente el manejo, hacen que pierda estabilidad en las curvas y frene más allá del margen de seguridad. Y el accidente acecha!



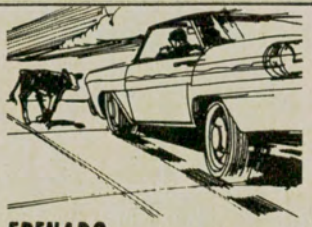
AGARRE

El accidente puede estar en la fracción de segundo en que la rueda salta y "despega" el coche del pavimento. Los amortiguadores impiden eso.



TENIDA

En las curvas, los Amortiguadores Monroe mejoran la "tenida" y afirman la estabilidad de su coche.



FRENADO

Los buenos amortiguadores aumentan notablemente el margen de seguridad del frenaje y la maniobra.

CMG

MONROE
máxima seguridad en amortiguadores

Hágalos revisar cada 20.000 Km. Su vida y la de los suyos está en juego.

Ahora Usted los tiene en todas las estaciones del A.C.A.



ASEGURE SU SEGURIDAD
AMORTIGUADORES

MONROE®

el mayor fabricante mundial de productos para el control de la marcha

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

Fábrica: Italia y Av. Márquez - José León Suárez - Prov. de Buenos Aires

DISTRIBUYEN: A.G.SA. S.A.C.I. y F. - Av. J. B. Justo 4128 • BEAUDEAN, do PORTO y Cía. Córdoba 1532 • CODEMSA S.A.C.I.F. e I. Av. J. B. Justo 3175 • HAYNOR S.R.L. Viamonte 1962 • VENTOR S. A.C. e I. - Gral. Hornos. 1221 y distribuidores en cada provincia del país.



La primera cubierta hecha con cintos de fibra de vidrio y armazón de poliester

¡Dura hasta el doble que las cubiertas comunes!

¡NUEVA!...

DECATHLON POLYGLAS

Es tan fuerte que su banda de rodamiento es prácticamente una banda extra. Es un tipo de cubierta completamente nueva, fabricada con doble cinto de fibra de vidrio —peso por peso más fuerte que el acero. Bajo la fibra, hay una recia armazón de telas de poliester de la era espacial. Y alrededor, como extra, una robusta banda de rodamiento de caucho Tracsyn.
Con Señales de Seguridad que aparecen cuando la cubierta ha llegado al grado de desgaste que aconseja su renovación.



GOODYEAR

Al Servicio de su Seguridad

HACIA CONCEPCION DEL

Una de las provincias nuestras que puede enorgullecerse de la fidelidad de sus poetas, es Entre Ríos, cantada con amor filial por voces de alta resonancia, como la de *Carlos Mastronardi*, que enriquece las antologías, o la de *Juan L. Ortiz* —esa figura entrañable, ese daguerrotipo de sí mismo— maestro de varias generaciones. O la de *Guillermo Saraví*, ya desaparecido. O las más recientes, aunque consagradas, de *Alfredo Veiravé*, *Carlos Alberto Alvarez*, *Gaspar Benavento*, *Martínez Howard*. Y conste que nombro, incluso, escritores que han emigrado a distintos lugares del país, sin desarraigarse de la tierra natal. Agreguemos la personalidad multifacética de *Emma de Cartosio*; la entrerriana —por herencia pero siempre proclamada— de Rafael Squirru, afincado en Norteamérica; las presencias introvertidas de *Elio C. Leyes*, *Ana María Garasino*, *Argentino Golz*.

Inamovibles en su Paraná capital, esa ciudad del parque hermosísimo extendido en las barrancas, esa ciudad que siempre mira hacia adentro. La misma que da la primera mujer Académica de la Historia: *Beatriz Bosch*. Y un Ministro de Educación y Cultura —para la provincia de Santa Fe—, un ministro-historiador-poeta: *Leoncio Gianello*. Y un Subsecretario de Educación —también para aquella provincia— de la talla de *Leopoldo Chizzini Melo*, sin lugar a dudas una de las voces más importantes de nuestra literatura nacional.

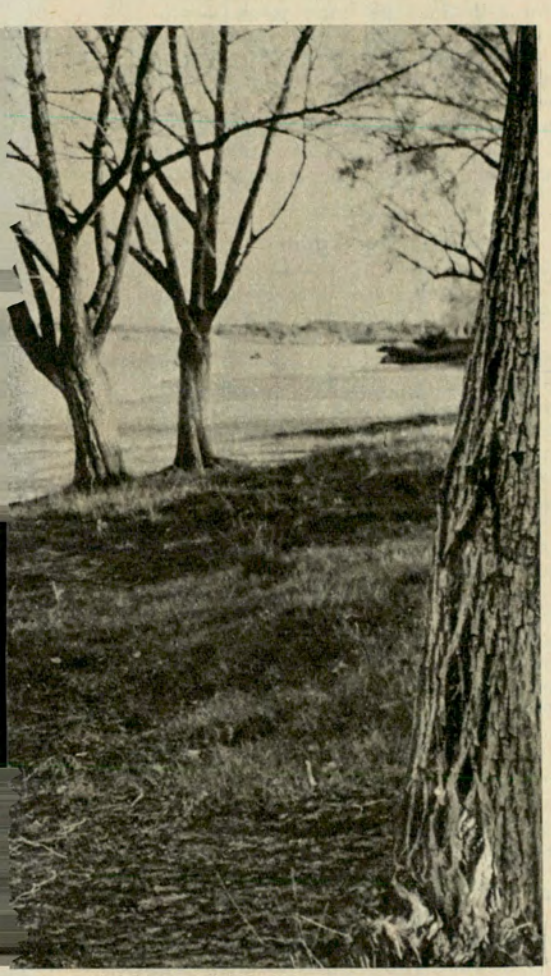
Habitantes de la cultura por excelencia, ninguno de ellos se ha circuns-





Patio del Histórico Colegio Nacional de Concepción del Uruguay.

URUGUAY



"Un fresco abrazo de agua la nombra para siempre", definió Mastronardi.

Ciudad pujante, progresista, intelectual; en ella el litoral se yergue como lanza de pelea...

por

Ana Emilia Lahitte

PARA AUTOCLUB

cripto a un folklorismo elemental o a esa versificación emotiva que suele confundirse con poesía. La obra de estos autores está sellada por la autenticidad particularísima con que el entrerriano defiende su naturaleza recatada y sensible.

Paisaje, raíz, poemas

Vayamos a las estrofas clásicas de *Carlos Mastronardi*, en *Luz de provincia*:

Un fresco abrazo de agua la nombra
[para siempre;
sus costas están solas y engendran
[el verano.
Quien mira es influido por un destino
[suave
cuando el aire anda en flores
[y el cielo es delicado.
La conozco agraciada, tendida
[en sueño lúcido.
Da gusto ir contemplando sus
[abiertas distancias;
sus ofrecidas lomas que alertan
[este verso,
su ocaso, imperio triste, sus
[remolonas aguas.

Pero, empecemos el viaje. Concepción del Uruguay —Uruguay a secas, como la llaman sus habitantes—, nos espera al final de un camino de varias horas de auto. Flanqueados por lomas y montes de aromos, por cuchillas húmedas y bosquecillos —con lujo de acacias y de mimosas— provincia adentro, nos mezclamos al ñandubay, al tala, el espinillo. Los palmares decoran la costa. Los pájaros, inseparables del ancho cielo entrerriano, sellan el horizonte.

Esos pájaros y aquellos árboles, con carta de ciudadanía litoraleña, son los mismos que *Carlos Alberto Alvarez* convierte en poemas de primerísima línea. El jacarandá, el algarrobo, el ciprés o el álamo, florecen en las magníficas coplas de *Cuando el tiempo es árbol.*

Un árbol quisiera ser
para sentirme contento
con el follaje en el viento
y hasta las nubes crecer.

Esa libertad arraigada, esa honda aspiración universal —privativa del hombre de la tierra—, no en vano se ha disciplinado en las sabias esperas de la naturaleza, en su compensación de savias y colores disueltos en el viento.

Gaspar Benavento nos dice que *"la calandria madruga a lo calandria / e inaugura la paz desde el surco recién abierto"*. Agrega: *"El aromito eriza su espinar montielero / para decir: soy del tiempo de Urquiza"*. Este fluido juego de la poesía descriptiva sólo puede ser jugado por quienes están, desde niños, en el secreto del amanecer y no se aíslan o se destruyen tras el cemento de las grandes ciudades y su mito.

Los poetas entrerrianos incorporan a su obra una forma de transparencia, de diáfana resolución estética que desemboca, de hecho, en una gran dignidad esencial.

Mientras el auto avanza, tierra aden-

⇨



La Fraternidad, tradicional internado del Colegio fundado por Urquiza.

tro, esta feliz comprobación se multiplica en estrofas que por algo se recuerdan.

Uruguay, a secas

El terreno se ondula, se diversifican las tonalidades cálidas.

El paisaje rural nos domina, aldeanamente. Cuesta entregarse a esa paz; cuesta, incluso, creer en ella, sobresaturados como estamos de urgencias mecanizadas.

Rozamos ya el cinturón antiguo de *Gualeguaychú* y nos acercamos a la meta: *Concepción del Uruguay* —Uruguay, a secas—, está muy cerca. Pronto llegaremos a su particularísimo clima de evocaciones.

Sabido es que las ciudades del interior, cuando llega un porteño, se yerguen como un escudo, quizá para que reparemos en sus blasones. Y uno nota cierta altivez indefinida en sus gentes hasta tanto sepan, a ciencia cierta, qué clase de *curiosidad* mueve al visitante.

No es reserva gratuita ni disimulada timidez lo que los encasilla en esa distancia psicológica. El turista suele ser un ave de paso que se diferencia a fondo del viajero. Y, al margen del espejismo de la Capital Federal y sus alrededores, los provincianos saben que ellos valen en proporción directa a la reserva nacional que significa su suelo. Todavía sufren, en muchas partes, el absurdo de una postergación que, felizmente, cada día que pasa pierde vigencia. Y nos enfrentan, de entrada, tal como lo haríamos nosotros, en su caso. Pero, en cuanto comprueban que un sano interés nos hace ir en procura de su verdad, la recepción, el abrazo, se vuelven inolvidables. Y se aprende lo que es hospitalidad, en argentino.

Una educación sin estridencias, una sinceridad que conmueve, son los presentes de la bienvenida. Y nos agasajan durante semanas enteras, de la mañana a la noche, haciéndonos avergonzar —sin proponérselo— ante la confrontación de su espontáneo darse al forastero y nuestra acostumbrada indiferencia, en circunstancias similares. ¿Cuándo, en Buenos Aires, disponemos de más de unas horas —retaceadas, por cierto— para dedicarnos a un huésped desconocido...? Y qué agradable es sentirse llevado y traído, con alegría, por aquella gente fraterna que se incorpora a nuestras vidas al mismo tiempo que el mapa de la Argentina deja de ser teórico.

Los grandes argumentos

Como corolario, una impaciencia fructífera nos mortifica. ¡Qué bueno! Y las preguntas se atropellan, casi compulsivas. ¿Por qué no se filma, de una vez, aquella extraordinaria reserva histórica? ¿Qué se espera para instalar las cámaras cinematográficas en los corredores del ilustre *Colegio Nacional* y sacar a la luz semejantes personajes de epopeya? La documentación audiovisual que reclaman nuestras escuelas salta a la vista por los cuatro costados de *Concepción del Uruguay*. Y desde el río deslumbrante hasta los claustros de los colegios seculares, las estancias, los pueblos vecinos, las estatuas que aún miran la época de *Urquiza*, podrían revitalizar, por sí solos, nuestros magros cuadros culturales.

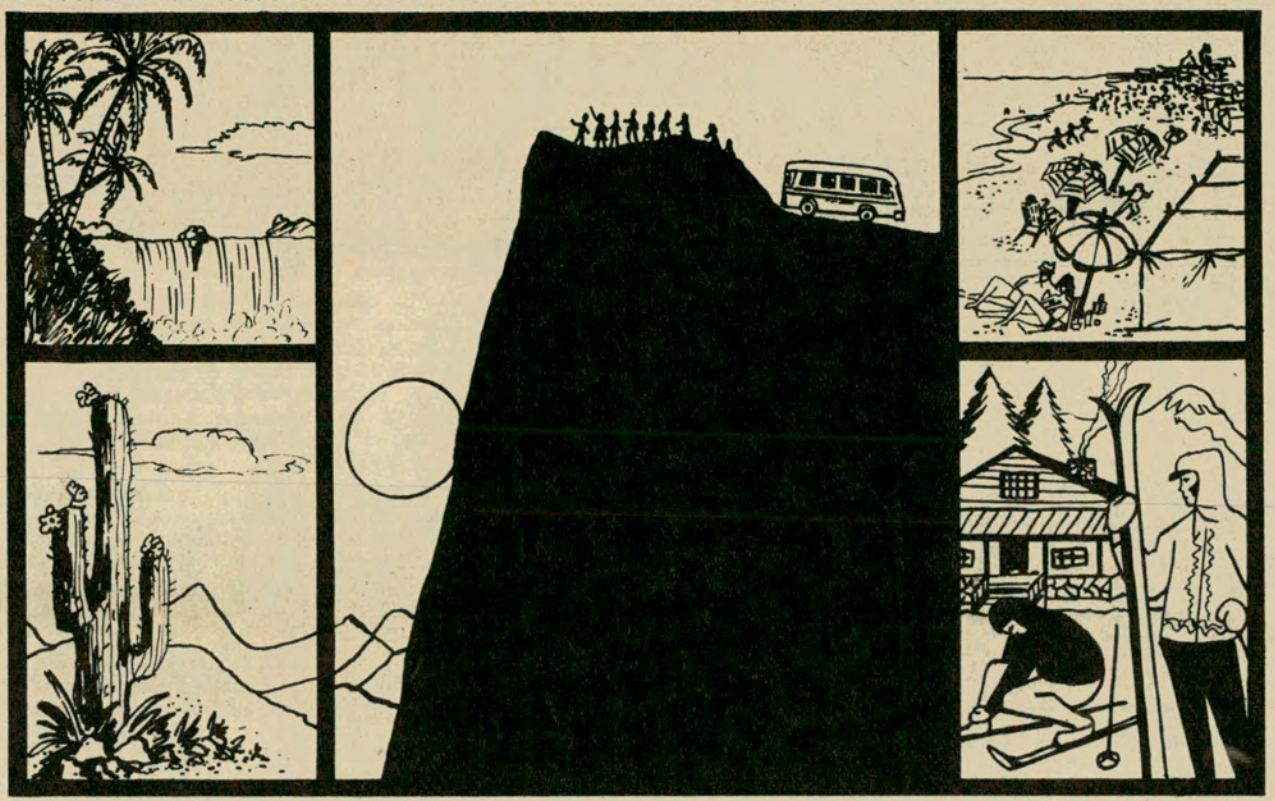
Sobre todo, cuando se trata de viajar por las provincias, no se trata, inclusive, de juzgar próceres y caudillos, épocas cumplidas o circunstancias especiales, sino de asumir el país, lo argentino, con la amplitud de criterio que exigen los tiempos que corren.

Hay que mirar la tierra con sentido dramático. Hay que amarla. En *Concepción del Uruguay* —pujante, progresista, intelectual— el litoral se yergue como lanza de pelea. Allí el pasado es una fuerza viva, diestramente esgrimida por el aire de la provincia histórica.

Allí se definen nuestras mejores tradiciones y se mira *lo nuestro* como algo incontrovertible, que tiene relación directa con la era espacial a que nos abocamos y que, aunque parezca paradójico, podremos asumir mucho si no olvidamos las raíces. ♠

PROGRAMA
DE EXCURSIONES

CONOZCA LA ARGENTINA



EXCURSIONES COLECTIVAS:

- NORTE ARGENTINO
  17 días de duración. Salidas: 8 y 29 de agosto - 19 de septiembre - 10 de octubre.
- CATARATAS DEL IGUAZU
  13 días de duración. Salidas: 5 y 8 de agosto - 9 de septiembre - 8 de octubre.

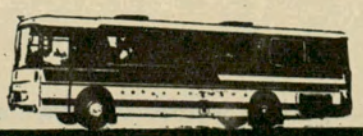
EXCURSIONES INDIVIDUALES:

BARILOCHE
CORDOBA
MENDOZA
IGUAZU
USHUAIA
SALTA

Salidas diarias

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

VENTA PERMANENTE DE PASAJES AEREOS Y MARITIMOS



PUBLICIDAD A. C. A.

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



MUSEOS ARGENTINOS

UN SANTUARIO

BATALLON DE INFANTERIA LIGERA

VOLUNTARIOS DE CANPO MAYOR.

El Capitan Segundo Dn José de San Martin y Matorras su edad 25 ... años, su Pais Buenos Ayres en America su calidad noble hijo de Capn su salud buena sus servicios, y circunstancias los que se expresan.

Tienpo en que enpezó á servir los enpleos.				Tienpo que ha que sirve, y quanto en cada enpleo.			
ENPLEOS.	Dias.	Meses.	Años.	ENPLEOS.	Años.	Meses.	Dias.
Cadete	21	Julio	780	Cadete	3	10	28
Segundo Subteniente	19	Junio	790	Segundo Subteniente	1	1	8
Primer Subteniente	28	Julio	794	Primer Subteniente		9	10
Segundo Teniente	8	Mayo	795	Segundo Teniente	7	7	19
Segundo Ayudante	26	Dbre	1802	Segundo Ayudante	1	10	6
Capitan Segundo	2	Nobre	804	Capitan Segundo		1	29
Total hasta fin de Diciembre de 1804					15	5	10

REGIMIENTOS DONDE HA SERVIDO.

En el de Murcia treze años cinco meses y cinco dias; y lo restante en este

CANPAÑAS, Y ACCIONES DE GUERRA EN QUE SE HA HALLADO.

Ha echo un Destacamento de 49 dias en Melilla, se ha hallado desde 25 de Junio de 91 sufriendo el fuego que hizieron los Moros en los 33 dias de ataque contra la Plaza de Oran haciendo el servicio con la Compañia de Granaderos en el Exto de Aragon 8 meses de donde paso al Rosellon, y concurrio ala toma de torre Batera y Cruz del Fierro. Ataque de las alturas de Mombolo; San Marzal y Vaterias de Villalonga, en el de Banuls y en sus alturas rechazo alos Enemigos por segunda vez Hizo una salida ala Hermita de Lluc estubo en el ataque que dieron los Enemigos en Portbentre el dia 3 de Mayo de 94 en el que sedio a sus Vaterias el 16 subsistiendo en la defensa hasta la rendicion de Colubre el 28 del propio mes: Estubo embarquado en la Fragata dela Real Armada la Dorotea un año y 23 dias y con ella se hallo en el combate que sostuvo el dia 15 de Julio de 98 contra el navio de Guerra Ingles el Leon En la Campaña Contra Portugal desde el 29 de Mayo de 1801 hasta la Paz, y en el contagio que sufrio la Plaza de Cadiz en 1804

Rafael Menacho

En el año 1963, una resolución dictada por el Secretario de Estado de Guerra, dispuso la habilitación en las unidades y organismos del Ejército, de *Salas Históricas*, destinadas a atesorar todos los elementos relacionados con la actividad cumplida por las mismas, en su largo devenir.

En cumplimiento de la referida resolución se organizó en aquel año la *Sala Histórica del Regimiento de Granaderos a Caballo General San Martín*, utilizando como lugar físico el Salón de Conferencias de Oficiales, sito en el edificio central del cuartel de Palermo.

La Sala se integró inicialmente con los variados elementos históricos que se encontraban distribuidos en distintas dependencias del cuartel y con el aporte generoso de donaciones efectuadas por particulares relacionados con la Unidad.

La incorporación de diversos elementos y el creciente interés puesto de manifiesto en las visitas de delegaciones extranjeras, de colegios y de particulares determinó, en el año 1967, su ampliación con dos Salas más, que permiten actualmente, junto con el Gran Hall de los Símbolos Sanmartinianos, la observación racional de la historia del glorioso regimiento creado por San Martín.

Las importantes donaciones efectuadas por los particulares e instituciones, y las compras realizadas por el Regimiento determinaron que, en el año 1968, la *Sala Histórica* se convierta en un *Museo Histórico*, el cual fue oficialmente inaugurado por su Excelencia el señor Presidente de la Nación, Teniente General D. Juan Carlos Onganía, el 16 de marzo de 1968, en su visita a la Unidad con motivo de cumplirse el 156º aniversario de su creación.

Una de las piezas más importantes del Museo: la foja de servicios de San Martín en España. En ella se detallan las campañas en que participó el Libertador.

Preciadas reliquias se conservan en el Museo Histórico del Regimiento de Granaderos a Caballo, entre ellas el sable corvo que perteneció al fundador del glorioso cuerpo.

DE NUESTRA HISTORIA

Meses más tarde se constituía la *Asociación Amigos del Museo del Regimiento*, institución civil con personería jurídica integrada por un selecto grupo de caballeros y presidida por el contador Marcelo O'Farrell Racedo, con el fin de prestar apoyo moral, intelectual y material al Museo del Regimiento.

Por la Independencia de América

El Museo del Regimiento está organizado sobre la base de tres Salas.

La primera, denominada *de las banderas*, guarda las réplicas de banderas nacionales y extranjeras relacionadas con la historia del Regimiento, como así también una serie de panoplias con armas de fuego y armas blancas utilizadas por los componentes del Cuerpo.

Las otras dos salas responden a la idea de representar, en una y otra, las dos épocas de actuación del Regimiento. Una abarca desde 1812, fecha de su creación, hasta 1826, en que se disuelve luego de haber combatido durante todos esos años exclusivamente por la Independencia de América, y la otra comprende el período que va desde 1903, fecha de su recreación, dispuesta por decreto del Presidente Roca, con la firma de su ministro de Guerra Ricchieri, verdadero impulsor de su incorporación al Ejército Nacional como Cuerpo representativo de las gloriosas unidades de la lucha por la Independencia, hasta nuestros días.

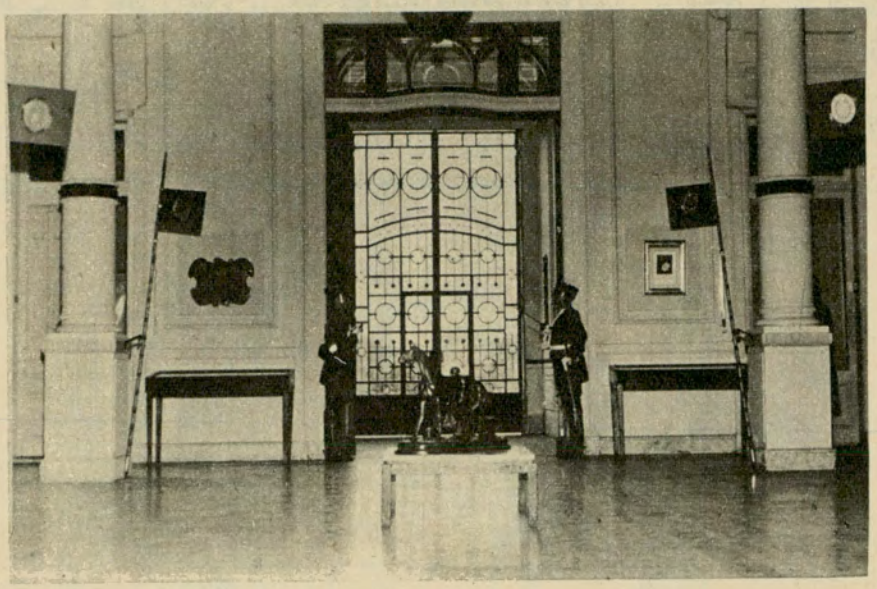
En otros sectores del edificio se guardan variados objetos históricos. La pieza más venerada, no sólo por los granaderos sino por todos los argentinos, es el Sable Corvo que perteneció al General San Martín y que fuera usado por éste en todas sus campañas militares, se exhibe a la observación pública dentro de un *Templete blindado*, en el *Gran Hall de los Símbolos Sanmartinianos*, lugar principal del cuartel, debajo del camarín de la Virgen del Carmen de Cuyo, patrona del Ejército de los Andes, co-

⇨

Por el coronel

Luis Alberto Leoni

PARA AUTOCLUB



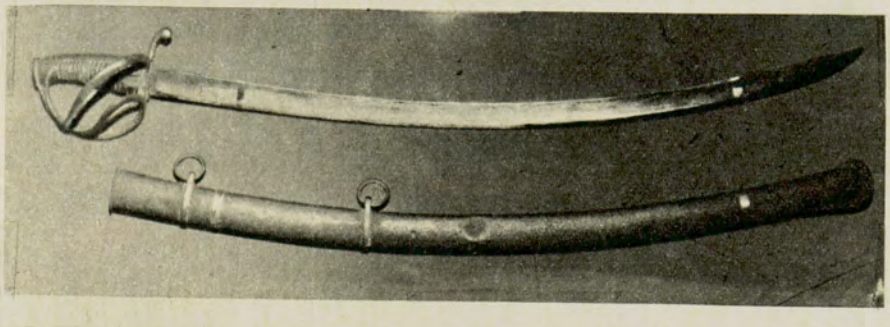
El Gran Hall de los Símbolos Sanmartinianos, que corresponde a la entrada principal del Regimiento.



Una de las numerosas banderas que se conservan en este verdadero templo de la tradición histórica.



Los granaderos custodian la histórica bandera de Los Andes, acompañada por la del Regimiento.



Uno de los sables de latón fabricados en Caroya (Córdoba), utilizados por los granaderos en más de cien combates de la epopeya americana.

mo simbolizando en esa unión el espíritu y la fuerza de la idea argentina que concretara, a principios del siglo pasado, la libertad de América.

En los distintos elementos materiales expuestos revive la sacrificada acción del Regimiento que en un solo galope de victoria, desde las riberas del Plata llegó hasta las faldas mismas del Pichincha, para afirmar la propia y ajena libertad, sin reclamo o acción deshonrosa a su criolla estirpe.

Los niños que a diario visitan el cuartel y los mismos granaderos que acuden desde todos los rincones de la tierra argentina a cumplir su servicio con la patria, encuentran, en aquellas reliquias, la muda respuesta al asombro de un Regimiento, que, dicho sea en su honor y para su orgullo, fue el único en la América que sólo combatió por la libertad americana, disolviéndose por esos azares del destino sin entrar en la vorágine de la guerra civil o de la lucha entre naciones hermanas, como si el creador hubiese querido preservarlo en toda su pureza épica.

El Sable del Libertador

La pieza más importante y significativa es, como hemos dicho, el *Sable Corvo* que perteneció al General San Martín. El *Sable Corvo*, cuyo origen cierto se desconoce, fue comprado por San Martín en Londres, a fines de 1811, antes de embarcarse para América.

Acompañó al Libertador en todas las campañas en el nuevo continente, quedando luego de la muerte de San Martín en poder de la familia Terrero Rozas, a quien correspondió su pertenencia por sucesivos legados, hasta que al fin fue donado por Máximo Terrero a la Nación Argentina, depositándoselo en custodia, a partir de 1890, en el Museo Histórico Nacional, de donde fue sustraído dos veces. Quedó entonces bajo la salvaguarda del Regimiento hasta que el Decreto del Poder Ejecutivo Nº 8756, de fecha 21 de noviembre de 1967, le dio al Cuerpo su custodia definitiva.

Haciendo marco a tan preciada como invalorable reliquia, el visitante puede admirar varios sables corvos de latón, de época, fabricados en Caroya (Córdoba) y que utilizaron los granaderos en más de cien combates. También es dable observar réplicas de la espada de Bailén que fuera regalada a San Martín en España por su Jefe, a raíz de su brillante comportamiento, cuyo original se encuentra en Córdoba, en poder de la familia Castellanos Garmendia.

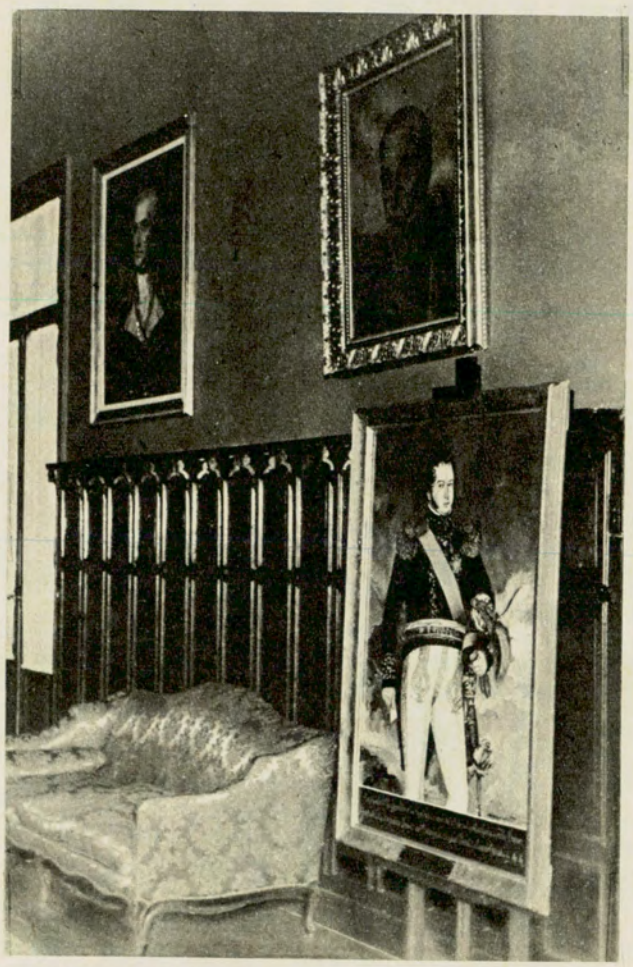
Una réplica de la espada del Brigadier O'Higgins y una réplica de la espada naval del Almirante Guillermo Brown, conjuntamente con algunas armas de fuego de hombro y lanzas, completan las armas en exhibición.

Luego del Sable Corvo, sin duda la pieza de mayor valor la constituye la *foja de servicios*, auténtica y original, del Capitán don José de San Martín y Matorras, donada, con generosa hidalguía, por el gobierno de España.

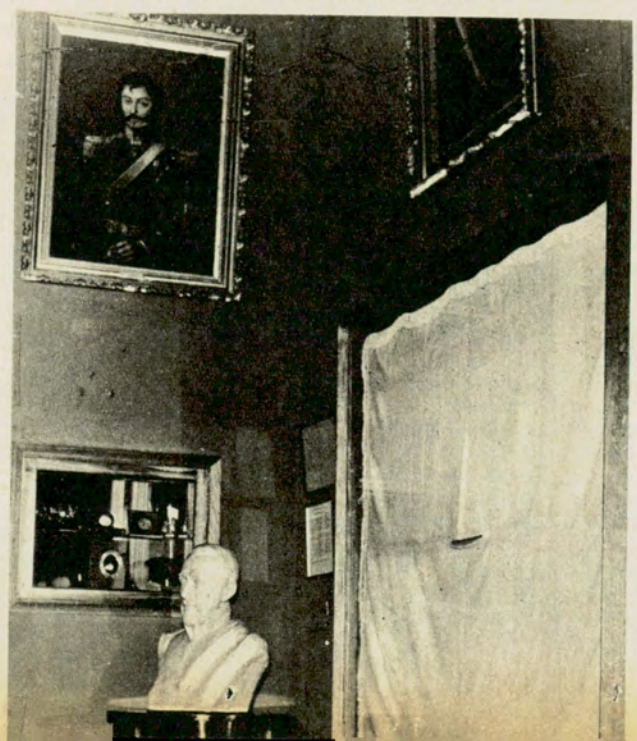
Dentro de ese plano se puede observar, en igual importancia, el original del *"Orden de Batalla de los Ejércitos de la Patria el día 5 de abril por la mañana"*, pieza de singular valor para seguir el plano de la batalla y el parte de la victoria de Maipo, lograda en aquel glorioso día de 1818, el cual fuera donado patrióticamente por el Banco Municipal de Buenos Aires.

El poncho que cubrió los restos de Lavalle, el León de Río Bamba, y su mate de plata, atestiguan el recuerdo de aquel maravilloso granadero a quien con justicia se llamara la primera espada de América.

Piezas del equipo y del uniforme, como también parte de la vajilla regalada al Cuerpo por la Infanta Isabel de Borbón en su visita a la Argentina, durante las fiestas del centenario, unidas a las condecoraciones otorgadas por seis países extranjeros a la bandera de guerra, con sus correspondientes diplomas, dan fe en el presente siglo de un pedazo de la historia de un Regimiento que es, al fin y al cabo, la representación de la generosa alma argentina abierta siempre a la libertad, al derecho, al honor y a la justicia. ♠



La Sala de los Libertadores: puede verse los retratos de Washington, Bolívar y O'Higgins.



El poncho que cubrió los restos de Lavalle, junto a un busto del prócer, que tan íntimamente vinculado está a la historia del Regimiento.

UNA VIEJA CASA EN EL CORAZON

por Esther G. Anselmi
PARA AUTOCLUB

EN EL LUGAR DONDE VIVIO Y A. TERRY SE HA INSTALADO

Como lamentablemente se sabe muy poco acerca de la casa-atelier del pintor J. A. Terry, en Tilcara, Jujuy, convertida en museo, nos pareció interesante dedicarle esta nota, inclusive atendiendo a la importancia turística de aquella provincia. Jujuy está muy lejos. La pequeña ciudad de Tilcara —centro veraniego de los jujeños— sólo nos es familiar al recordar el Pucará. El Pucará, sí, claro: restos... indios, cultura primitiva... olor a arqueología... pátina de siglos... tiempo, y sobre todo distancia. Largos kilómetros de distancia y caminos que todavía no son siempre carreteras aptas para facilitar el turismo...





Vista de algunas obras del artista que eligió, para trabajar, el sereno ambiente de Tilcara, en Jujuy.

Una casa admirable

Cuando los argentinos recorremos nuestras provincias —sobre todo las del Norte— experimentamos en vivo los tres aspectos afectivos de la atracción ejercida por el folklore: "lo romántico, lo pintoresco y lo nostálgico", los cuales en el fondo —muy en el fondo para la mayoría de los porteños— sean quizás expresiones de un tropismo hacia la "antimoda". Pequeña dosis de disconformidad que nos acomete, de tarde en tarde, ante la aplastante actitud pasiva de la imitación gregaria. El clima espiritual de esas provincias tiene la virtud de redescubrirnos el mecanismo lento y tenaz que marcó el trabajo constructivo de la nacionalidad.

La vieja casa que perteneció a Terry, en pleno corazón de Tilcara, es del más puro estilo de nuestros antepasados y dio forma a la cultura estilo quebradeño; los patios empedrados, las amplias arcadas, la parra umbrosa, los techos terreros, las puertas y ventanas, recuerdan la vida patriarcal de épocas no lejanas. Toda ella rezuma el añejo sabor del recogimiento; fue, pues, gran acierto el transformarla en museo.

El Museo fue creado por Ley 13.491, sancionada en 1948. Diez años después, la Dirección de Cultura de la Nación tomó posesión del inmueble, obras de arte y otras existencias donadas por la esposa del pintor, doña Amalia Amoedo de Terry, y por la hermana, la pintora Leonor Terry. Permaneció clausurada hasta 1964, fecha en que fue habilitada en forma provisoria. A fines de junio de 1965 fue clausurada para dar lugar a su refacción y remodelamiento, reabriéndose en forma definitiva en 1966.

Las obras

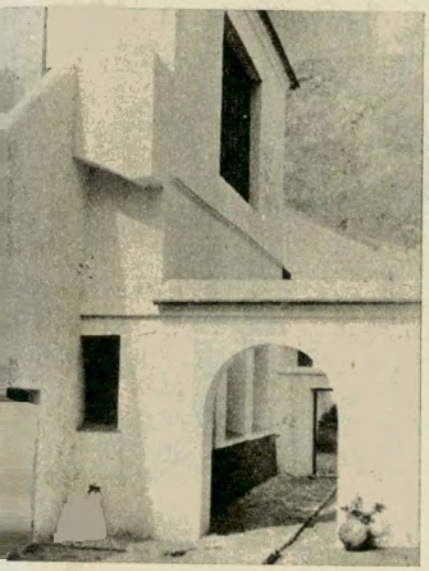
La pintura de Terry denota la influencia de los maestros españoles del 600, y en algunos casos la de Gutiérrez Solana. En la Sala I cuelgan nueve telas, el *Autorretrato* de los últimos años del artista; *Retrato de mi Señora* (doña Amalia Amoedo), *San Sebastián* y *San Pedro*. Figuran también en esta Sala *Hogar Sagrado* y *La Magdalena*, que ostentan un fondo de paisajes tilcareños. En la Sala II



Diversos objetos de alfare

DE TILCARA

TRABAJO EL PINTOR JOSE UN CAUTIVANTE MUSEO



El patio interno del Museo José A. Terry.



ará adornan la casa.

hay cuatro grandes telas inspiradas en motivos del lugar: *El tuerto del Pucará, La Chichería, Juancito en Tilcara, En Semana Santa.* Más adelante, un gran ventanal orientado al sur ilumina generosamente la Sala III; en ella vemos dos estudios de taller, realizados probablemente en la iniciación del artista, de los cuales uno está fechado en Santiago de Chile, 1903; luego *El retrato de mi madre, El última changador* y *Venus criolla.* Sobre la chimenea, entre piezas de alfarería pucará y otros recuerdos, ajena a todo lo demás, se halla *Mirándose al espejo.* A la derecha de la Sala, un recorte bajo vidrio del Boletín Oficial del 24 de octubre de 1934, contiene el Decreto por el cual el Gobierno de la Nación dispone comprar, con destino al Museo Nacional de Bellas Artes, la obra titulada *Hacia la chichería,* cuya reproducción fotográfica juntamente con la de *La enana Chepar y su cántaro,* se ven en la Salla II.

Este museo no sólo muestra las obras del artista cuyo nombre lleva, sino también una variada serie de muestras de otras actividades culturales. ♠

NOTA — José A. Terry nació en Bs. As. el 17 de marzo de 1878. Inició sus estudios en la "Sociedad Estímulo de Bellas Artes", en 1892; trabajó con Giúdice, De la Cárcova y A. Della Valle. Más tarde ingresó a la Escuela de Bellas Artes de Santiago de Chile, donde trabajó bajo la dirección del maestro Lira. Va luego a París. Allí concurre a las clases de León Bonnat y otros. Después de pasar varios años en Europa, regresa en 1911 y se instala en Tilcara. El 20 de abril de 1954 muere en la Capital Federal.

En el Museo de Luxemburgo, en el de Arte Moderno de Madrid y en el de Sordomudos de París, figuran obras suyas.



EL MAGNIFICO MUNDO



Model X-1800SD

En su propia ruta hacia la libertad sin límites, fuera de ciudades y preocupaciones. Es el acceso a otro mundo, el magnífico mundo de AKAI. El exclusivo sistema de cabezas Cross Field es una de las razones por las que AKAI lo puede llevar a usted a un alto nivel de armonía en Alta Fidelidad. Será una experiencia que usted no ha escuchado ni disfrutado jamás. Y, como un hermoso sueño, será suyo para siempre.

Podríamos continuar hablando de todas las hermosas características de los productos AKAI, pero francamente estamos muy atareados haciendo algo más, construyendo una ruta de sueños para usted...

GRABADOR DE CINTA CONVENCIONAL A MAGAZINE DE 8 PISTAS STEREO

CARTUCHO/CINTA A CINTA GRABADOR STEREO - X-1800SD.

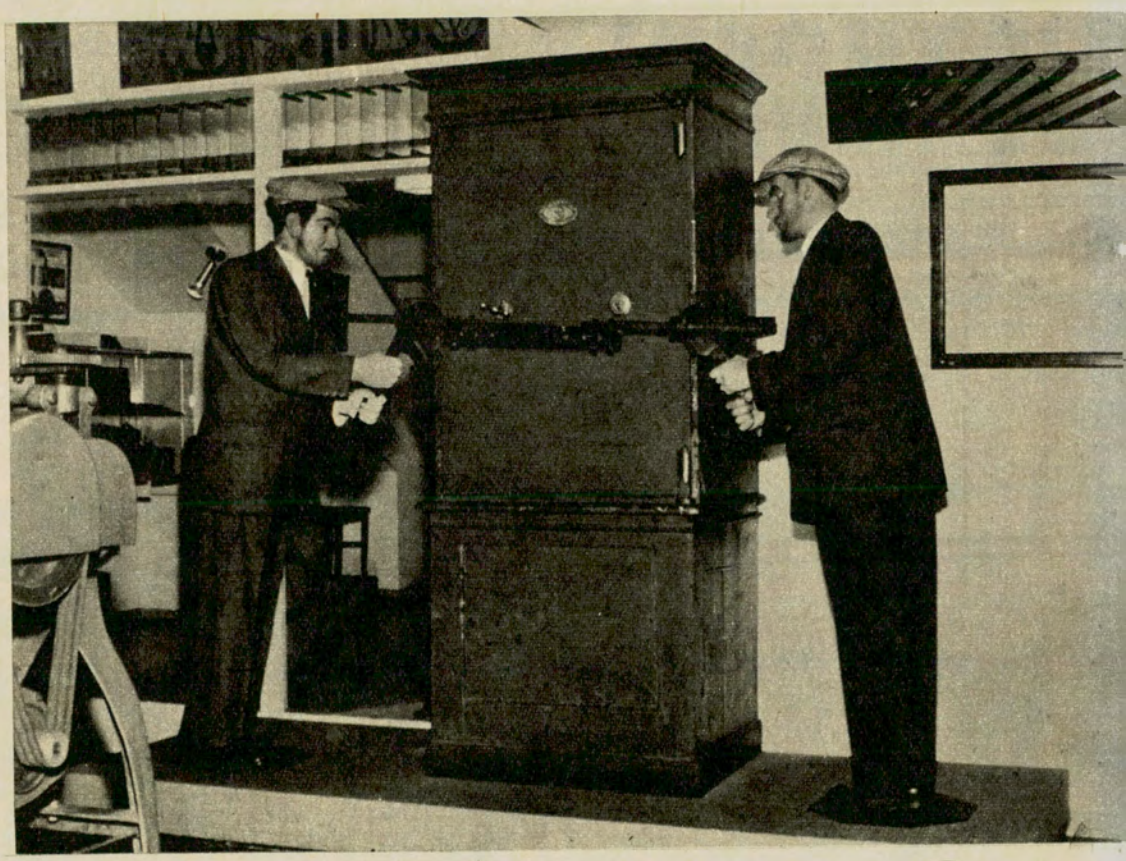
- 8 pistas stéreo/cartucho para grabación y reproducción.
- Transcripción de cinta abierta a cartucho.
- 4 pistas stéreo/monoaural para grabación y reproducción.
- Cabeza de Cross Field de amplia frecuencia.
- Un micrón abertura de cabeza.
- Magnífico gabinete de madera lustrada mate.

Para aumentar el placer del stéreo use el parlante SW-130.

PRUEBE ESTO CON SONIDO
PRUEBE CON AKAI®
CROSS-FIELD HEAD

Representante exclusivo: MURASE S. R. L.: Moreno 1628, Tel.: 45 - 0386 / 8661. Agentes: CASA SALVI: Cangallo 1184, Capital. EL REY DEL TRANSISTOR: Pje. Obelisco Norte, local 38, Capital. SPEKTRA S. C. A.: Viamonte 680, Capital. WEICONA S. A.: Cerrito 1150, Capital.

T 258



"Reventadores" de cajas fuertes, en la Sala de Robos y Hurtos.

La ciudad al Rojo Vivo

Creado en 1899, el Museo de la Policía Federal compendia en sus modernísimas salas más de un siglo de delincuencia. Un verdadero viaje al submundo del hampa tenebrosa y peculiar.

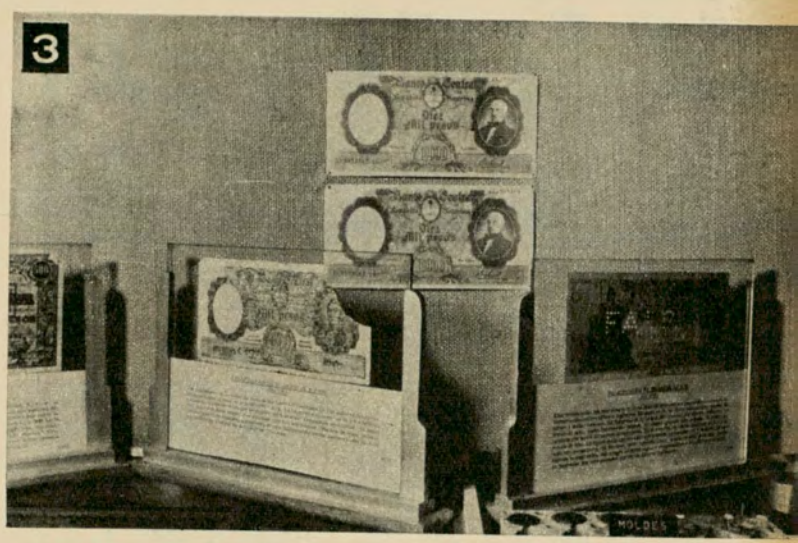
Cuando usted cruza la urbe febril y vertical, pocas veces piensa que está transitando por una vieja ruta de carretas que sacudían su esqueleto meses enteros, antes de llegar a la Gran Aldea. O que, en el número frente al cual dejó estacionado su flamante último modelo, Severino Di Giovanni se batió con su trabuco legendario contra sus perseguidores. El tiempo sólo se detiene en los museos y en polvorientos archivos, que luego se llaman Historia. Una de esas historias, la del mundo del crimen, tie-

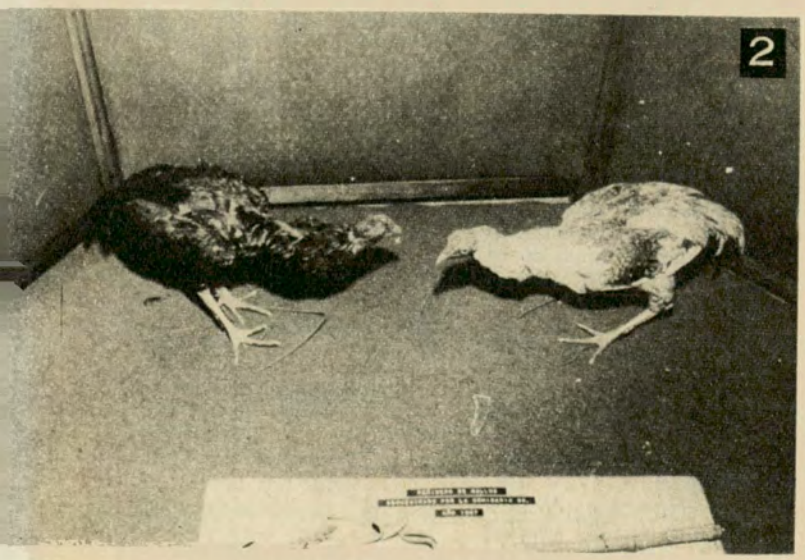


1 Vista parcial de la Sala de Armas, colección única.

2 Reñidero de gallos secuestrado recientemente en una finca de esta capital (Comisaría 39ª).

3 Billetes falsos de mil y diez mil pesos, secuestrados en un procedimiento.





ne su sede en San Martín 353, piso 7º. Y quizás usted conozca, visitándolo, algo más sobre los argentinos y su crónica roja.

La vuelta al mundo en 80 crímenes

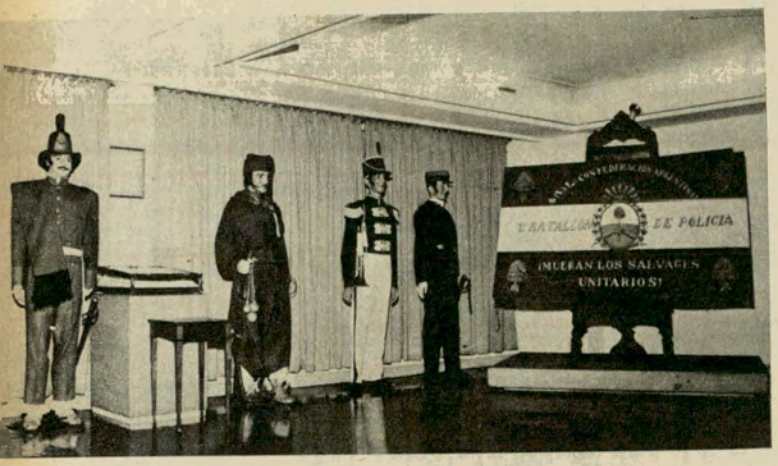
Desde 1899, en que fue creado, hasta 1945, en que tomó incremento como dependencia autónoma, el *Museo Policial* tuvo dos grandes inspiradores: los Jefes de Policía Francisco Julián Beazley y el Cnel. Luis Jorge García, quienes, en distintas épocas, le dieron el carácter técnico y docente que hoy lo define. Dividido en salas, con los últimos adelantos en materia de intercomunicación para visitas guiadas, ofrece un abundante material sobre crímenes, robos y hurtos, medicina ilegal, criminalística y técnica, toxicomanía, defraudaciones y estafas, adivinación y curanderismo, juegos prohibidos, etc. La sala de *Medicina Legal* ofrece, para estudiantes y profesionales, la reconstrucción morosa y en tamaño real de los crímenes más célebres de la historia de la ciudad. Esta dependencia posee, además, calcos de yeso y mascarillas de las víctimas, con los peritajes correspondientes, para fines didácticos. La sala tiene carácter privado y es de acceso restringido.

Los intocables

Desde la época colonial a nuestros días, la historia policial refleja con curiosa fidelidad el crecimiento de un país que recibe los impactos de su organización demorada y la inmigración masiva. Las huellas dejadas por la construcción de un progreso ingobernable se encuentran en las salas del *Museo Policial*, desde la bomba impelente que apagó el incendio de 1866, hasta la laminadora de oro usada en el sonado caso del robo de sesenta millones de ese metal, ocurrido en el Aeropuerto de Ezeiza.

La evolución policial y la forma de actuar de los delincuentes, unidas a los méto-

⇨



Antiguos uniformes policiales. A la derecha, el más antiguo estandarte policial (1845).



Sala de Juegos Prohibidos. Ruletas y dados "cargados". Máquinas tragamonedas introducidas en los años 20.



Busto del coronel Ramón L. Falcón, Jefe de Policía asesinado por un anarquista.

Primera bomba impelente que tuvieron los bomberos argentinos, que entonces se llamaban "Caballeros Voluntarios", entre los que se hallaba el joven Bartolomé Mitre (1866).



dos y técnicas de la investigación moderna del delito, pueden ser conocidos profundamente en este museo, el más antiguo de su especialidad en América y en el mundo.

Los que comimos a Solís

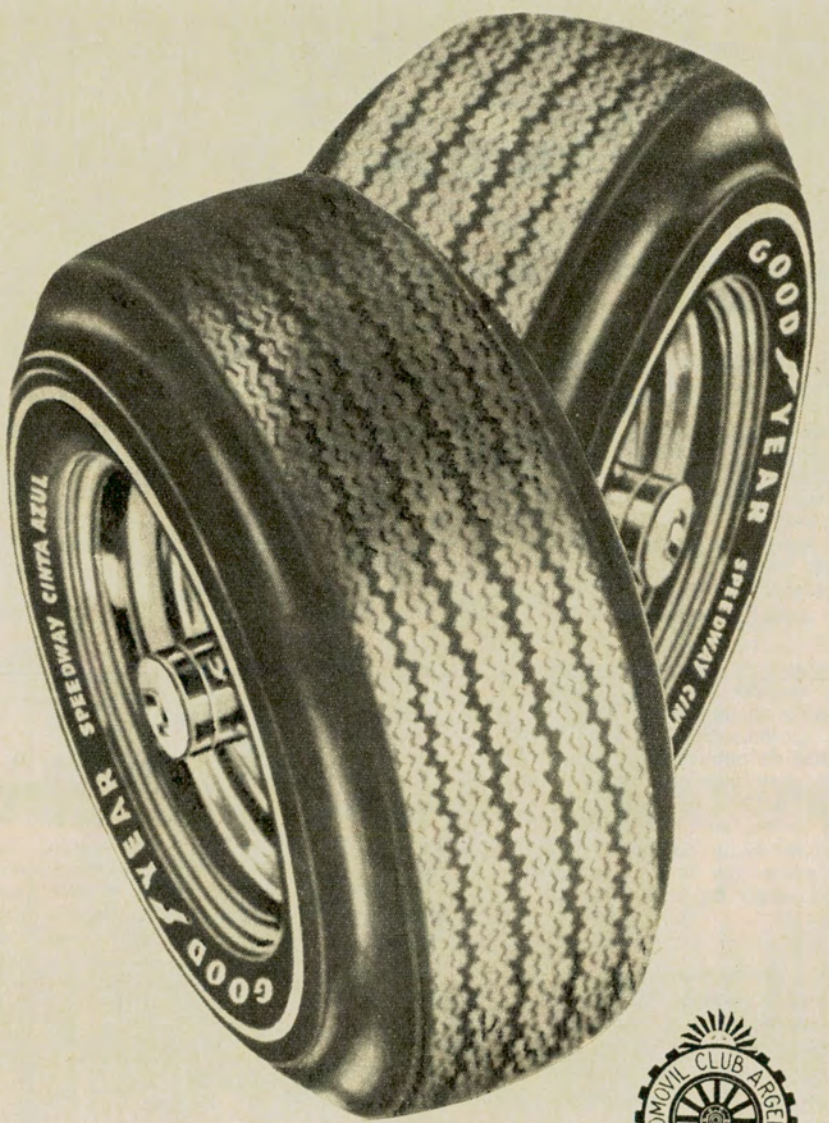
La astucia o "viveza criolla", que identifica y define a la sutileza del porteño en todas sus manifestaciones, está presente en la más completa gama de *"cuentos del tío"*, *"filo-mishio"* (máquina de fabricar dinero) y estafas, instrumentos de primera agua en el mundo del delito menor, típicamente argentinos. El delincuente local tiene un sello distintivo y peculiar, que, pese a los adelantos y cambios de táctica en la comisión de nuevos delitos, singularizan su presencia y modalidad. No obstante, el *Museo Policial* demuestra que la famosa *"viveza"* o repentismo criollo no puede anular el antídoto policial.

Tríptico negro

La sala de *Toxicomanía, Adivinación y Curanderismo* refleja la acción desplegada para combatir estas lacras sociales. Alcaloides, narcóticos, agujas, jeringas, pipas para fumar opio, torsos de cera, etc., muestran la peligrosa difusión de estas *"profesiones"* y vicios, actualmente dominados por la efectiva acción policial. La credulidad de ciertos sectores, que ponen sus vidas en manos de hechiceros de ocasión, convierte la comentada sutileza criolla en un paradigma de inocencia.

Si usted, que cruza las calles de la ciudad, no olvida que cada esquina tiene la historia de un cosmos oculto y especial, visite el *Museo Policial* cualquier martes, jueves, sábado o domingo, de 14 a 17 horas, y déjese guiar por un experto que le narrará hechos sorprendentes de ésta, *su* urbe, que cree conocer tan bien. Tal vez descubra, entre tanto material exhibido en sus vitrinas, la verdadera naturaleza de ese receptáculo pentagonal y único, que llamamos Buenos Aires. ♠

PUBLICIDAD A.C.A.



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VENTA DE CUBIERTAS CON DESCUENTOS A SOCIOS

PROMOCION TURISTICA
TEMPORADA INVERNAL

25%

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



Turisteando...

• Cuando se maneja, tener una buena vista es imprescindible; usted lo sabe. ¿Oyó hablar del último descubrimiento hecho por un óptico checo? Vidrios de contacto "blandos". Están hechos de una materia gelatinosa que los hace mucho más fáciles de llevar que los vidrios "normales". Según aseguran, esos vidrios se revelaron fenomenales para adaptarse en esa gente que verdaderamente no se adapta a los de "contacto" habituales.

• Una cosa que es importante saber, sobre todo cuando hacemos turismo y nos llevamos un pollo para hacer al asador. La Organización Mundial de la Salud acaba de publicar una llamada de atención: hay que descongelar el ave antes de ponerla en la brochette del asador; si no, su temperatura interior después de la cocción, no alcanzará a matar los microbios y a evitar todo riesgo de contaminación. ¿Oído, señoras?

• Una sale a pasear con los chicos y siempre dicen lo mismo: "¿Y por qué no hay un museo para chicos?" Y sí, claro que lo tienen: para chicos de 4 a 12 años. Está dentro del Bellas Artes, en Dijón. Las obras expuestas están al alcance de la curiosidad chiquita y se los prepara así —dicen—, para las visitas que luego harán a los museos "para gente grande".

• El mundo se complica... Los chicos de los futuros viajeros del espacio corren el riesgo de nacer portadores de graves anomalías. Esto lo dice un estudio hecho por la N.A.S.A. Se enviaron insectos en un viaje de 45 horas alrededor de la tierra en una cápsula espacial y cuando volvieron, tenían uno o muchos cromosomas profundamente modificados: los cromosomas transmiten nuestros caracteres hereditarios, el color de los ojos, la forma de la cara o la estatura.

• Para pensarlo bien: casi todas las escuelas de hotelería europea que funcionan actualmente, no aceptan alumnos que no hayan cursado por lo menos un tercer año de escuela secundaria. La materia inevitable: idiomas..., así, en plural.

comentarios de



Valentina

PARA AUTOCLUB

La bandeja "Self-service"

Fíjese qué práctica resulta para los largos viajes solitarios en auto, esta bandeja de metal con exterior de plástico que se apoya en el brazo del asiento. Tiene dos soportes para botellitas o envases y puede llevar también la moneda para el peaje, sus cigarrillos, algunos bizcochos para mordisquear en la ruta, un sándwich, sus anteojos; en fin, todas esas chucherías de las que en un viaje una se sirve sobre todo si no hay alguien cerca a quien pedírselas, aunque más no sea para fastidiarlo un momento y tenerlo despierto... Bandejas como ésta las están vendiendo por unos dos mil pesos de los nuestros en la famosa tienda parisiense "A la Samaritaine". ¿A quién se le ocurrirá copiar la idea entre nosotros?



Digo yo...

Usted que maneja, lo sabe bien. Hay maneras de manejar. Hay estilos. Y hay un temperamento que cada cual tiene y expone a la curiosidad de los demás, ¿cierto?

Hay muchachas que son una delicia ante el volante: tranquilas, suaves, serias, seguras. Dirigen su coche como si caminaran. Con idéntica gracia. Con la misma sabiduría.

Hay otras que se ven aferradas como si alguien les hubiera gritado: "ojo, que te roban el volante... ¡Agarrate Catalina!...". Inseguras (por lo menos lo aparentan), nerviosas, atentísimas al camino, ¡y que nadie las distraiga!

Y después están las otras: esas simpatiquísimas conductoras que todo lo toman a la chacota... Y se ríen. Y se divierten. Y hacen pasar un momento tan agradable a sus acompañantes.

Sus hijos y el auto

Las escuelas secundarias norteamericanas, tanto públicas como privadas, están esforzándose para establecer cursos de automovilismo para enseñar a conducir competentemente a los adolescentes de ambos sexos.

Es lógico. Y no es nuevo. Hace años que eso se usa en USA. Tanto, que los seguros hacen precios muy rebajados a los clientes que han pasado por esas clases.

La enseñanza del manejo adecuado de un volante es importante hoy día en todo el mundo. Usted no le puede retacear a su hijo de dieciséis, dieciocho años, la posibilidad de entendérselas con su coche. Lo importante es explicarle, y esto sí es importante, *que conducir un auto no es un derecho que se gana sólo con la edad, sino un privilegio que sólo una actuación responsable puede justificar.* Esta actitud no se fomenta en el muchacho o en la chica sólo con palabras, sino con el ejemplo constante. Si los padres se jactan del exceso de velocidad con que guían, de las señales y luces que no respetan y de otros actos de indisciplina semejantes, no habrá nunca mucha fuerza moral para exigir a los hijos prudencia, cautela, sensatez y respeto a las normas del tránsito. La primera lección, entonces, es la del ejemplo, ¿cierto?

Porque además de buen humor... ¡claro, manejan como los ángeles!

Es probable, casi estoy segura que usted pertenece a este último grupo. Conoce bien su automóvil, lo sabe manejar espléndidamente, tiene una auténtica seguridad sobre la máquina... y además, le encanta vivir. Y ¡vive! Mira la vida con optimismo y se ríe, se divierte y hace de todo cuanto la rodea un mundo de felicidad. Sólo que a veces... frecuentemente diría yo... las mujeres le tienen miedo a la sonrisa. Y creen que conduciendo es indispensable poner ese ceño tan adusto... ¿Por qué?

La alegría de vivir es una de las pocas cosas que justifica este trajinar diario. Si usted tiene un volante entre sus manos, eso no quiere decir que tiene que olvidarse de que es una



dichosa niña de este tiempo. Y tiene todo el derecho del mundo a sonreírse, a ser feliz. Y a hacer dichosos a quienes acompaña... ¿Sabe usted qué volante irreemplazable es, en verdad? Si lo recordara siempre, la tendríamos por la calle hecha siempre un par de castañuelas...

¿Que la calle tiene bemoles, que algunos hombres la molestan, que no todo es sonreírse para que en una de esas le digan que es una boba...? ¿Por qué analiza tanto? Sonríase, por favor... ¡y adelante! Eso sí, no deje el volante mientras carcajea... Y hasta me atrevo a hacerle otro pedido en nombre de la comunidad: ¿se fijó usted que, cuando maneja, nunca canta? ¿Por qué?

¡Cuidado!... ¡Prudencia!





- *¿Toma analgésicos?*

No digamos la morfina, la novocaína; pero ¿usted sabe que hasta la trivial aspirina puede amenguar sus reflejos y atenuar sus sensaciones? El dolor tenaz que la invadía, desaparece y usted se siente tan contenta que hasta puede olvidarse que tiene el volante en sus manos, o por lo menos, puede olvidarse de prestar la atención que eso merece. Cuando le administren medicaciones, no viaje sola. Hágase acompañar.

- *Los tranquilizantes*

Tienen por misión hacerle "ver la vida en rosa". Pero este optimismo de pildoritas puede llevarla a descuidar los peligros de la ruta, a no prestar debida atención a las luces. Además, muchos pacientes, después de haber tomado tranquilizantes, han tenido reacciones imprevisibles y absolutamente individuales: aturdimientos, sordera, etcétera.

- *Los antihistamínicos*

Muchas veces empleados para luchar contra el asma, el resfrío de cabeza, la urticaria y las alergias en general, pueden provocar vértigos, ¡ojo!

Usted tiene la obligación de ser curiosa

Revise las estaciones de servicio. Hable con la gente de su garaje. Revise en los supermercados las "góndolas" donde se exponen también todos los nuevos productos y aparatos que resuelven momentos especiales de un problema automovilístico. Así como aparecen todos los días nuevos productos para la comodidad de la dueña de casa, también para las "tuercas" hay infinidad de recursos que ayudan a manejarse en el automóvil. ¿Conoce la bombita que contiene una sustancia que inunda de mástic provisoriamente la pinchadura de una goma? Pero, ¿la sabe usar? Todas las cosas pueden ser útiles siempre que usted sepa poner buena atención para saber usarlas como corresponde en el momento oportuno. No se improvisa en esta materia.





¡AH, MUCHACHAS!:

Escudería sólo para mujeres

Tiene su sede en Milán, Italia, la única escudería europea, mejor dicho, del mundo, que acepta solamente a mujeres. Se llama Sporturismo y se formó en 1965, con quince socias. ¡Hoy tiene trescientas! Un centenar de ellas participan activamente de las distintas carreras de regularidad o velocidad... ¿Qué tal?

Una Enciclopedia para aprender a sobrevivir

¿Qué hacer si se es atacada por un tigre, aprisionada por una avalancha, puesta ante unos extraterrestres descendidos de un plato volador, bombardeada por un átomo o puesta cara a cara con un oso polar?

Nada. Nada a menos que se haya leído el detonante trabajo de Anthony Greenbank ("Cómo salvar la piel"), en el que se pueden encontrar respuestas a estas preguntas y a otras más. Todas esas que se pueden provocar en las múltiples circunstancias peligrosas que ofrece la vida moderna. Un libro serio, bien documentado, pero que una se lo ve leyendo permanentemente con una sonrisa a flor de labios. Claro, hay que tener mucha voluntad —y además mucha mala suerte— para encontrarse, como decía antes, ante tantas situaciones excepcionales. Pero las estadísticas dicen que frecuentemente muchas muertes o situaciones dramáticas ocurren porque no se sabe actuar en el momento adecuado.



Cómo se viste la automovilista elegante



La ropa debe tener un solo objetivo: comodidad. Posiblemente, llevar un traje dos piezas con falda de tablas o semivuelo y chaqueta o blusa suelta sea lo ideal. Evite los conjuntos de falda y sweater, porque, si lo lleva "por dentro", generalmente "se salen" antiestéticamente de la cintura y, además de incomodar, quedan feos. Se aconseja, en cambio, la ropa chemisier o los conjuntos de pantalón (largos o cortos) y blusa llevada por fuera. Siempre es prudente tener un cardigan a mano y un echarpe para protegerse algo más a fondo. Lo ideal: zapatos con tacos medianos apenas. Pañuelo para el escote o la cabeza; poquísimas alhajas.

DESACONSEJABLE SIEMPRE:

La ropa estrecha que se "sale" y se desarma, la ropa muy escotada o de color o tejido delicado, los tacos altos y finitos.

Los 10 mandamientos de la perfecta automovilista

1. Respeta a todos los peatones, sean hombres, mujeres o niños.
2. Ojo con tomar al acelerador por freno...
3. No hay apuro que justifique que pases las luces rojas de tu camino.
4. Evita las distracciones que hagan lastimar a alguien ni asustar al peatón más "despistado".
5. La automovilista que titubea "embotella" peligrosamente un camino que puede ser salida a cualquier situación.
6. Desconfía siempre, ¡pero siempre!, del ciclista.
7. No insultes en la calle a nadie. Ante una situación embarazosa, sonríe.
8. Si puedes y si sabes, ayuda a un automovilista en dificultades. Pero no lo hagas nunca en la ruta, si estás sola.
9. Sé galante, con las mujeres especialmente, en la calle...
10. No serás una mala conductora si respetas a ese bloc de elementos sagrados, que es el motor de tu coche.



Usted puede pensar que el trabajo de A. Greenbank es algo así como una novela "negra". Pero no: realmente es una serie de consejos que procuran protección a la vida de los semejantes. Y que a veces no se siguen por indiferencia o desconocimiento.

Para comenzar, —dice el autor—, *"es necesario que quien afronte una catástrofe respire profundamente y decida tentarlo todo, con determinación para triunfar de la adversidad"*. El autor asegura que nuestra resistencia es potente.

Para el caso de un automóvil que cae al agua (si eso ocurre), A. Greenbank propone *sangre fría* y:

- *Levante los vidrios.*
- *Encienda inmediatamente todas las luces. Ellas servirán de S.O.S.*
- *No intente abrir las puertas. Mantenga la mano sobre una de las manijas.*
- *Espere que el agua le llegue al mentón. Respire entonces profundamente, abra la puerta y nade en dirección a la superficie.*

Y si no sabe nadar, lo importante es no perder la sangre fría. El cuerpo humano es naturalmente flotador.

Viajando en invierno

El frío influye sobre cuatro factores fisiológicos que a usted le importan si maneja:

- la vista
- la respiración
- el equilibrio nervioso
- el equilibrio digestivo

Usted tiene buena vista; pero, ¿sabe que igual tiene que hacerse ver por un oculista cada dos años? No se olvide de llevar los anteojos oscuros cuando viaje. No se los ponga si está nublado. No los use tampoco de noche con el pretexto de vencer el resplandor de las luces. Corre el riesgo de irse a una cuneta.

- Fume poco dentro de un automóvil. Aparte que el humo disminuye la visibilidad, recuerde que en el humo de un paquete de cigarrillos se cuentan, según el profesor Binet, ¡ocho litros de óxido de carbono!
- No conduzca durante varias horas seguidas con la calefacción encendida al máximo: se expone a adormecerse lentamente en esa quietud suave.
- Acuéstese temprano la víspera de su viaje, sin haber comido demasiado. Cuide su hígado, responsable tantas veces de muchas somnolencias cuando se le somete a un exceso de trabajo.
- Cierre la radio de vez en cuando.
- Dígale a su compañero (¡usted ya lo sabe!) que no es cierto que sea preciso sobrealimentarse para entrar en calor cuando hace frío: una indigestión jamás ha hecho entrar en calor a nadie. En cambio el azúcar y el chocolate son reconstituyentes, instantáneos, eficaces.
- Haga paradas de vez en cuando. Usted no va en carrera. Se tiene que divertir mientras viaja. Y descansar es saludable.
- Un consejo especial: instale cinturones de seguridad si no los tiene ya, y sobre todo insista en que lo haga la persona que viaja a su lado y que ocupa el lugar estadísticamente más peligroso. Usted se abrocha el cinturón cuando va en avión. ¿Por qué no cuando va en coche?

R 886

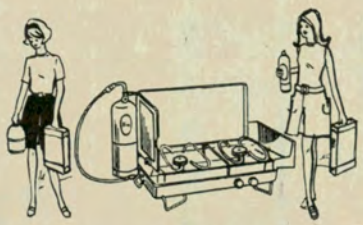
Si va de camping...
Si va de pesca...
Si va de excursión...
Si va de pic-nic...
Si va de caza...



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



NUEVITO:

Un parabrisas musical

Las estadísticas dijeron hace rato que los accidentes más graves en caso de choque se producen por golpe de la cabeza en el parabrisas. Nació así el parabrisas templado, que golpeado por una violenta desaceleración resiste enormemente el choque, después explota y se hace opaco. Pero lo más nuevo ahora es el parabrisas inventado en Italia, templado pero de vidrio estratificado, además. Está hecho con dos planchas de vidrio intercomunicadas por una hoja de plástico elástico y transparente, que ante un golpe se deforma rajándose sólo en ese punto golpeado.

También tiene otra característica este parabrisas estratificado: es la de poder hacer de él la antena de la radio, por medio de hilos microscópicos interpuestos entre las dos partes del vidrio acopladas, unidos a la radio con un cable pegado en la cornisa del parabrisas. ¡En Italia ya se está haciendo una media de diez millones de parabrisas estratificados al año!



Frenar: esa gran sabiduría

Si un imprevisto la obliga a frenar lo más rápidamente posible, no olvide jamás que lo más eficaz no es nunca bloquear las calles.

Un buen método, y que seguramente usted practica, consiste en frenar mediante una serie de golpes de pedal sucesivos, muy rápidos y muy apoyados. Cuando usted esté en una ruta solita, ensáyelo frecuentemente. Es una buena práctica. Así adquirirá el reflejo necesario que puede evitarle, a lo mejor, cualquier día, un accidente.

No olvide jamás que un golpe brutal, seco, sobre una calle lisa, mojada, recién hecha, con arena o pedregullo, puede hacer que su coche se convierta en feo sombrerito...

Para frenar en calle dudosa y, de todos modos, para economizar sus frenos, aprenda a frenar "con la caja", es decir, a retroceder sobre la marca inferior de la caja de velocidad (por ejemplo, de 4ª a 3ª, de 3ª a 2ª). Cuando sepa retroceder rápidamente, ejercítese en hacerlo, frenando con su pie derecho: obtendrá entonces el máximo de eficacia posible para esta maniobra.

Finalmente, tenga siempre presente que "usted está al volante": un golpe de volante preciso (seguido de una ubicación rápida de las ruedas en línea recta) puede permitirle evitar un obstáculo, mejor que un golpe de frenos desesperado. Usted puede, claro, frenar a fondo antes de dar ese golpe de volante salvador; pero, sobre todo, ablande completamente el pedal para amortiguar ese cambio de dirección

¿Supo?

El gordito PORCEL tiene un Peugeot blanco-gris con el que corre preocupado, todo el tiempo, de aquí para allá, intentando llegar a horario a sus muchísimos programas. Su camino habitual: avenida Callao de norte a sur. Eso sí: inmenso ante el volante, y todo envuelto del pecho para arriba en un poncho de abrigo. Sólo mira al frente...

✲ Dicen que a GINA LOLLOBRIGIDA le quedó, como consecuencia de su accidente automovilístico, un cierto "dejo" en el andar, que le añade todavía más encanto a su silueta... Una vez más, la coquetería saca partido de una dificultad. GINA, usted sabe, se rompió una rodilla.

✲ SUSANA MAYO y JOE RIGOLI buscan otro automóvil para la familia. Ahora, el que sale primero se lleva el coche. Y el que se queda, por turno, ¡arma la gran cuestión!

✲ ¿El automóvil más impresionante del "ambiente", después del de LUISITO SANDRINI? El de MARIA ROSA GALLO y TITO ALONSO.

✲ ¿Una conductora sonriente y fumadora a muerte mientras conduce?: ELSA DANIEL. Hasta es capaz de sonreírse cuando una brasa de su cigarrillo desprendida a destiempo amenaza incendiarla...

✲ ¡Una gran volante! Y cómica con sus reacciones a velocidad: HILDA BERNARD. Cuando habla en el automóvil, "dialoga" también con las manos. Es famosa porque cada vez que pasan los bomberos o los patrulleros, suelta el volante y aplaude. Nunca chocó. Sonríe mucho. Y bien.



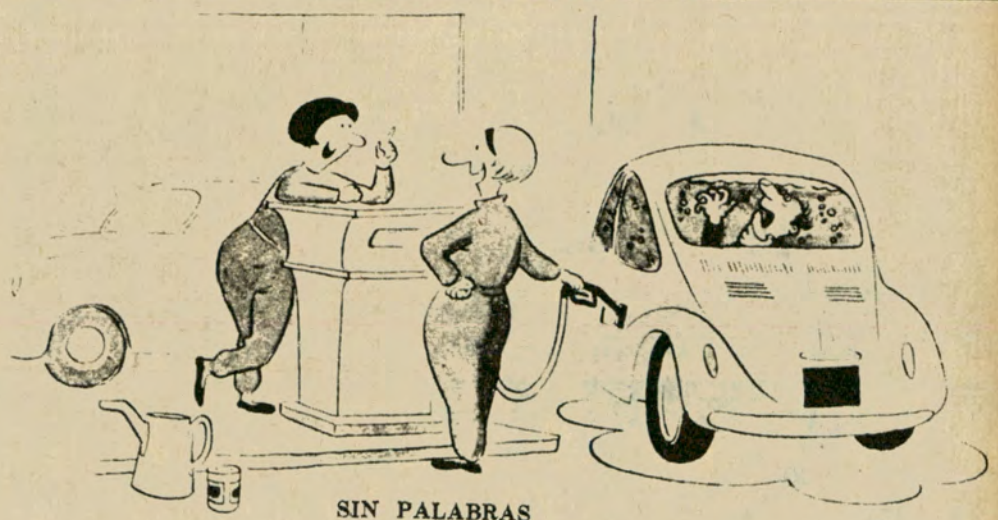
Hilda Bernard, experta (¡de veras!) volante.

"Tres menos cuarto"

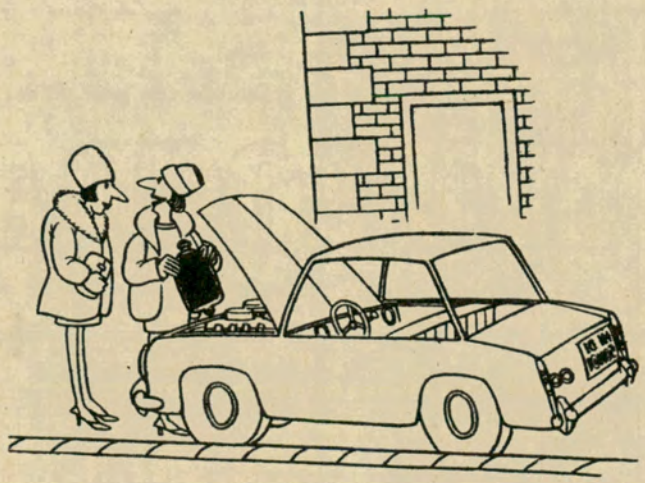
Es exactamente esta la hora que tienen que marcar, simbólicamente,



que usted debe, al contrario, efectuar acelerando, a fin de asegurar la estabilidad de su coche. No lo olvide; vale más irse a la banquina e incluso meterse en un campo, que estrellarse contra un camión u otro automóvil.



SIN PALABRAS



—¡Dicen que en invierno, antes de partir, siempre hay que calentar el motor!

sus manos sobre el volante, si usted se quiere considerar una mujer experta en el manejo y prudente. Tómelo sólidamente así, señalando, como si esa fuera la circunferencia de una esfera del reloj, "las tres menos cuarto", y muévalas con dulzura, sin impromptus nerviosos. ♠

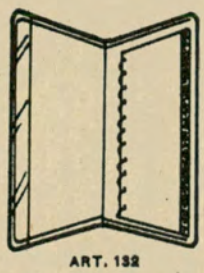
PROMOCIONESE!

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

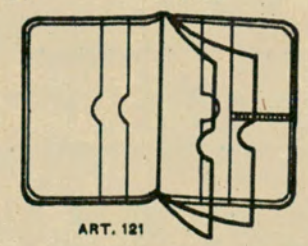
Llaveros, termómetros, porta documentos, personales y de guantera, portafolios, carnets, banderines, carpetas y sobres transparentes para Listas de Precios, pueden ser esa pequeña gran solución que concreta negocios.

Impresiones en oro, planograf y electrónico.

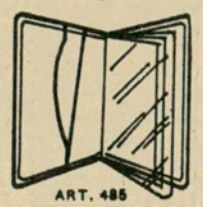
VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE



ART. 132



ART. 121



ART. 485

PLASTICOS EIFFEL®

SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES

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

CONSULTENOS SIN COMPROMISO • SOMOS FABRICANTES



CURSO BASICO DE FOTOGRAFIA

DETRAS DEL VISOR

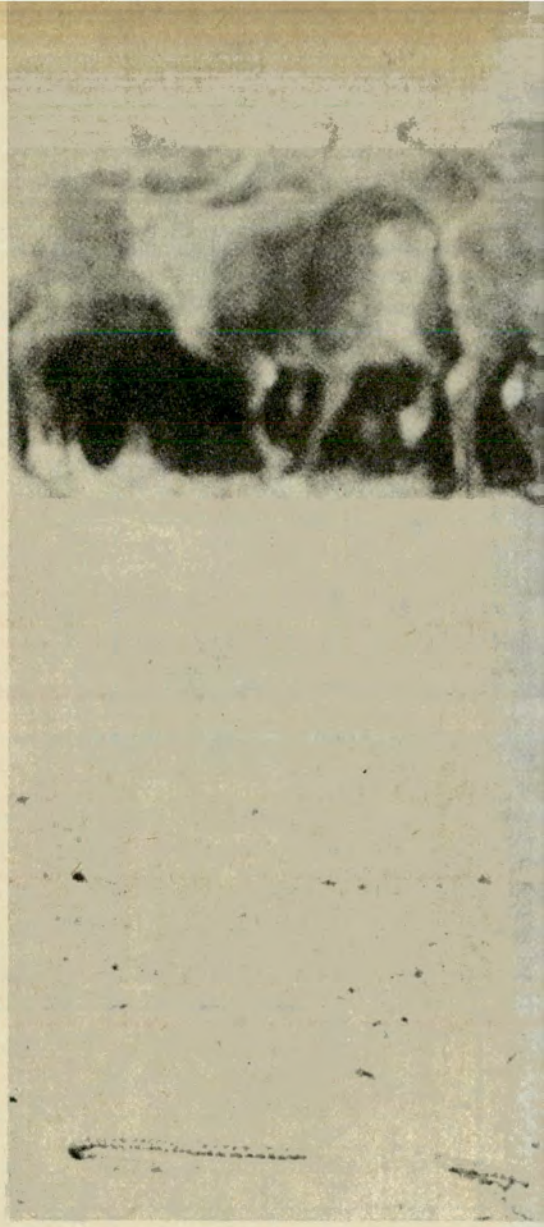
por Sara Facio AFIAP (Artiste de la Fédération International de l'Art. Photographique - Suiza)

PARA AUTOCLUB

TERCERA NOTA

¿COMO LOGRAR

Seis pasos sucesivos para obtener una imagen. Disponer los elementos de la toma como quien decora una casa. Desde el paisaje abierto hasta un descascarado muro, siempre hay motivos para una buena foto.



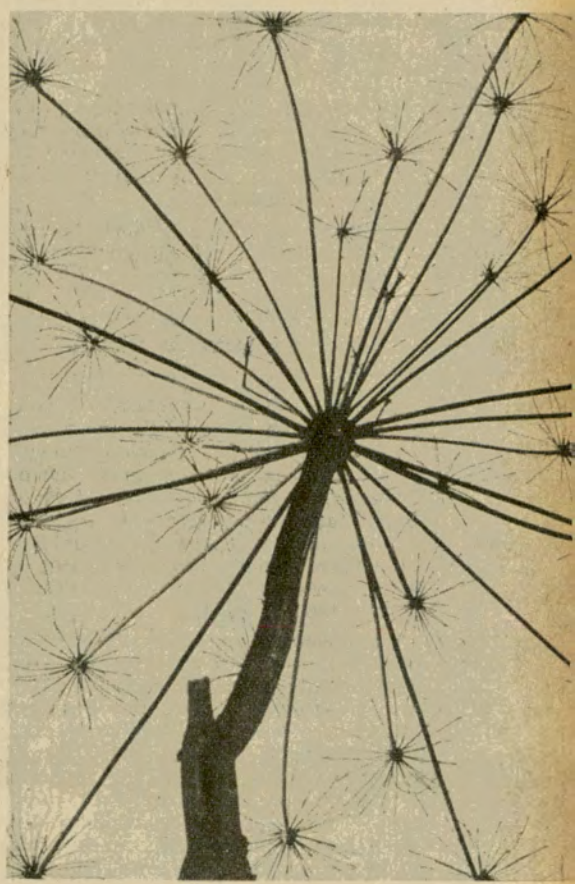
Si se entoca con gran nitidez el sujeto

En un paisaje, el motivo de mayor inter





rimer plano, el fondo se diluye y se crea un centro bien definido.



Conviene exagerar el punto de vista: la perspectiva es más atrayente.

BUENAS TOMAS?

ebe ocupar 2/3 de la superficie.



Para comenzar la tarea esencial en fotografía, o sea la *toma*, ya conocemos los dos puntos de partida imprescindibles: 1º qué cámara utilizaremos; 2º qué película usaremos de acuerdo con lo que pensamos fotografiar. Desde el punto de vista puramente técnico, para producir un negativo, o sea realizar una toma fotográfica, debe seguirse el siguiente orden:

a) Cargar la cámara con la película elegida.

b) Seleccionar el sujeto. Mirar a través del visor el motivo que se va a fotografiar.

c) Enfocar el motivo por medio del *telémetro* o, si la cámara no lo tiene, calcular la distancia en metros que existe entre el sujeto y la cámara.

d) Medir con el *fotómetro* el grado de luminosidad en que se encuentra el motivo a fotografiar, para de este modo elegir la abertura del diafragma y la velocidad del obturador.



CURSO BASICO DE FOTOGRAFIA

e) *Disparar*, con lo cual quedará registrada en la película una imagen latente. Una vez revelada la película, se producirá el negativo para la copia final.

f) Por medio de la palanca, correr la película para no encimar la próxima toma.

Cómo emplazar la cámara

La cámara debe ser sostenida con firmeza en las manos. Es necesario estar bien parado, en posición cómoda y segura. La cámara y el lente deben apuntar en forma paralela al sujeto a fotografiar. Ello evitará las falsas perspectivas, las distorsiones y los horizontes inclinados, que sólo pueden parecer ángulos de toma "artísticos" a un principiante muy elemental.

Una manera de dar realce a la toma es *exagerando* el punto de vista. Por ejemplo: efectuar una toma "desde arriba" —toma de calles desde pisos altos— o "desde abajo" —toma de una joven, cuidando que el perfil tenga fondo de cielo—; pero nunca se hará la toma moviendo la cámara a 45° para abajo o para arriba, o inclinándola horizontalmente hacia arriba o abajo para lograr un resultado atrayente. Los edificios, los árboles, los falores son verticales y su inclinación produce una imagen falsa que desubica al observador y molesta. Así también debe mantenerse la quietud de las líneas horizontales del mar, pampa, montañas y lagos. Estas reglas pueden transgredirlas los fotógrafos experimentados y con el buen uso de lentes especiales; para el creador no hay reglas. En cambio, para el que comienza, es imprescindible aprender la toma directa y sólo después, cuando lo quiera y sepa hacerlo, llegar a las distorsiones.

Composición

Es la forma de ordenar los elementos que van a fotografiarse. De acuerdo con lo que se desea destacar, será la forma de componer, dentro del rectángulo de la foto, los objetos o sujetos temas de la toma.

Los factores de la composición son: tono, nitidez, escalas y disposición.

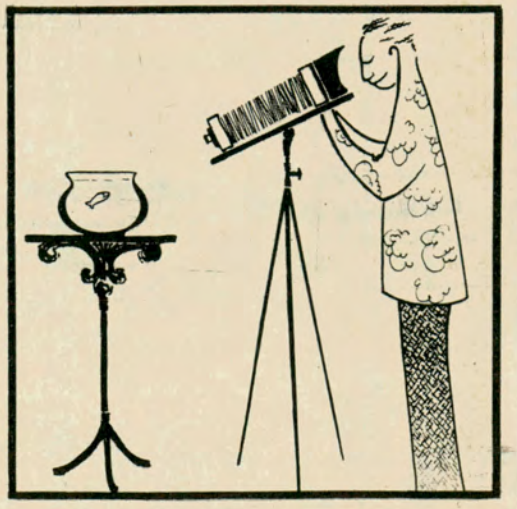
Tono: tratar de destacar el sujeto principal a fotografiar. Si es claro, ubicarlo sobre un fondo oscuro o viceversa. El contraste es, en definitiva, lo que dará realce al sujeto.



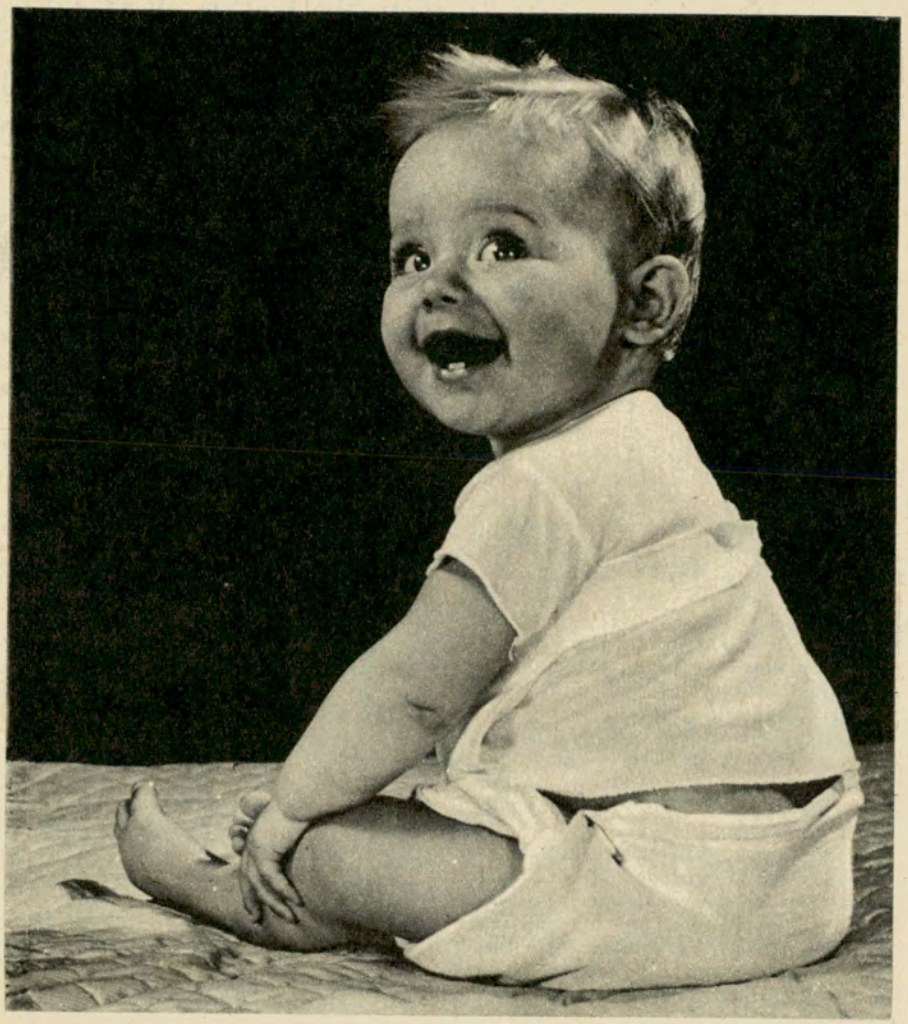
Cada momento de la vida cotidiana puede brindar excelente tema para una foto. Es preciso tener la cámara "a punto" y un poco de paciencia.

Equilibrando formas dinámicas y estáticas se logran óptimos efectos.

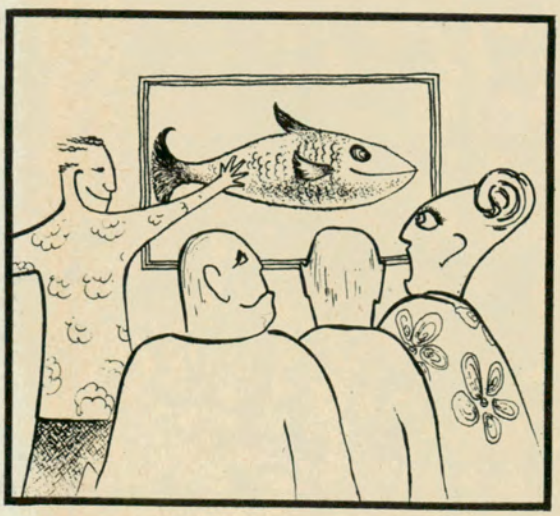




del modelo o se extiendan a su lado, como un tercer brazo u otro pie. En los casos en que haya muchos elementos ajenos al modelo, es necesario *equilibrar* las masas en el enfoque. Puede resultar interesante —siempre a gusto del fotógrafo—, una toma muy simétrica o por el contrario, jugar con una evidente asimetría. Pero para comenzar es conveniente tener en cuenta, por ejemplo, no colocar a una persona en los bordes de la foto. Evitar que la línea del horizonte corte la foto en dos partes iguales. Es más armónico que la superficie quede partida en un tercio, dando más espacio al motivo de mayor interés: un cielo con nubes destacadas o el paisaje con menor espacio para el cielo, si éste es liso.



El niño, tema eterno y siempre grato. Emplazar la cámara en forma paralela al bebé, enfocar con nitidez y esperar una expresión como ésta.



Nitidez: enfocar perfectamente al sujeto que se quiere destacar, dejando borroso el resto. La nitidez de la imagen hará sobresalir al sujeto sobre cualquier fondo, por más confuso que sea.

Escala: cuando los factores anteriores no son dados en la toma a realizar —tonos parejos, falta de lentes especiales—, se podrá recurrir a la valorización de las proporciones. Estudiar el ángulo para que el sujeto adquiera por *tamaño*, mayor importancia.

Disposición: disponer en el espacio de la foto los elementos, es tan personal como amoblar una casa o vestirse. Pero lo esencial es seguir ciertas reglas elementales. Es necesario simplificar, evitar la acumulación de objetos que puedan aparecer sobre la cabeza

¿Qué tema fotografiar?

Si se hiciera una encuesta sobre la época en que una persona se decide a empezar a tomar fotos, no sería difícil llegar a esta conclusión:

1°) Cuando realiza su primer viaje.

2°) Cuando tiene su primer hijo.

De allí que los temas más vistos en las instantáneas de nuevos aficionados son paisajes y vistas de ciudades visitados, y las tomas de chicos. La elección no es caprichosa, sino resultante de la necesidad de "fijar" un momento grato o emocionalmente profundo de la vida.

No obstante, si no se viaja ni se tiene niños, siempre se puede recorrer la propia ciudad o pueblo con "ojos de turista", se descubrirán ángulos y sujetos fotografiables que tendrán un interés nuevo al verlos y componerlos a través del visor. Tomará nueva dimensión una pared descascarada, el llamador de una puerta, una calle en perspectiva, la cúpula de una iglesia.

Si nos atrae el elemento humano, bastará quedarse unos minutos en una plaza, para tener niños como tema; si atrae más la expresión, pueden fotografiarse en un parque de diversiones, en el zoo, combinando la expresión de asombro de los descubrimientos infantiles con las expresiones y actitudes de los animales. La propia casa es un motivo de interés para el fotógrafo amateur, aun cuando viva solo; puede enfocarse al infinito distintos ángulos de las habitaciones y lograr "naturalezas" de interés o fotos de composición y textura. Si se vive con una familia es interesante fotografiar las diversas etapas de un día en el hogar. Sin olvidar las fiestas, la visita al museo, la escuela, los medios de transportes, las instantáneas callejeras y el siempre simple y maravilloso retrato. ♠

PROXIMA NOTA:

EL LABORATORIO FOTOGRAFICO

HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

MISIONES:

MISIONES es la provincia de las mil imágenes. Extremo nordeste de la Mesopotamia Argentina, exhibe la grandiosa sugestión de su tierra colorada como marco imponente de un espectáculo de ensueño, con el variado y fascinante paisaje multicolor de la selva, surcada por centenares de ríos y arroyos de agua abundante y estruendosa. Culmina la emoción del turista en las Cataratas del Iguazú, soberbia expresión de la naturaleza, y en la observación de las ruinas del fabuloso imperio jesuítico. Es en ese milenario escenario de selvas y torrentes donde se desenvuelve la vibrante población de esa provincia, cuya existencia, empeñada en el dominio de una recia naturaleza, muestra a cada paso el milagro del trabajo del hombre en su más completa significación.

Al atractivo de las bellezas naturales se une, como parte inseparable del paisaje, ese prodigioso esfuerzo humano, con su imponente obra de extracción de las riquezas de la tierra, que tiene su mejor exponente en la extraordinaria forestación realizada en toda la provincia, a la cual está dedicada más de la mitad de la población rural de Misiones. Con esa infatigable muestra de capacidad y la constante preocupación de diversificar la producción, Misiones está colocada entre las provincias argentinas de más brillante futuro.

Las Cataratas del Iguazú

Para el turista, las cataratas del Iguazú concentran el máximo interés. Conforman uno de los espectáculos más grandiosos del mundo. Resulta imposible describir las sensaciones de admiración que se experimenta ante la magnificencia de esa imponente obra de la naturaleza, que fue descubierta por el conquistador Alvar Núñez Cabeza de Vaca en 1541.

Las cataratas, formadas por el río Iguazú, son sólo una pequeña parte del hermoso parque nacional, del mismo nombre, que tiene una extensión de más de 55.000 hectáreas. Unos 20 kilómetros antes de su desembocadura en el Paraná, las aguas del río Iguazú se precipitan al vacío en 275 saltos, que forman un doble arco de alrededor de 2.700 metros de extensión. El río se desploma, con atronadora violencia, desde una altura media de 70 metros, y que en algunos sectores la caída se efectúa en saltos sucesivos, que en conjunto tienen esa altura. Desde el lado argentino se puede llegar hasta el mismo borde de la Garganta del Diablo, que constituye, por su inmenso caudal, el más espectacular de los saltos, y que al caer en estruendosa vorágine levanta espesas nubes de vapor. Todos los saltos tienen sus atractivos, pero los que despiertan la mayor admiración por su caudal son el San Martín, Bozetti, Adán y Eva, Escondido, Dos Mosqueteros, Velo de Novia, etcétera.

Todos estos espectaculares saltos pueden ser observados desde muy cerca por las nuevas pasarelas y caminos reconstruidos, que ofrcen, asimismo, balcones y puntos de mira, como el Peñón Bella Vista, desde donte se aprecian espectáculos indescriptibles.

Las ruinas jesuíticas

Misiones fue la sede central del imperio jesuítico. Diversos lugares de la provincia muestran los restos de la importante obra realizada y que alcanzó su máximo esplendor en el siglo XVIII. Existen ruinas en Candelaria, Loreto, Santa Ana, San Javier, Concepción de la Sierra, etc., pero el más alto exponente de la obra jesuítica se encuentra en San Ignacio. Despierta admiración el esfuerzo realizado por esas



Impresionante aspecto de la Garganta del Diablo

Representa el milagro del trabajo del hombre

Provincia de mil Imágenes



con los saltos Escondido, Mitre y Belgrano.

misiones que en 42 años fundaron 48 pueblos. Los jesuitas fueron arquitectos, albañiles, tallistas, pintores, escultores, carpinteros, maestros de música y fabricantes de sus propios instrumentos, al mismo tiempo que, con profunda fe, convertían al aborigen a la religión cristiana y le trasmitían sus conocimientos.

Atractivos de Misiones

Además de las Cataratas del Iguazú y de los numerosos y espectaculares saltos y torrentes que se encuentran en todo su territorio, Misiones ofrece una amplia gama de atractivos para el turista. Desde la recorrida de los lugares históricos y museos, cabe agregar las grandes posibilidades que ofrece esa provincia para la pesca, como así también la visita a los obrajes, secaderos de yerba, establecimientos de preparación del té, fábricas de madera terciada, etc.

Asimismo, cuenta con un amplio programa anual de fiestas regionales, cuyo calendario es el siguiente:

27 de agosto, en Apóstoles, aniversario de la colonización polaca y ucrania.

Primera quincena de julio, en Leandro N. Alem, Fiesta Provincial del Tabaco.

Octubre, en Montecarlo, Fiesta Provincial del Citrus y de la Pesca.

29 de setiembre, en Eldorado, Fiesta Nacional del Tung y aniversario de la fundación del Eldorado.

Segunda semana de noviembre, en Posadas, Festival de la Música del Litoral.

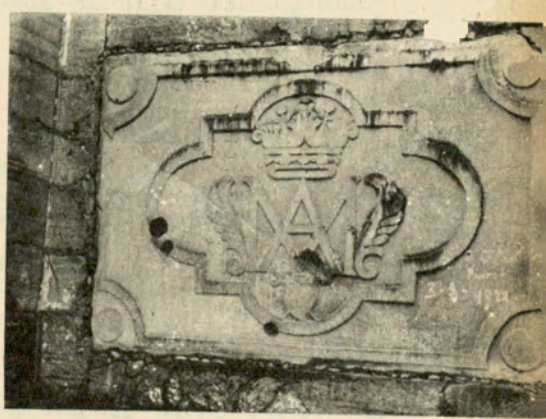
Principales producciones

Esencialmente agrícola, la provincia de Misiones sobresale por la diversificación de su producción. A su

⇨



Un sector de las ruinas de San Ignacio Miní, construidas en el siglo XVII.



Magnífica decoración realizada en San Ignacio Miní por los padres jesuitas.

Las Cataratas del Iguazú y las ruinas jesuíticas

cultivo madre: la yerba mate, ha agregado, en el breve lapso de un cuarto de siglo, el cultivo y la industrialización del té, tung, soja, tabaco, mandioca, algodón, cítricos, la producción de esencias, ananá, como así también la papa temprana, caña de azúcar y su extraordinaria obra de forestación. Ofrecemos a continuación una síntesis del rendimiento de Misiones en ese sector de su economía:

YERBA MATE: 130.000 hectáreas en cultivo, 120.000 toneladas de producción anual, con un ingreso de 6.000 millones de pesos.

TÉ: 25.000 hectáreas cultivadas. 18 mil toneladas de producción y un ingreso de 1.400 millones de pesos.

TUNG: 54.000 hectáreas plantadas, una producción de 17.000 toneladas de aceite y 800 millones de pesos de ingreso.

SOJA: 9.000 hectáreas cultivadas, 9.000 toneladas de producción y 100 millones de pesos de ingreso.

TABACO: 15.000 hectáreas sembradas, 15.000 toneladas de producción y 1.000 millones de pesos de ingreso.

ESENCIAS: 2.000 hectáreas cultivadas (citronela, cedrón paraguayo, menta japonesa, etc.), producción de 135.000 kilos y un ingreso de 80 millones de pesos.

MANDIOCA: 15.000 hectáreas cultivadas, 200.000 toneladas de producción y un ingreso de mil millones de pesos.

ALGODÓN: 2.000 hectáreas cultivadas, 1.500 toneladas de producción y 200 millones de pesos de ingreso.

CÍTRICOS: 8.700 hectáreas cultivadas (naranjas, mandarinas, limones, pomelos etc.), con una producción de 54.000 toneladas y un ingreso de 220 millones de pesos.

CAÑA DE AZÚCAR: 3.100 hectáreas cultivadas, con una producción de 73.000 toneladas de azúcar, 2.000 de melaza y 850.000 litros de alcoholes, con un ingreso de 210 millones de pesos.

Produción forestal

De los 29.250 kilómetros cuadrados del territorio misionero más de 24 mil se hallan cubiertos de bosques. Sus montes naturales muestran una extraordinaria riqueza y una variedad forestal que ha permitido contar hasta 100 especies distintas en una sola hectárea.

Aunque la industrialización abarca la araucaria o pino paraná, cedro, guatambú, peteribí, eucalipto, incienso, cancharana, palo rosa, etc., las plantaciones artificiales comprenden, casi con exclusividad, a la araucaria, pinos, eucaliptos y paraísos. De las 12.000 hectáreas que aproximadamente se forestan anualmente en el país, más de 5.000 corresponden a la provincia de Misiones. Las plantaciones artificiales en esa provincia alcanzan ya a más de 88.000 hectáreas, destacándose las de Puerto Piray y Eldorado. La producción maderera de Misiones cubre el setenta por ciento de las necesidades nacionales.

Las aplicaciones actuales de la madera en Misiones comprenden la fabricación de papel, madera de obra aserrada, ebanistería, postes, terciado, aglomerado, leña, resina, etc. Actualmente se halla en construcción en Puerto Mineral una fábrica de papel, que en su primera etapa tendrá una producción de 100 toneladas diarias.

La ciudad de Posadas

La ciudad de Posadas, capital provincial, con 100.000 habitantes, se levanta sobre una alta y pintoresca barranca en un recodo del río Paraná y frente a la ciudad paraguaya de Encarnación. Es un centro de activa vida cultural, social y comercial, que con su profusa forestación no alcanza a desdibujar su trazado urbano y edificios de moderna concepción. Se encuentra a 120 metros sobre el nivel del mar y ofrece entre sus atractivos el tradicional colorido de sus paseos, las barrancas del río, el pintoresco mercado callejero, el balneario municipal y las instalaciones de los clubes de pesca y remo. Despiertan el interés del viajero el museo regional, el parque República del Paraguay con su anfiteatro M. A. Ramírez, suspendido sobre la costa del río y centro de importantes actividades culturales y artísticas; el Palacio del Mate, destacada expresión cultural, que atesora una extraordinaria colección de tallas del notable escultor Juan de Dios Mena, y el museo de Bellas Artes, próximo a habilitarse.

Sus otras ciudades en orden de importancia son: Oberá, "Capital del Monte" (27.500 habitantes); Eldorado (30.000 habitantes), ofrece la particularidad de tener una extensión de casi 40 kilómetros; Apóstoles (17.000 habitantes), importante centro del sur de la provincia; Leandro N. Alem (14.000 habitantes); Montecarlo (14.000 habitantes); Puerto Rico (13.500 habitantes); San Javier (8.500 habitantes), sobre el río Uruguay; y San Ignacio (3.000 habitantes), sede de las legendarias ruinas del imperio jesuítico. En Eldorado, Apóstoles, Montecarlo, San Ignacio y San Javier, los socios del club dispondrán el año próximo de las comodidades ofrecidas por las hosterías que fueron cedidas a la Entidad por el gobierno de la provincia.

El Automóvil Club Argentino en Misiones

El Automóvil Club Argentino posee desde hace años importantes estaciones de servicio, ubicadas en las tres principales ciudades de Misio-



Vista aérea de un sector de la ciudad de Posada



El palacio del Mate atesora unas magnífic

HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

nes: Posadas, Oberá y Eldorado. Además cuenta con estaciones adheridas en Apóstoles y San Javier. Asimismo, la Entidad acaba de suscribir un convenio por medio del cual la provincia de Misiones transfirió cinco hosterías de turismo ubicadas en las localidades de Apóstoles, Montecarlo, San Javier, San Ignacio y Eldorado. En esos establecimientos, la Institución ha encarado la realización, por intermedio de su Subgerencia Técnica, del reacondicionamiento, remodelación y equipamiento completos de dichas unidades, a fin de ponerlas en funcionamiento en la temporada venidera. La hostería de Eldorado, donde las obras previstas de reparación se efectuarán a partir del próximo mes de octubre, se halla habilitada en la actualidad.

La hostería de Apóstoles cuenta en el presente con 14 habitaciones; la de Eldorado posee 20; la de Montecarlo tiene 14; la de San Ignacio 10, y la de San Javier otras 14.



En primer plano, una de las esquinas centrales.



tallas del escultor Juan de Dios Mena.

La pavimentación de caminos misioneros

Todo el año ofrece interesantes perspectivas al viajero que visita Misiones. Sin embargo, el turismo tradicional se concentra en los meses de primavera y verano. Las lluvias alcanzan un promedio anual que excede los 1.700 milímetros y supera a veces los 2.200; pero ese inconveniente quedará superado en breve, pues la construcción del camino pavimentado hasta las cataratas está terminándose en varios sectores y no habrá entonces obstáculos en visitar esa región en los meses de mayo y junio, en que el prodigioso salto del Iguazú alcanza el máximo esplendor.

Cómo viajar a Misiones

Se puede viajar a Misiones en auto por rutas pavimentadas desde Buenos Aires, pasando por Santa Fe, y de Resistencia, siguiendo por Corrientes hasta Posadas. Faltan de esta última etapa sólo 22 kilómetros por pavimentar. Asimismo, en épocas favorables, no existen inconvenientes en viajar a través de Entre Ríos y Corrientes, visitando importantes lugares de esas provincias. Desde Santa Fe se podrá pasar a Paraná y luego podrá seguirse por la ruta pavimentada desde la capital entrerriana a La Paz y San José de Feliciano, casi a las puertas de la provincia de Corrientes, y luego seguir por Paso de los Libres, Yapeyú —cuna del General San Martín—, y por Santo Tomé arribar finalmente a Posadas.

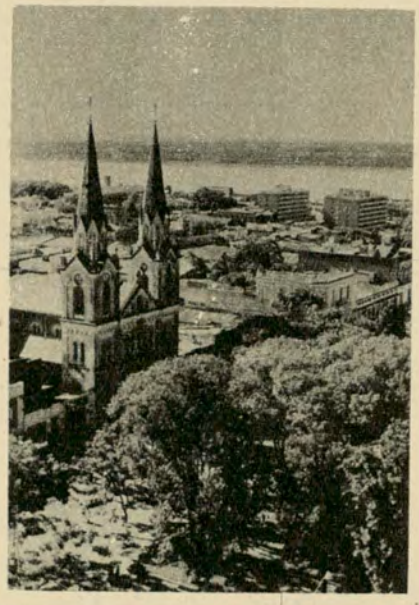
Los que disponen de poco tiempo para conocer esa provincia podrán viajar en avión, contándose con varios servicios semanales, que inclusive llevan al turista hasta las propias Cataratas del Iguazú. En ómnibus, existen líneas que cubren el viaje en toda su extensión diariamente, mientras que otras compañías realizan diversas combinaciones para trasladar a los viajeros empleando alrededor de veintidós horas hasta la ciudad de Posadas.

El ferrocarril General Urquiza re-

⇨



Uno de los saltos más atractivos del Iguazú es el llamado Adán y Eva.



Otro aspecto aéreo de Posadas, con la catedral, frente a la plaza 9 de Julio.



Entrada a Apóstoles, donde el Automóvil Club posee una hostería

Dispondrá el A. C. A. de cinco hosterías.

aliza cuatro viajes semanales a Posadas, y en barco se puede viajar hasta la ciudad de Corrientes y luego por otros medios hasta Posadas.

A continuación ofrecemos un detalle de las posibilidades más convenientes para viajar en auto hasta Posadas e Iguazú, aprovechando, en todos los casos, al máximo las rutas pavimentadas. Los que viajan desde Buenos Aires hasta Santa Fe o Corrientes podrán consultar el número 44 de AUTOCLUB, en el cual proporcionamos, en esta misma sección, las alternativas del camino hasta la ciudad de Resistencia.

Itinerario Corrientes-Posadas

Este tramo de 324 kilómetros está pavimentado, con excepción de 22 kilómetros que se hallan actualmente en construcción a partir de Ituzaingó, en dirección a Posadas.

0 km. CORRIENTES. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en 25 de Mayo y Mendoza. Tel. 4545 y 5958. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
7 Bifurcación a Goya y San Luis del Palmar. Seguir la ruta 12.
11 Cambá Punta. Aeródromo.
12 Policía Caminera. Acceso a Perichón (4 km) y Santa Fe (9 km).
21 Acceso a Santa Ana (5 km).
26 Estación de servicio. Gomería. Restaurante.
32,8 Acceso a Paso de la Patria e Itá Corá (9 km).
39 SAN COSME (Acceso 1 km) Almacén.
50 Almacén.
60 RAMADA PASO (Acceso 1 km). Acceso a Itatí por tierra (10 km).
63 Almacén.
66 Acceso a ITATI (9 km), camino pavimentado. Nafta. Almacén.
74 YACAREI. Almacén.
94 Puente arroyo Ibibú Cuá.
99 CORSA CUE. Almacén.
119 Almacén.
120 La Colmena. Almacén. Nafta. Motel.
133 Puente arroyo Santa María.
141 Acceso a Berón de Astrada (10 km).
148 Puente Arroyo Isabel.
163 Acceso a Ita Ibaté (2 km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
183 Acceso a Loreto (31 km). Estación de servicio. Gomería. Almacén.
211 Villa Olivari. Almacén El Caburé 1º.
231 Almacén.
235 Almacén. Nafta.
236 ITUZAINGO (Acceso 1 km). Estación de servicio. Restaurante. Termina el camino pavimentado que se reanuda en el km 250. Luego sigue un tramo pavimentado de 5 kilómetros para continuar otro tramo de camino en construcción de 8 kilómetros y reanudar el pavimento definitivo hasta Posadas en el mojón 266.
307 Puente arroyo Itaembé.
307,3 Arco de entrada a la provincia de Misiones. Límite con Corrientes.
318 Aeródromo.
324 POSADAS (Acceso). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Córdoba y Colón, Tel. 3456. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario Paraná-La Paz-San José de Feliciano-Paso de los Libres

Para viajar al Iguazú a través de Entre Ríos y Corrientes se cruzará el río Paraná de Santa Fe a Paraná y se aprovecharán los tramos pavimentados de Paraná a La Paz y desde esta ciudad hasta San José de Feliciano (en total, 254 kilómetros), para seguir luego por La Hierra o Los Conquistadores y continuar por la ruta Nº 127 hasta Paso de los Libres.

0 km. PARANA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Laprida y Buenos Aires. Tel 11522; y auxilio mecánico. Tel. 11319. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Salida por la ruta nacional Nº 18.
3 Monumento al Gaucho.
6 Nafta.
8 Policía caminera.
11 Puente arroyo Las Tunas.
14 Estación de servicio.
14,5 Seguir hacia la izquierda. Al frente: Concordia, Villaguay y Viale.
17 Aero Club Ciudad de Paraná.
19 Almacén.
20,8 Puente arroyo Sauce (angosto).
22,8 Parque General San Martín.
24 Acceso a La Picada.
25 Puente arroyo Las Conchas Paso La Picada (angosto).
25,3 Puente brazo del arroyo Las Conchas (angosto).
25,7 Puente angosto.
26 Paso a nivel. Camino a María Grande. Seguir al frente.
34 Aldea Santa María.
35 Puentes sobre los arroyos Carmona y Aromito.
38 Almacén.
39 Acceso a El Palenque (2 km).
41 Almacén.
43 Puente arroyo Pescado.
46 Acceso a El Palenque (6 km). Almacén.
52 Gobernador Racedo. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
55 Nafta.
63 Seguir la ruta nacional Nº 126 hacia la izquierda. La 127 sigue hacia Federal. Almacén. Nafta.
68 Puente arroyo Antonio Tomás.
69 Almacén.
74 Acceso a Hasenkamp (8 km).
75 Almacén.
85 Puente arroyo Orillas del Monte.
88 Alcaraz Sur. Puente arroyo Quebracho. Almacén. Nafta.
90 Colonia Oficial Nº 11.
91 Puente arroyo Los Pozos.
92 Puente arroyo Sauce.
93 Almacén.
94 Puente arroyo Barrancas Coloradas.
97 Acceso a Las Garzas y Alcaraz Norte.
100 Almacén.
113 Almacén. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
115 Puente arroyo Alcaraz. Paso Castro. Almacén.
119 Puente arroyo Sauce.
124 Puente arroyo Grande.
126 Puente arroyo Los Caranchos.
132 Puente arroyo Las Palmitas.
135 Puente arroyo de Feliciano.

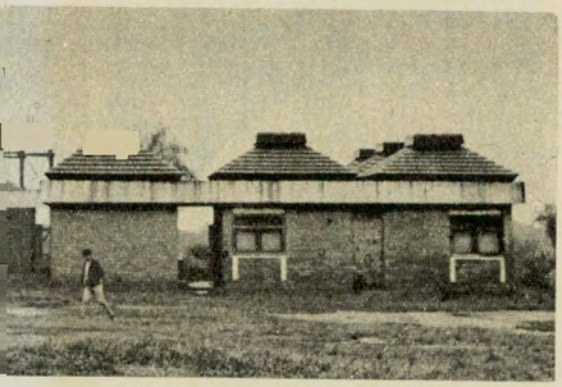


El clima tropical de Puerto Rico se advierte en toda su vegetación.



HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

135,6 Puente arroyo de Feliciano: Paso Quebracho.
136 Acceso a Santa Elena (15 km).
138 Puente arroyo Ceibo.
143 Puente arroyo Arenal.
147 Puente arroyo Los Pozos.
149 Puentes arroyos Selva y Ceibo Chico.
151 Acceso a Sauce de Luna y Villaguay.
154 Almacén.
164 Paso a nivel.
164,3 Entrada a La Paz (6 km). Desde allí se seguirá la ruta provincial Nº 1 en dirección a San José de Feliciano que está superpuesta con la 126 hasta el km 12 de la Nº 1.
164,8 (6,8 de la Nº 1) Piloto Avila.
165 (7) Paso a nivel.
170 (12) Termina la superposición de la 126 y 1 y seguiremos por ésta. La 126 en pavimentación por otra traza, continúa de tierra hacia Paso Telégrafo.
172 (14) Acceso a Federal (81 km).
179 (21) Acceso a San Gustavo (4 km).
179,6 (21,6) Puente arroyo Sombrero.
183 (25) Puente arroyo Esquivel.
184 (26) Estación San Gustavo. Paso a nivel.
189 (31) Puente arroyo Vizcachas.
200 (42) Estación Estacas. Nafta. Almacén.
213 (55) Estación Montiel. Acceso a Centenario (2 km).
217 (59) Puente arroyo Las Perdices.
222 (64) Puente arroyo San Víctor.
224 (66) Estación San Víctor.
228 (70) Puente arroyo Achiras.
235 (77) Puente arroyo de Las Toscas.
239 (81) Estación Palo a Pique. Almacén.
247 (89) Puente arroyo Lagunas.
251 (94) Acceso a Sauce (Corrientes). Paso a nivel.
254 (97) SAN JOSE DE FELICIANO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Termina el pavimento que iniciamos en Paraná. Seguiremos por camino de tierra mejorada hacia Los Conquistadores, sobre la ruta nacional número 127, distante 35 kilómetros, libre de recursos.
289 LOS CONQUISTADORES, en el mojón 266 de la ruta Nº 127, consolidada.
304 LA HIERRA.
319 JUAN B. ARRUABARRENA (Esta-



La hostería de San Ignacio, donde se realizarán obras de reparación.



Nuevas pasarelas construidas en Iguazú, que permiten un cómodo paseo.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
ESCUELA DE MECANICA
(AUTOMOTORES)
CURSOS 1969 - (MIXTOS)
MECANICA LIGERA
CARBURACION
ENCENDIDO
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
MECANICO EN AUTOMOTORES (INTEGRAL)
VACANTES LIMITADAS
INFORMES
Av. VELEZ SARSFIELD 850, Capital - T. E. 21 - 6650

LIMPIAMANOS PROTECTOR
FABRICAS
AUTOMOVILISTAS
COMERCIOS
GOMERIAS
OFICINAS
IMPRENTAS
TALLERES MECANICOS
QUILFREN
que no falte en la guantera de su auto
Una caricia que limpia
PIDALO A: MaSeDa GRAL. PAZ 1353 Tel. 791-7680 Vte. Lopez

ción San Jaime). Nafta. Gomería. Taller mecánico. Restaurante.

326 Puente arroyo Culandrillo.

329 Puente arroyo Las Tunas. Mojón 306. Límite provincial Entre Ríos y Corrientes.

332 Puente arroyo Guayabol.

332,8 Acceso a P. D. Colodrero (8 km).

335 Almacén.

351 Dos puentes del río Mocoretá.

356 CUATRO BOCAS. Cruce con la ruta nacional Nº 14 a Chajarí, Curuzú Cuatiá, Monte Caseros. Seguiremos por la 127 hacia Paso de los Libres.

372 Puente arroyo Timboi.

375 Acceso a Colonia Libertad (2 km). Paso a nivel. Acceso a Monte Caseros por ruta provincial Nº 25.

381 Nafta. Almacén.

386 Puente arroyo Curuzú Cuatiá.

390 Puente río Miriñay.

404 Acceso a Pucheta. Almacén.

406 Puente arroyo Ayuí.

421 Empalme con la ruta Nº 126 que se superponen en dirección a Paso de los Libres.

446 Empalme con la ruta nacional número 129 hacia Yapeyú. Seguiremos hacia Paso de los Libres. Se inicia el pavimento hacia esa ciudad.

446,5 Paso a nivel.

448 Puente arroyo Porá.

458 PASO DE LOS LIBRES. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 8. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario Paso de los Libres-Posadas

0 PASO DE LOS LIBRES. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 8.

11,5 Empalme con la ruta nacional Nº 129, que seguiremos hacia Yapeyú.

13 Termina el camino pavimentado, y sigue consolidado.

20 Empalme con ruta provincial 23 que se dirige a Mercedes (100 km).

51 Acceso a Tapebicuá (2 km.) Almacén.

53 Puente arroyo Tapebicuá.

55 Apeadero Yapeyú. Paso a nivel.

63 Nafta.

65 Puente arroyo Guaviraví.

66 Acceso a YAPEYU (6 km). Nafta. Gomería. Seguiremos la Ruta Prov. 40.

100 Acceso a LA CRUZ (3 km). Empalme con la ruta nacional 14 (106 km). Nafta. Mecánico. Gomería. Bar.

107 Puente río Aguapey.

117 Acceso a ALVEAR. Nafta. Mecánico. Bar.

125 Paso a nivel.

150 Almacén.

155 Puente arroyo Cuay Chico.

178 Puente arroyo Cuay Grande.

205 Acceso a Santo Tomé. Estación de Servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Termina la ruta provincial 40 y seguiremos por la nacional Nº 114.

218 Empalme con la ruta nacional Nº 14 (11 km).

229 Empalme con la ruta nacional Nº 14, que seguiremos hasta San José. Nafta. Almacén.

245 Cnel. Desiderio Sosa. Control Policial.

265 Gobernador Ingeniero Valentín Virasoro. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Almacén.

278 San Alonso.

287 Acceso a APOSTOLES (20 km). Estación de servicio (adherida) y Hostería del Automóvil Club Argentino en reparación. Se está realizando la pavimentación de rutas entre Apóstoles y Posadas y se deben efectuar numerosos desvíos. La ruta, pavimentada será desde allí más corta que la que damos a conocer.

293 PUEBLO LIEBIG. Almacén. Nafta.

295 Paso a nivel.

298 Acceso a APOSTOLES.

299 Puente arroyo Chirimay. Límite provincial Corrientes-Misiones.

309 SAN JOSE. Dejamos la ruta 14 y continuamos hacia Posadas por la ruta provincial Nº 1.

330 PARADA LEIS.

350 Empalme con la ruta nacional Nº 12 (pavimentada), que adoptaremos hacia la izquierda en dirección a Posadas.

353 Villa Lanús.

357 Rotonda de acceso a la ciudad de Posadas.

361 POSADAS. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Córdoba y Colón. Tel. 3456. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario Posadas-Puerto Iguazú

Este camino, actualmente pavimentado hasta San Ignacio (65 km), se halla en construcción en casi todo su recorrido y se cree que en el próximo año se podrá viajar a las Cataratas del Iguazú por camino totalmente asfaltado y sin problemas de puentes cortados por las grandes lluvias. Actualmente el recorrido es de 375 kilómetros, pero con las rectificaciones realizadas en la nueva traza la extensión del mismo se reducirá en más de treinta kilómetros. Los principales detalles de este itinerario son los siguientes:

0 Km. POSADAS. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Córdoba y Colón. Tel. 3456.

8 Villa Lanús. Nafta. Bar.

11 Villa Lonca. Policía Caminera.

28 Acceso a Candelaria. Estación de servicio. Bar.

45 Acceso a Santa Ana. Estación de servicio.

63 SAN IGNACIO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Hostería del Automóvil Club Argentino en reparación.

76 COLONIA GOBERNADOR ROCA. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.

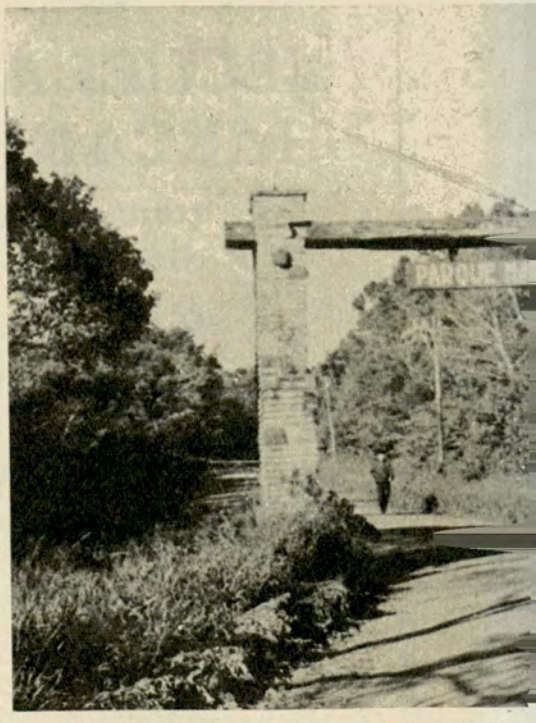
83 Acceso a Santo Pipó.

101 HIPOLITO YRIGOYEN. Almacén.

107 JARDIN AMERICA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.



Otro aspecto de las Cataratas del Iguazú.



Portada del Parque Nacional Iguazú,

HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

134 CAPIOVY. Nafta. Almacén.

138 CAPIOVICIÑO. Almacén.

142 MBOPICUA. Almacén.

148 PUERTO RICO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

156 GARUHAPE. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Almacén.

178 EL ALCAZAR. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.

212 MONTECARLO (Acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Hostería del Automóvil Club Argentino, en reparación.

224 GUARAIPO. Almacén.

246 ELDORADO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 284. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Hostería del Automóvil Club Argentino en funcionamiento y sectores en reparación.

272 COLONIA MARIA MAGDALENA. Nafta. Almacén.

303 ESPERANZA. Nafta. Restaurante. Taller mecánico. Gomería.

306 Parada El Tupí. Nafta. Almacén.

314 WANDA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

320 Acceso a Puerto Libertad.

350 Portada de entrada al Parque Nacional del Iguazú.

357 CATARATAS DEL IGUAZU. Hotel.

375 PUERTO IGUAZU. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.



En primer término, el salto Bozetti.



cuya extensión es de 55.000 hectáreas.

Itinerario Posadas-Oberá-Bernardo de Irigoyen-Puerto Iguazú

Comprende tramos de las rutas nacionales 12, 105, 14 y 101. Es pavimentado hasta Oberá y atraviesa la zona serrana de Misiones, cubierta de espesos montes.

0 Km. POSADAS. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Córdoba y Colón, Tel. 3456. Se viajará por la ruta 12 hasta Santa Ana.

45 SANTA ANA. (Acceso) Seguir hacia la derecha. Estación de Servicio. Restaurante.

46 Puente arroyo Santa Ana.

51 Almacén.

52 Puente arroyo Paulino. Empalme ruta provincial 4 hacia Bonpland y Leandro N. Alem.

54 Puente arroyo Máquina.

59 Puente arroyo Magdalena.

67 COLONIA MARTIRES (Acceso). Estación de servicio. Resturante.

82 YABEBIRY. Almacén.

101 OBERA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 105. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

124 CAMPO VIERA. Estación de servicio. Restaurante.

146 CAMPO GRANDE. Estación de servicio. Restaurante.

165 ARISTOBULO DEL VALLE. Estación de servicio. Restaurante.

192 2 DE MAYO. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

220 Km 260 (EL CRUCE). Acceso a El Soberbio.

263 FRACRAN. Nafta. Almacén. Taller mecánico. Gomería.

293 SAN PEDRO. Nafta. Almacén. Taller mecánico. Gomería.

327 TOBUNAS. Almacén. Policía Caminera.

375 BERNARDO DE IRIGOYEN. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Seguir la ruta 101 hacia Iguazú.



Atractiva visión del salto Alvar Núñez, que recuerda a su descubridor.

407 SAN ANTONIO. Almacén. Grandes pinares naturales. Gendarmería.

412 COLONIA GENERAL MANUEL BELGRANO.

437 PIÑALITOS. Almacén.

461 DESEADO. Empalme camino a Wanda.

478 CABUREI. Almacén.

511 Portada del Parque Nacional del Iguazú.

516 CATARATAS DEL IGUAZU. Hotel.

534 PUERTO IGUAZU. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario Posadas - San Javier

Aprovechando al máximo las rutas pavimentadas es conveniente viajar de Posadas hacia San Javier por la ruta nacional 12 hasta Santa Ana. Desde ese cruce se seguirá unos siete kilómetros y luego se adoptará la ruta consolidada provincial Nº 4 en dirección a Leandro N. Alem.

0 Km. POSADAS. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Colón y Córdoba. Tel. 3456.

45 SANTA ANA. Estación de servicio. Restaurante. Seguir hacia la derecha.

51 Almacén.

52 Puente arroyo Paulino. Seguir la ruta provincial Nº 4 hacia la derecha.

61 BONPLAND. Estación de servicio. Mecánico. Gomería. Restaurante.

82 LEANDRO N. ALEM. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

85 Cruce con la ruta nacional Nº 14 de Cerro Azul a Oberá.

90 Acceso - Gobernador López (9 km).

99 Picada San Javier.

109 LOS GALPONES.

115 Empalme con la ruta provincial Nº 2 de acceso a Itacaruaré.

129 SAN JAVIER. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Estación de servicio (adherida) y hostería del Automóvil Club Argentino en reparación. ♠

Extraordinaria obra de forestación



Una escena que se mantiene invariable a través del tiempo en el Moulin Rouge: el baile del can can.



Una parte de la película Moulin Rouge: aparece Zidler, el fundador, junto a Toulouse-Lautrec.

EL BEST-SELLER DE LOS ESPECTACULOS

El Moulin Rouge, en el barrio galante de París, revive el espíritu de "la belle époque"

por Sara Carozzo Christensen PARA AUTOCLUB

Moulin Rouge.

Evidentemente, es un clásico *best-seller*, aunque parezca una antinomia irreductible aplicar de alguna manera el concepto del libro que está de moda en un momento determinado, y por consiguiente *no clásico*, a un espectáculo musical, nocturno, por añadidura. Y en una ciudad como París...

Sin embargo, no existe tal incompatibilidad. En efecto, ese único e inefable *Molino Rojo* francés continúa en el éxito, desde los días peculiares de los pintores impresionistas, del Simbo-



lismo, del París de la "belle époque". Es decir que tiene más de un siglo de vigencia; en consecuencia, es *un clásico.*

Y *clásico* también porque es más familiar que el no menos famoso Lido y, por supuesto, que el Follie Bergère... Y entonces no es difícil que los padres *evolucionadamente tradicionales* vayan junto con sus hijos (en particular si son argentinos) a ver un espectáculo *a priori* agradable.

Es costumbre de los buenos hoteles que la conserjería se preocupe por conseguir y reservarle mesa al turista que así lo desea, que le llame un taxi, o que le indique y marque en un planito, qué Metro tomar y dónde bajarse. Para ir al *Moulin Rouge* hay que hacerlo en la estación Place Pigalle... Claro que la retribución a ese tipo de gentileza parisina suele ser una pingüe propina. (En francés *pourboire,* ¿querrá decir casualmente "para beber"?...)

Un champagne adaptable

Sobre la entrada hay un molino fluorescente rojo. En seguida se acerca una señorita muy gentil, que le quiere vender el programa. Adentro, luz rojiza y azul; mesas con mantel blanco, largo. Y con veladores. Visto desde la puerta, lo que se aprecia es una medialuna en *degradée,* a modo de cintura del escenario, con puntos de luz a distintas alturas.

Allí es posible cenar y bailar en una pequeña pista también roja. O asistir sólo al número musical, siempre que se haga una considerable consumición mínima, a partir de la que se elige; lo mismo da cualquier gaseosa que los más prestigiosos champagnes...



La evolución del Moulin Rouge y del mundo del can can aparece magistralmente descripta en la obra del célebre pintor francés Toulouse-Lautrec.

¡Oh!... Uno supone que puede preferir un *brut* o un *doux*... Pero no. No se sabe si es porque no tienen otro, o lo tienen, pero hay orden de ofrecer ése solamente..., al turista no le queda otra posibilidad que gustar un *demi sec,* seco, sequísimo; o ponerle el azúcar que, solícito, trae el *garçon* y revolverlo con un palito de madera, especial para eso...

Y entonces tampoco se sabe ya, si realmente se han querido burlar de uno o solucionar el inconveniente...

Comienza el tan esperado espectáculo.

Todo oscuro, música, todo oscuro.

Luces.

Y una perfecta formación de *vedettes* con plumas. Y capas de plumas. Y sombreros con plumas. Y collares y brazaletes. Y brillantes polleras. Y los bustos desnudos, durante todo el programa. Pero de ninguna manera ofensivo, procaz.

Y números sucesivos: un excelente trío de acrobacia, un ilusionista que encuentra pollitos en las mangas de los americanos, un ballet acuático con chicas peces, lo infaltable andaluz; y un conjunto de músicos chiflados. El pianista comienza a interpretar Grieg, pero viene un petiso todo despeinado y, o le roba una nota o toca el violín a destiempo; y por eso el del piano debe empezar de nuevo su concierto.

¿Cómico y molesto a la vez, verdad?

Final de orquesta

Intervalo, parejas del público que salen a bailar.

Espectáculo, otra vez.

Y ahora el no menos infaltable *can can.* A lo último, ellas obsequian a los espectadores unos cuantos sombreros de paja; a nosotras... nada. (Quedaría muy bien que los bailarines dedicaran un *souvenir* también a las damas, ¿no es cierto?...).

Algunos turistas reincidentes comentan que desde hace cuatro años se repiten las mismas presentaciones. Puede ser. Pero de cualquier manera, todos parecen gratamente somnolientos.

Final de orquesta, de luz total.

La gente sale con una sonrisa casi hasta emocionada...

Se oyen lenguas romances y no romances en el *foyer* trasnochado. Los taxis esperan; Place Pigalle espera, espera hasta mañana el secular y contemporáneo *Moulin Rouge*... ♠

LAS CALLES DE BUENOS AIRES

por Gustavo García Saraví

PARA AUTOCLUB Fotos de Juan Carlos Piña



A pocos pasos de la Plaza San Martín, entre Esmeralda y Suipacha, se extiende la estratégica calle que recuerda al héroe de San Lorenzo: J. B. Cabral.



La cortada Sargento Cabral con el fondo cerrado por la frondosa arboleda de la plaza San Martín.



No se sabe bien cómo pudo el sargento Cabral, por salvador y Cabral que sea, ubicarse estratégicamente en el plano de Buenos Aires. Porque lo cierto es que no está nada claro tanta omisión de órdenes jerárquicos, tanto encumbramiento para un simple suboficial, tanto lujo y honor para un oscuro sargento (que, además, según dicen algunos historiadores, se parece más a la leyenda que a la realidad, al sueño que a la certidumbre total acerca de su existencia).

Pero la verdad es que, por una razón u otra, está ahí nomás, entre Esmeralda y Suipacha, a pocos pasos de la Plaza San Martín y el héroe al que le debe su éxito con el tiempo. (O a la inversa, si se tiene memoria para el sacrificio y las heroicidades). Unicamente con un sablazo y una dignidad parecida a la rabia, y un sentido del deber y una ilusión y un pedazo de Patria —naciendo en el costado, y una esperanza que casi era tristeza— pudo *Cabral* situarse delante de los entorchados que no eran tales, de las espaldas sueltas y sin antebrazos, de toda una brigada de relumbrones sin luminosidad. Nada más que por eso, un humilde *sargento* vive su no muerte tan en la proximidad de las Victorias.

El soneto que sigue se llama *El Montonero:*

En el montón y el monte y
[la montura
anduve en libertad y prisio-
[nero.
No tuve la que quise y lo
[que quiero
lo perdí en boleadora o mor-
[dedura.

Mi suerte fue la guerra y la
[aventura,
y mi desgracia no morir pri-
[mero.
Es muy poco ser sólo el mon-
[tonero,
un soldado de tantos, una os-
[cura

cicatriz en el pecho, una ig-
[norancia,
únicamente una pasión, un
[ansia
de seguir la bandera y el
[caudillo.

Nadie sabe mi nombre o mi
[apodo.
Y qué puede importar, des-
pués de todo,
si tengo aún mi sangre y mi
[cuchillo.

Se llama, como decimos, *El Montonero.* Pero como creemos ser muy buenos amigos de su autor, pensamos que también podría responder en parte al nombre de *Sargento Cabral.* Y casi sin su autorización se lo dedicamos al héroe que hizo posible un único e inconfundible *Libertador.*



BASAVILBASO

Basavilvaso es un retacito de París (de noche, o de día, a la siesta, al alba o al crepúsculo). Es porteña hasta el subsuelo.





Basavilbaso es empedrada (y para colmo de "bienes" mal empedrada), con la cicatriz de una antigua vía de tranvías.

Los pliegues y repliegues del antiguo pavimento de Basavilbaso traen el recuerdo de los adoquines "de antes".

BASAVILBASO (sobre todo cuando se la sube o se la baja de noche, misteriosamente) constituye como un principio de complicación y laberintos estéticos.

En cierto modo, y en otra escala, es similar a lo que pasa con Borges, coinventor de la magia y propietario de una valiosa finitud de palabras que sirve, sin embargo, para medir infinitudes.

O lo que sucede también, y en un tercer plano, con el telescopio y el pedacito de papel en el que los astrónomos escriben enigmáticas fórmulas y centenas de ceros; o el iluminado vocablo: "años-luz".

Porque en esta calle (sobre todo cuando se la sube o baja de noche misteriosamente, y sin los anteojos puestos) se duda, con la hipotética angustia que los angustiados alfabetos queremos adjudicarle a los, por lo común, felices analfabetos, de la siempre complicada ubicación de las *v* y las *b*, las *cortas* y las *largas*, la de *vaca* o de *burro*, como decían sin tantas sabidurías pedagógicas las maestras de mi tiempo. Y la verdad es que, hasta no verla escrita como corresponde, su no escritura, su simple designación mental, admite cualquiera de las probabilidades metafísicas a las que nos conducen las letras. O, por el contrario, nuestras propias ignorancias.

Otro motivo de ponderable extrañeza (sobre todo cuando se la sube o baja, de noche, con la mitad de un sueño en el bolsillo) es sorprender a cien metros de la lustrosa Santa Fe una arteria empedrada (y para colmo de bienes, *mal empedrada)*, con la indudable cicatriz de una antigua vía de tranvías que quién sabe cómo se ingeniaban para ascender, o descender frenando por Basavilbaso.

Porque ya es hora de expresar que el alma de las ciudades, su buscada belleza, alguna forma de su mensaje de cal y rascacielo, caben a veces en un detalle, en una aparente fealdad o decrepitud, en una casa descascarada o una esquina vieja; o en los adoquines *de antes*, aquellos de las ya casi inhallables fotografías de *Caras y Caretas* y en los últimos compadritos.

Vale la pena insistir en la observación de los pliegues y repliegues de esta calle (sobre todo cuando se la sube o baja de noche, y las greguerías o las simples ideas se parecen a los gatos que cruzan la vereda).

Y es así, como se nos ocurre anotar el simple hecho de que comienza con un Mercado de Flores (y un insólito y adorable lugar donde, en pleno centro, se llevan a cabo bailes relativamente suburbanos, con un arco de luces de colores que atraviesa la calzada y que hubiera constituido la delicia de una estrofa de Amado Nervo o Evaristo Carriego), y termina en un Ministerio que de tan hermoso —al menos por el exterior de su edificio— casi no parece un Ministerio. En fin: dos extremos callejeros para envidia de la envidiable cursilería de las rosas, los nomeolvides, los heliotropos y demás incomodidades de la vida contemporánea, o ya bien directamente, de la envidia de los que nunca pisaron una Embajada o jamás llegaron más allá de Chascomús o Zárate.

De cualquier manera, Basavilbaso es, además, un retacito de París (de noche, o de día, a la siesta, al alba o al crepúsculo). O sea, naturalmente, un modo inconfundible de ser porteña hasta el subsuelo. ♠

LOS MOCHILEROS

por Fernando Peñón

PARA AUTOCLUB

Ilustró Domingo Villafañe

La lluvia filosófica que riega el pinar de la civilización moderna ha generado una especie de hongos llamados mochileros. Para escándalo de la generación precedente. Que es función específica de cada generación escandalizar con su conducta a la precedente.

Los mochileros son linyeras vocacionales. Que aman a la Naturaleza sin conocerla. Como se ama a la novia. Que es la mujer en estado de crisálida. El linyera soporta la Naturaleza que conoce. Como a la esposa. Pero a la que nunca podrá dominar.

Los mochileros practican el linyerismo multitudinario. El linyera, el mochilerismo solitario, impelido por la falta de recursos económicos. Los mochileros adoptan ese género de vida para cubrir la cuota de masoquismo de que es ávida la humanidad.

Una importante proporción de mochileros ostenta las características de los *hippies*, que los hace inconfundibles. Porque lo son.

Los *hippies* constituyen el segundo aporte inglés a la civilización norteamericana, ya que provienen del movimiento iracundo generado en la rubia Albion. Que la primera contribución fue la remitida a bordo del *Mayflower*, compuesta por cuáqueros y puritanos que hedían a virtud. Con una corrección y una solemnidad francamente repelentes.

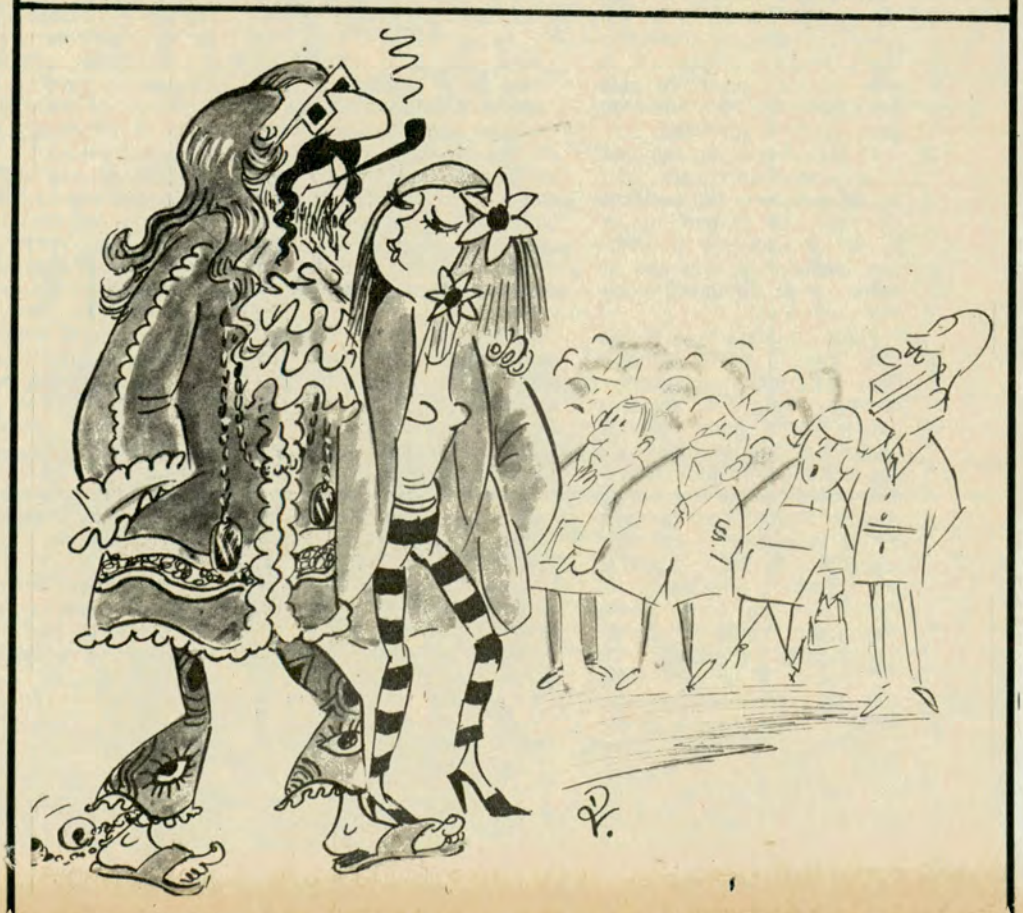
Es fácil ver en San Francisco de California a los *hippies* en la plaza *Golden Gate Park*, donde recibieron a la primavera última completamente despojados de ropas, sus jóvenes componentes de ambos sexos. Inusitada manifestación pública de *strip-tease*.

Los hemos visto tirados en el *Dupont Circle* de Washington, dialogando, cantando con acompañamiento de los instrumentos musicales más inesperados, o acariciándose. Que mientras una hermosa jovencita acariciaba los ensortijados cabellos que en evangélica cascada caían sobre los hombros de su fornido compañero, éste, tendido cuán largo era acariciaba amorosamente a... un gatito que dormitaba sobre su pecho. Los ojos de la pareja velados por una especie de efecto sicodélico.

Los hemos visto también descalzos, con cascabeles atados a uno de los tobillos y un aro en una de las orejas. Vestidos con las ropas más estrafalarias que pueda imaginarse. Y grandes medallones sobre el pecho, colgados del cuello con collares multicolores. Ropas iguales para ambos sexos. Cuya determinación resulta sumamente difícil. Porque la diferencia de sexos les resulta un prejuicio burgués en proceso de deterioro u obsolescencia.

Pretenden instrumentar un movimiento muy moderno y original. Sin reparar en que los bohemios impulsores del





romanticismo constituyeron sus antecesores del siglo pasado. Y nuestros gauchos: ¿no tenían algo de *hippies* y de mochileros ecuestres? Y los mochileros, ¿no son gauchos pedestres? ¡Si al verlos andar por esos caminos de Dios hasta parece que hubieran perdido sus cabalgaduras!

El antecedente más remoto que del sistema encontramos es el del ilustre croto llamado Diógenes. Que en la Grecia filosófica vivía en un tonel. Versión clásica del moderno y porteñísimo caño.

Algunos los denominan OPNI *(Objeto Piioso No Identificado)*.

Se les supone hijos enteros de una madre dominante y de un padre débil. Aunque otros, más categóricos, aseveran que son hijos del *ácido*.

Para ser mochilero debe disponerse de lujosos equipos que cuestan un disparate. Que si el linyera dispusiera de una suma equivalente, dejaría este estilo de vida. Los mochileros pagan alto precio por lo que el linyera hace sin costo. En definitiva, estas prácticas, mezcla de scoutismo y grenchas, de existencialismo y fríos, de hedonismo y cansancio (algo así como la simbiosis de cortesana y religiosa), constituye un escape de la sociedad moderna y un refugio en la pobreza del subdesarrollo. Constituye, en rigor, la versión *beatnik* de la gitanería.

Vestidos de náufragos —para eso son náufragos de la civilización—, los mochileros abolieron el peine y el cepillo y adoptaron las sandalias. Permutaron el trabajo y la máquina de afeitar por la música ruidosa y los colores chillones.

Así como el burgués, al que los *hippies* llaman "cuadrado", añora el pasado y piensa con temor en el futuro, desprovisto de presente al que considera un instante fugaz, efímero e inasible, los mochileros sólo viven en función de presente, renegando del pasado inmediato e ignorando la posibilidad del futuro.

Renuncian a la porción de felicidad que les han asignado. Después de haber alcanzado el confort, premio del esfuerzo acumulado por generaciones y generaciones, resulta que tenemos que desvivirnos para que ellos puedan liberarse del aire acondicionado y del baño caliente diario. Para regresar a la vida del hombre primitivo. Pero con antibióticos al alcance de la mano. Que es bueno seguir a la Naturaleza, pero no hasta su seno definitivo.

Descartan el auto propio para usar el auto ajeno. Descubriendo la utilidad del dedo pulgar al inventar el *autostop*.

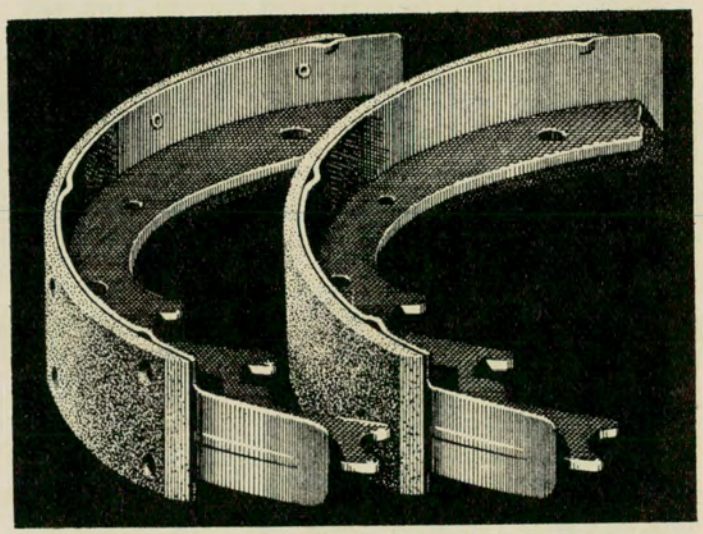
Pero se exagera un tanto al atribuir a este grupo de escapistas todos los vicios imaginables. Hay quienes los creen capaces de permutar la última carta, aun sin leer, recibida de la propia madre, por diez miligramos de ácido lisérgico dietilamida. Lo que no es cierto en nuestro país. Porque como todo país subdesarrollado que se respete, todavía estamos en la etapa de la convencional *falopa*.



Y así siguen viajando por todo el mundo, buscando lo que hallarían si se quedaran quietos y pudieran viajar dentro de sí mismos.

Es del caso detenerse a pensar con *Lanza del Vasto* en el retorno a las fuentes, en el retorno al primitivismo. Aunque tal vez todo esto sea innecesario. Con un poco de suerte y la ayuda de la bomba de hidrógeno, algún día el género humano sobreviviente quizás se convierta en mochilero. Y volveremos a empezar de nuevo. ¿O es que ya lo hemos hecho antes? ♠

DE LOS FRENOS



DEPENDE SU VIDA!

VENTA Y RECAMBIO DE ZAPATAS
DE FRENO, PEGADAS Y REMACHADAS,
BAJO NORMAS ORIGINALES.

EMBRAGUES: LINEA COMPLETA

Carlos A. Costa
S. C. p. A.
MONROE 2671 - 75 • T.E. 76-7014 y 73-6789
BUENOS AIRES.

MEDICINA

El alcohol en el tránsito

La influencia del alcohol sobre la conducta humana es un hecho indiscutido, que ha dado lugar a múltiples experiencias. Es muy elevado el índice de criminales que obran bajo el influjo alcohólico. En un tercio, por lo menos, de los accidentes mortales ocurridos en el tránsito, se detecta la existencia del alcohol en los conductores o peatones que pierden sus vidas en la calle o en la ruta.

Vale la pena, pues, profundizar este tema, ya que el esclarecimiento de ciertos aspectos relacionados con las vinculaciones entre el alcohol y el tránsito contribuirá, quizás, para que el conductor que piensa que "un poco de alcohol no le cae mal a nadie" tenga a mano ciertos elementos estadísticos y científicos que le permitan extraer sus propias conclusiones.

AUTOCLUB ha recabado información a conocidos especialistas en la materia: el Dr. Roberto Pochat, médico legista, organizador y primer director, en 1948, del Servicio de Alcoholismo del Ministerio de Salud Pública de la Nación y actualmente presidente del Consejo Argentino del Alcoholismo, y el Dr. Alberto Calabrese, vicepresidente de dicho Consejo, Decano del Cuerpo Médico Forense y titular de Toxicología de la Facultad de Medicina de la la Universidad de Buenos Aires. Sobre aspectos legales de este tema se ha consultado al *Gabinete de Tránsito y Seguridad Vial de la División de Tránsito de la Policía Federal.*

"Buscad la botella"

"La incidencia del alcohol en el tránsito, más que un problema de alcoholismo es un problema del alcohol, con la manifiesta particularidad de que el *individuo embriagado* no es el que trae mayores dificultades por su evidente inoperancia total en el manejo, sino aquellos conductores que se encuentran en el llamado estado alcohólico", expresa el Dr. Pochat, que organizó en la Argentina, hace 15 años, la entidad *Alcohólicos Anónimos.* "Se encuentra en tal estado la persona que ha ingerido una dosis relativamente baja de alcohol, pero esta dosis puede ser suficiente para crear un estado de concentración de alcohol en la sangre por encima del cual ya existen perturbaciones o modificaciones sensoriales, reflejas, de apreciación y de exaltación en el manejo de un vehículo". Y agrega Pochat: "No se puede justipreciar a priori cuál es el *estado peligroso.* Pero para tener entre 0,5 y 1 gramo de alcohol cada mil centímetros cúbicos de sangre, cantidad que a los pocos minutos pasa al sistema nervioso, es suficiente que una persona haya ingerido dos o tres vasos de vino o su equivalente en bebidas destiladas. Debe considerarse además, que cada individuo tiene una susceptibilidad especial y, por otra parte, hay que tener en cuenta si ha tomado en ayunas, si ha diluido la bebida, si se ha tomado en estado de fatiga, etc."

Por eso se puede hablar de la *intoxicación inaparente.* No es preciso que una persona se haya embriagado totalmente, que su apariencia sea lamentable: el alcohol juega su papel aunque a veces no se lo detecte a simple vista.

Efectos especiales

Hemos conversado con el Dr. Calabrese sobre ciertos aspectos especiales de la influencia del alcohol en la conducta humana. "Es preciso tener en cuenta los efectos que tiene la ingestión del alcohol en combinación con determinados productos farmacológicos, y esto tiene enorme importancia en lo que a tránsito se refiere. El alcohol ingerido conjuntamente con sedantes *(barbitúricos, diazepóxidos, meprobamatos)* tiene efectos especiales. Si el alcohol se suma a elementos "despertadores" *(aminas, amfetaminas, bencedrina)*, el sujeto se torna *vigilante*, pero en forma contradictoria: aumentan los impulsos, se tienen reacciones de pánico", dice Calabrese.

Al respecto, Pochat recuerda interesantes pruebas de laboratorio, realizadas sobre el *tiempo de frenada* y su relación con la *frenada total.* Se ha comprobado empíricamente que bajo los efectos del alcohol puede haber una variación de un tercio en esa clase de maniobras, es decir, que si en estado normal una persona frena en doce metros, el alcohol hace que frene en dieciséis metros, o más. Y está el otro efecto, el que resulta de los "despertadores" combinados con bebidas alcohólicas: la reacción de pánico puede provocar una frenada brusca, con las previsibles consecuencias de tal maniobra.

Un caso particular es el que se produce cuando una persona que está bajo el *efecto Antabus (disultiram)*, que se utiliza para combatir el alcoholismo, ingiere alguna bebida alcohólica: se advierte dilatación de capilares, descenso de la presión, etc. Pero debe tenerse en cuenta que esto que sucede en el "síndrome del Antabus", puede acontecer cuando se toma alguna bebida alcohólica mientras se está bajo algún tratamiento con *antirreumáticos, piramidón* o, simplemente, *aspirinas.* Se producen entonces mareos y las demás reacciones señaladas para el Antabus.

El efecto del alcohol sobre los epilépticos es directo: les facilita la descarga. De manera que no pueden beber; tampoco pueden hacerlo los traumatizados de cráneo y quienes sufren déficits psíquicos.

Si en un hombre absolutamente normal que debe tomar el volante, la incidencia del alcohol en el organismo es imprevisible, aun en dosis mínimas, puede advertirse cuál es el peligro implícito en los casos especiales que se han reseñado.

Dos medidas de whisky

"La incidencia del alcohol en el suicidio es baja. En la criminalidad es alta —el Dr. Calabrese se refiere a su experiencia en el ámbito de la Capital Federal, ya que es médico de los Tribunales—. La incidencia en los ac-

"*Hay un proverbio que dice:* en todo delito misterioso buscad la mujer. *Pero el proverbio no es totalmente cierto si no se agrega:* o la botella" (*Lombroso*).

cidentes de tránsito es alta, pero no tanto como en otras grandes ciudades".

Y agrega Calabrese, que es autor, junto con los Dres. Fidel Mariani y Fernando Cimato, de un trabajo en el que se han evaluado los resultados de 5.000 autopsias para estudiar los efectos de la *alcoholemia* (alcohol en la sangre) en el delito: "La cantidad de 1 gramo de alcohol por cada 1.000 cm³ de sangre (que equivale a 40 gramos de alcohol en todo el cuerpo) se logra bebiendo medio litro de vino o dos medidas de whisky. Esta cantidad, o aún menos, posibilita en personas normales cualquier conducta anormal. Y basta la mitad en casos de epileptoides, por ejemplo".

Por eso en muchos países se practica el sistema del *Alcotest*. Esto sucede en los países escandinavos, en Inglaterra, Alemania, Estados Unidos (donde se utiliza el *drunkometer*), etc. "Y en Chile ya se hace", nos dice Calabrese. "El test de control es obligatorio ante el menor incidente. Basta que intervenga la policía para que se haga."

Partiendo de la base de que en 2.000 cm³ de aire hay tanto alcohol como en 1 cm³ de sangre, se utiliza un tubo que contiene arena mezclada con ciertas sustancias químicas, que culmina en un pequeño globo que debe inflar el presunto infractor. Al exhalar aire, éste pasa por la sustancia contenida en el tubo. Esta sustancia se pone verde si hay alcohol en el aire exhalado. De esta manera se puede medir "con bastante aproximación" la cantidad de alcohol en la sangre.

La legislación de los países escandinavos pena severamente a quien registra más de 0,5 g. de alcohol por mil cm³ de sangre. En Inglaterra la dosis límite es de 0,8 g. (y ésta es la tesis que Calabrese entiende como más razonable para nuestro país). En Alemania el máximo es 1 gramo, y en Estados Unidos 1,5. Claro está que se trata de medidas preliminares, ya que después vienen severos exámenes médicos que incluyen análisis de sangre y orina, pruebas de equilibrio y coordinación muscular, etc., que sirven para determinar la responsabilidad de cada persona en los hechos que se investigan.

Ebriedad y otras intoxicaciones

Personal especializado del *Gabinete policial de Tránsito y Seguridad Vial*, nos ha asesorado sobre importantes aspectos del tema que nos ocupa. "De acuerdo con el *Edicto Ebriedad y otras intoxicaciones*, la persona que es sorprendida conduciendo un automóvil u otro vehículo en estado de ebriedad, es pasible de una pena fija de $ 6.000 ó 15 días de arresto. Si lo hace en estado de alcoholización, $ 2.400 ó 6 días de arresto" (todo esto, como es natural, dada la jurisdicción de los edictos policiales, se refiere al ámbito de la Capital. En el resto del país tienen vigencia otras normas).

"Los médicos legistas dependientes de la Policía estiman que se concreta el *estado de ebriedad* cuando, aparte del aliento etílico, existe incoordinación psico-motriz e incoherencia en el habla, sujetándose al individuo, en caso de duda, a pruebas físicas relativas al equilibrio y a fijar objetos. Todo concluye con la determinación fehaciente del grado alcohólico que presenta (en sangre y orina). No se encuentra legislado específicamente lo relativo a la cantidad de alcohol en la sangre, pero los médicos legistas toman como base para esa determinación que cuando en 1.000 cm³ de sangre se localiza 1,5 gramos de alcohol, se encuentran frente a un típico caso de ebriedad."

El "valle matinal"

Las estadísticas incluidas en el trabajo de los Dres. Calabrese, Mariani y Cimato a que hemos hecho referencia, muestran un fenómeno interesante: numerosas víctimas entre los 5.000 cadáveres que fueron sometidos a necropsia, habían sufrido accidentes de



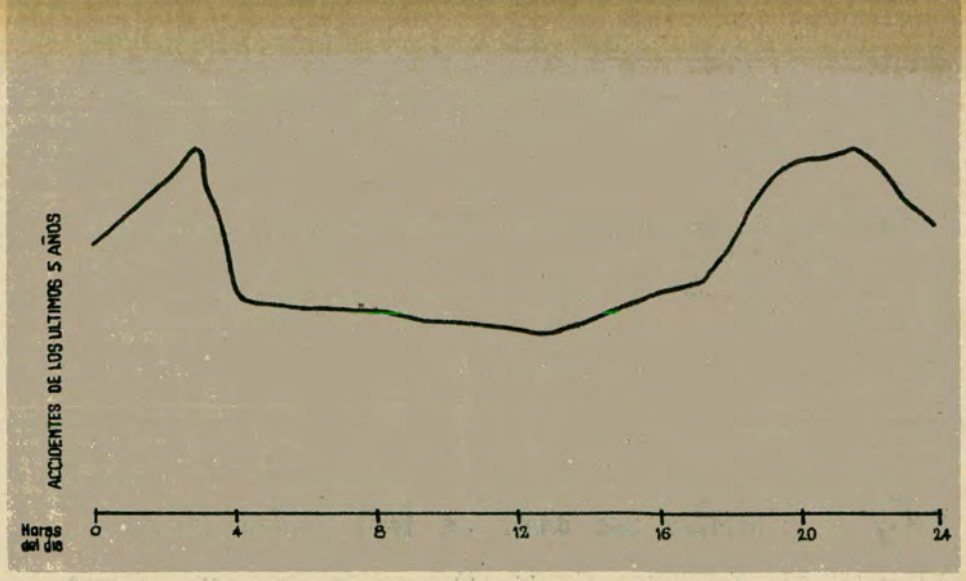
Dr. Alberto Calabrese: "es preciso tener en cuenta los efectos del alcohol en combinación con algunos productos farmacológicos".



Dr. Roberto Pochat: "no se pueden tomar medidas sin divulgar el tema y sin preparar a todo aquel que tiene la responsabilidad de manejar".

tránsito a la hora del crepúsculo (la "hora del copetín") y otra cantidad apreciable se había accidentado en las horas de la madrugada, mientras que entre las 7 de la mañana y el mediodía los accidentes mermaban notoriamente. Esto produce, en un gráfico que cubra la jornada desde la 0 hora hasta las 24, la apariencia de un "valle matinal" entre dos "cúspides", señal evidente de la influencia que el consumo de alcohol tiene en los índices de accidentes.

Las cifras proporcionadas por la Policía Federal (también con respecto a la Capital solamente) contribuyen a lograr un panorama del tema que nos ocupa: en 1967 se registraron 1.306 casos de conductores sorprendidos manejando sus vehículos en estado de ebriedad o alcoholizados. En 1968 dichos casos sumaron 513.



Se advierte en el gráfico —que se basa en un estudio sobre alcoholemia en Capital— el "valle matinal" muy definido entre dos "cúspides".

¿Qué hacer?

El Dr. Pochat piensa que cualquier medida efectiva de control, al estilo de las que se realizan en otros países mediante el test alcohólico en la ruta o en la calle, debe ser precedida, inexorablemente, de una campaña psicológica adecuada. "Una campaña que no bajaría de un año, si fuera permanente e intensa. No se puede tomar medidas sin divulgar el tema y sin preparar a todo aquel que tiene la responsabilidad de manejar. Cuando se considere que está bien esclarecido el problema, se podrá proceder a la fiscalización o control de los conductores, sospechosos o no de estar bajo los efectos de un estado alcohólico. Porque se podrá fiscalizar a *todos los conductores*, cuando se lo considere conveniente. No hay que esperar al accidente, sino prevenirlo."

Con respecto a la puesta en práctica del control, el Dr. Calabrese también se muestra partidario decidido del Alcotest, pasible de utilizarse en el lugar del hecho (los exámenes posteriores serían similares a los que ya se realizan juidicialmente, aunque más completos). Hay ya en Buenos Aires quien representa a los fabricantes del pequeño aparato, de muy bajo costo, que permitiría concretar el operativo. Esto, que parece ya sugerirse en recientes normas de la Municipalidad de Buenos Aires que se refieren a este problema, permitiría a las fuerzas del orden actuar con mayor decisión en la prevención de accidentes que, muchas veces, son verdaderos crímenes encubiertos. En la sangre del conductor o en la del peatón atropellado puede detectarse, en esos casos, el origen del mal. ♠

T 236

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.



¿Cuánto vale un auto usado?

Ofrecemos la lista de *precios estimativos de automotores usados* preparada por la *Cámara del Comercio Automotor* (ver AUTOCLUB Nº 46, pág. 113). Los precios, calculados para venta al público y en miles de pesos moneda nacional, se refieren a unidades en *perfecto estado de conservación y operaciones al contado en Capital Federal.* Son, en consecuencia, susceptibles de variación según distintas circunstancias.

Bergantín

1960		330
1961		380
1962	4 cilindros	410
	6 cilindros	410

Citroën

1965	2 CV 4 ventanas	490
	2 CV 6 ventanas	510
	Furgoneta	440
1966	2 CV 4 ventanas	530
	2 CV 6 ventanas	580
	Furgoneta	490
1967	Standard	570
	de Lujo	610
	Furgoneta	520
1968	Standard	610
	de Lujo	660
	Furgoneta	560

Chevrolet

1965	Super	1.020
	Special	850
	Pick-up C. ancha	950
	Pick-up C. angosta	(x)
1966	Super	1.150
	Special	900
	Pick-up C. ancha	1.050
	Pick-up C. angosta	(x)
1967	Super	1.300
	Special	1.000
	Super Sport	1.400
	Pick-up C. ancha	1.150
	Pick-up C. angosta	(x)
1968	Super	1.400
	Special	1.100
	Super Sport	1.550
	Super Lujo Sport	1.500
	Pick-up C. ancha	1.250
	Pick-up C. angosta	(x)

(x) La caja angosta es de menor cotización.

De Carlo

1960	600	250
	700	320
1961	700	330
	Coupé	450
1962	700	350
1963	700	300
1964	S. L.	310

Di Tella

1965		840
	Magnette	870
	Traveller	880
	Pick-up Argenta	680
1966		890
	Magnette	920
	Traveller	920
	Pick-up Argenta	730

D.K.W.

1965		680
	Rural Universal	650
1966		730
	Rural Universal	700
1967		790
	Rural Universal	750
1968		830
	Rural Universal	800

Dodge (Pick-up)

1961		650
1962		700
1963		740
1964		820
1965		900
1966		980
1967		1.080
1968		1.180

Estanciera I.K.A.

1965	Motor tornado	640
	Motor continental	700
1966		750
1967		790
1968		840

Fargo (Pick-up)

1961		650
1962		700
1963		740
1964		820
1965		900
1966		980
1967		1.080
1968		1.180

Fiat

1965	600 E	580
	1500 1ª serie	930
	1500 2ª serie	980
	Familiar 1ª serie	940
	Familiar 2ª serie	1.000
	Multicarga	730
1966	600 E	650
	770 Coupé	660
	800 Spyder	730
	1500	1.080
	Familiar	1.100
	1500 Coupé	1.280
	Multicarga	780
1967	600 E	700
	800 Coupé	750
	800 Spyder	750
	1500	1.150
	1500 Familiar	1.170
	1500 Coupé	1.350
	1500 Multicarga	830
1968	600 E	740
	800 Coupé	780
	800 Spyder	780
	1500	1.230
	1500 Familiar	1.250
	1500 Coupé	1.380
	1500 Multicarga	900

Ford

1965	Standard	1.050
	de Lujo	1.150
	Futura	1.250
	F. 100	990
1966	Standard	1.140
	de Lujo	1.250
	Futura	1.350
	F. 100	1.080
1967	Standard	1.250
	de Lujo	1.380
	Futura	1.450
	F. 100	1.180
1968	Standard	1.350
	de Lujo	1.500
	Futura	1.550
	F. 100	1.280

Gladiator 500 kg

1964		550
1965		580
	M. Tornado	550
1966		650
1967		730
1968		880

Isard

1960	300	130
	400	150
	700	250
1961	400	170
	700	280
1962	700	320
	Kombi	320
1963	700	340
	Kombi	340
1964	700	360
	Kombi	360

Jeep I.K.A.

1965	con capota	550
1966	con capota	590
1967	con capota	630
1968	con capota	680

N.S.U.

1960		220
1961		240
1962		260
1963		280

Peugeot

1965	403	840
	404 Standard	1.060
	404 de Lujo	1.080
1966	404 Standard	1.130
	404 de Lujo	1.180
1967	404 Standard 1ª S	1.200
	404 Standard 2ª S.	1.250
	404 de Lujo	1.280
	Pick-up T. 4 B	950
1968	404 Standard	1.280
	404 de Lujo	1.350
	Pick-up T. 4 B	1.000

Rambler

1965	Ambassador 990	950
	C. Custom 660	850
	C. Country 660	900
	de Luxe 550	750
1966	Ambassador 990	1.130
	C. Custom 660	950
	C. Country 660	1.150
	de Luxe 550	850
1967	Ambassador 990	1.250
	C. Custom 660	1.100
	C. Country 660	1.250
	de Luxe 550	950
1968	Ambassador 990	1.400
	C. Custom 660	1.200
	C. Country 660	1.350
	de Luxe 550	1.100

Rastrojero

1965		700
1966		730
1967		760
1968	1ª Serie	780
	2ª Serie	920

Renault

1965	Dauphine	470
	Gordini	510
	4 L 3 velocidades	480
	4 L 4 velocidades	520
1966	Dauphine	510
	Gordini	590
	4 L	580
1967	Renault 850	560
	Gordini	620
	4 L	640
1968	Renault 850	600
	Gordini	690
	4 L	690
	4 L 2ª Serie	730

Torino

1967	300 4 Puertas	1.000
	300 S 4 Puertas	1.150
	380 Coupé	1.650
	380 W Coupé	1.700
1968	300 4 Puertas	1.100
	300 S 4 Puertas	1.250
	380 Coupé	1.750
	380 W Coupé	1.800

Valiant

1965	III	1.050
	III Coronado	1.100
	III Gran Turismo	1.120
1966	III	1.120
	III Coronado	1.140
	III Gran Turismo	1.160
	IV	1.200
	IV Coronado	1.240
	IV Gran Turismo	1.260
1967	IV	1.250
	IV Coronado	1.300
	IV Gran Turismo	1.320
1968	IV	1.400
	IV Coronado	1.450
	IV Gran Turismo	1.500

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

LAS últimas cifras proporcionadas por la *Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA)* indican que la producción de automotores ascendió, en los cinco primeros meses de 1969, a 82.774 unidades, contra 67.664 en similar período de 1968, lo que representa un aumento del 22,3 %. En esos cinco meses se fabricaron 59.709 automóviles y 23.065 vehículos comerciales, lo que representa un aumento del 26,2 % y 13,4 % respectivamente, con relación a los mismos meses del año pasado.

El período reseñado ha sido, pues, el de mayor producción en comparación con los de los años anteriores. La cifra máxima había sido la de 1965, con 73.780 vehículos. Estos datos coinciden con el optimismo empresario, como se advierte a través de las apreciaciones que hemos recogido entre varios directivos de nuestra industria automotriz continuando la serie iniciada en el Nº 46 de AUTOCLUB.

El pasado inmediato

"Cuando en octubre de 1967 se concretaron las negociaciones que determinaron la compra de una parte del paquete accionario de IKA por la Régie Nationales des Usines Renault, se concretó también la constitución de una verdadera síntesis industrial" —nos dijo Ivon Lavaud, presidente y director general de *IKA-Renault S. A.*— *"dado que hemos sumado a la particular inspiración técnica argentina, demostrada a través de la creación y producción de un vehículo excepcional como el Torino, la experiencia internacional de Renault con sus 71 años al servicio de la industria automotriz mundial"*. Con referencia concreta a las primeras experiencias realizadas luego de la fusión, expresó Lavaud que *"en este año y medio hemos completado la etapa de los análisis y estudios. Con la consigna de incrementar día a día la calidad de nuestros productos, hemos reordenado nuestra planta industrial de Córdoba aplicando nuevos y más modernos métodos de trabajo, ampliándola para adaptarla a las necesidades actuales y futuras, adicionándole más de 40.000 m² de superficie cubierta. Hemos adquirido nuevas maquinarias, equipos y herramientas a través de un plan de inversiones del orden de los 36 millones de dólares"*.

Jacques Blehaut, director general de *Citroën Argentina S. A.*, dijo a AUTOCLUB: *"La evolución de nuestra empresa en los dos últimos años en cuanto a producción fue realmente notable. De un promedio diario de 26 unidades en el año 66, pasó a 38 en el 67 y a 50 en 1968"*. Entre las causas que menciona para explicar esa evolución, merece citarse la que se refiere a *"la aceptación del Citroën por la juventud. En la actualidad es el vehículo que posee el más alto porcentaje entre los compradores de 20 a 25 años de edad"*.

"La evolución de nuestra empresa en 1967 y 1968 puede ser calificada como muy favorable", manifestó Douglas B. Kitterman, presidente de Ford Motor Argentina S. A. *"Lógicamente al evaluar los resultados económicos de este período deben tenerse en cuenta los efectos del proceso de estabilización monetaria que tuvo lugar en el país y que permitió a las empresas automotrices ajustar sus programas y previsiones a los requerimientos y modalidades de una economía básicamente sana, libre de las distorsiones provocadas por la constante devaluación monetaria."*

Análisis de 1969

Blehaut fue categórico cuando definió el año en curso como *"muy promisorio"* (para la industria automotriz en general y para Citroën). *"Estimamos un incremento en la producción total del orden del 13 al 15 %* —dijo— *y para nuestra marca de un 20 al 25 %"*.

Para Kitterman, *"contando con dos modelos de automóviles de las características del Fairlane y del Falcon, así como con nuestra línea completa de pick-ups y camiones, nuestras perspectivas para este año son altamente promisorias. En cuanto a las perspectivas de toda la industria automotriz nacional* —agregó—, *estimo que las mismas son muy prometedoras, principalmente si el país logra afianzar el proceso de desarrollo"*.

Por su parte, el presidente de *IKA-Renault* expresó: *"consideramos buenas las perspectivas con respecto a la evolución económica que viene experimentando el país, lo que llevaría a lograr un incremento en la producción de vehículos de un 8 a un 10 % sobre la cifra total de 1968"*. Y agregó Lavaud, con referencia a su empresa que *"en el 69 pensamos mantener el porcentaje de penetración logrado en 1968, que fue del orden del 22 % del mercado total del país"*.



Señor Ivon Lavaud, presidente y director general de IKA-Renault S. A.

Los precios de venta

Con respecto a los precios, Kitterman piensa que *"es muy difícil formular pronósticos referentes a la evolución futura sin realizar un análisis exhaustivo de todos los factores directa o indirectamente ligados al proceso"*. Y recuerda que *"uno de los factores que más estrechamente está vinculado al problema de los precios es la estructura de los costos de producción que, aparte de una serie de componentes clásicos y ampliamente conocidos, incluye las posibilidades de la industria proveedora. El cumplimiento estricto de las especificaciones de fábrica y el grado de equipamiento, son puntos vitales de cualquier proceso que tienda a abaratar los precios"*. Con respecto a la financiación, el presidente de *Ford Motor* estima que *"hasta hace poco tiempo la compra de vehículos constituía una forma de inversión financiera. En épocas de estabilidad monetaria, la demanda artificial provocada por razones especulativas decrece considerablemente, debido a la aparición de otras formas de inversión que ofrecen mayor rentabilidad"*.

Blehaut, por su parte, piensa, con respecto a los *"precios absolutos de venta"*, que *"estamos frente a una estabilización de los mismos; no prevemos ninguna variante en el año en*

¿QUE PIENSAN LOS FABRICANTES?

(*ULTIMA NOTA*)



Señor Douglas B. Kitterman, presidente de Ford Motor Argentina S. A.

curso, a pesar de aumentos en ciertos gastos generales". Y con referencia a la financiación: *"como resultado de la estabilización del país, en el último año la tasa de interés en automotores ha disminuido sensiblemente. De consolidarse esa estabilización en el futuro, no dudamos que la tasa de interés alcanzará los niveles óptimos, acordes con otros países".*

"Aunque no se producirán rebajas de precios de venta en término de moneda corriente —expresó a AUTOCLUB el señor Lavaud—, *en término de moneda constante se vienen produciendo bajas en forma permanente desde los orígenes de la industria automotriz nacional, y mucho más marcadamente desde 1967. Fue justamente en ese año que nuestra empresa adhirió al plan de estabilización de precios."* Manifestó, asimismo, el presidente y director general de *IKA-Renault: "una forma de producir rebajas de precios es la incorporación de novedades y mejoras sin que esto afecte los precios de venta al público, tal como hemos procedido nosotros con respecto a los modelos de 1969. En cuanto a la financiación, ella refleja la evolución de los intereses en plaza que, como se sabe, han ido decreciendo, en parte por la eliminación de la expectativa inflacionaria y en parte por el mejoramiento de la liquidez en ese período".*

¿Revolución en modelos?

"Consideramos que nuestro nuevo modelo Ford Fairlane —dice Kitterman— *introduce un cambio cualitativo en la composición del mercado automotor local y lo equipara con el de los países más desarrollados, en los cuales el automóvil, aparte de constituir una herramienta de trabajo y un símbolo de evolución social, se va convirtiendo en un elemento indispensable de la vida moderna que acorta distancias físicas y espirituales, brinda esparcimiento y contribuye a crear nuevos canales para la intercomunicación humana. Queremos fabricar coches personales* —agrega—, *que no sólo cumplan eficazmente con su misión de transporte sino que también provean a sus dueños un ámbito de confort y seguridad."*

"Puedo citarles un caso concreto —concluye el presidente de Ford— *que ejemplifica nuestra preocupación en ese sentido: el Fairlane fue presentado con el famoso motor Ford V-8, la planta motriz ideal para la persona que busca potencia y alta performance. Pero ahora estamos presentando al mercado las versiones del mismo vehículo equipadas con motor de 6 cilindros en línea y 7 bancadas, cuyo funcionamiento económico y uniforme será la solución para el público que prefiere estas cualidades."*

IKA-Renault, a su vez, ha prestado especial atención, en los nuevos modelos, *"a todo lo que a calidad se refiere, adicionándole los detalles de confort y de terminación que considerábamos que cada uno de los modelos merecía, de acuerdo con las exigencias del usuario argentino"*, manifiesta Lavaud. *"Así, presentamos un Renault Gordini con netos toques deportivos y un Ambassador de mecánica avanzada y con una terminación de gran lujo, que lo convierte en único en su categoría. En la línea Torino presentamos el S 380, la versión cuatro puertas del reconocido 380 cupé. Y, recientemente, el Renault 4 Furgoneta, vehículo utilitario de probada calidad internacional."*

En lo que se refiere a *Citroën, "está innovando continuamente en sus vehículos. Innovando en detalles que, aunque parezcan invisibles, son apreciados con el correr del tiempo por los propietarios del 2 CV"* —dice a AUTOCLUB Jacques Blehaut, quien acentúa *"el fanatismo de los propietarios hacia la marca, hecho que los convierte automáticamente en vendedores del producto".*

Consideramos que las opiniones transcriptas permitirán al lector hacerse una idea general de lo que está ocurriendo actualmente en la industria automotriz argentina.

Ellas constituyen una síntesis documentada de la situación actual (incluido el primer semestre de 1969) a través de cifras que son demostrativas de un ritmo creciente de producción, merced a opiniones y previsiones del sector empresario que —como habrá podido comprobarse— coinciden en ofrecer una visión panorámica positiva.

Surge, asimismo, como consecuencia de lo expuesto en la presente nota, que son las condiciones generales de la economía nacional, las que, en el futuro próximo, dirán la última palabra sobre este dinámico proceso que se ha iniciado tan auspiciosamente. ♠

NOTÍCULAS

SEGURIDAD

Como es sabido, en algunos países los automovilistas —y no sólo los chóferes de taxis— están obligados a someter sus vehículos periódicamente al examen de una autoridad competente, por razones de seguridad, para autorizar su circulación. Es bueno recordarlo, porque según resulta de una estadística publicada en la Hannoversche Presse (periódico alemán), por la Asociación de Control Técnico (TVU), de Essen, más del 53 % de los vehículos controlados por esa entidad en 1968 sufrían de defectos, en cuanto a su seguridad, haciéndose constar que se examinó en dicho año 4.700.000 unidades. De éstas, 43.000 fueron totalmente rechazadas por absolutamente inseguras, y en casi todo el resto fueron descubiertos defectos, de los cuales el 22,9 % afectaba a los frenos. Tendríamos que hacer algo al respecto, entre nosotros.

BUENA NOTICIA PARA AUTOMOVILISTAS - TURISTAS

Los turistas que viajen a Sicilia, Italia, en auto de chapa-patente no italiana y que permanezcan en la isla durante por lo menos seis días, gozarán de un descuento del 50 % en el costo del transporte de su vehículo, y también se beneficiarán con esa rebaja los vehículos con chapa diplomática y los ómnibus extranjeros de turismo. Así lo hicieron saber las compañías navieras italianas "Navi-Traghetto", para la línea Nápoles-Palermo, y "Tirrenia" para las rutas Nápoles-Palermo, Cagliari-Palermo, Génova-Palermo, Túnez-Palermo y Trípoli-Malta-Siracusa.

PARA LOS AGRICULTORES

Una firma británica ha presentado una nueva cosechadora-trilladora que puede alcanzar un rendimiento de hasta 17 toneladas por hora, o sea, casi un 50 % más, dicen sus fabricantes, que cualquier otra máquina de esta clase. Quizás por esta razón le pusieron el nombre "Victory". Está dividida en dos secciones, que en pocos segundos pueden ser plegadas hidráulicamente hasta quedar en posición vertical, dejando a la máquina sólo un ancho de 3 mts., lo que facilita su desplazamiento por caminos y tranqueras.

LAS AUTOPISTAS HACEN HISTORIA

Así dice el título de un artículo sobre planes para la construcción de nuevos caminos y autopistas en su país, que aparece en la excelente Revista "Alemania Internacional", que se edita en Bonn, la capital de la República Federal. En el "copete" de ese trabajo se afirma y con razón, que "entre los más grandes exponentes de cualquier civilización... figuran las vías de comunicación. Las más grandes carreteras romanas, como la Via Appia, cerca de Roma, y la Watting Street inglesa, que se extiende desde el noroeste de Londres a través de Inglaterra, muestran todavía sus huellas y se usan con frecuencia en ciertas partes de Europa".

La República Federal Alemana se propone invertir, durante los próximos 15 años —a partir de 1970—, 90.000 millones de marcos (unos 22.500 millones de dólares), para construir autopistas sobre 6.200 millas (unos 10.000 kms, en cifras redondas).

POR FIN, MORENO

El Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires informa que la progresista ciudad del título, cuya población actual alcanza a 27.000 habitantes, muy pronto será dotada, parece, de agua corriente potable, que se obtendrá de cinco pozos que serán construidos en breve, tres de los cuales ya han sido "licitados" a empresas privadas; los dos restantes se harán "por administración".

Por fin, y era tiempo: porque Moreno está aquí nomás, a unos 37,5 kms de la Capital Federal, línea del Oeste. Pero hasta ahora cada cual tenía que arreglarse a su propio modo para poder beber agua limpia.

EN ALEMANIA "LO DICEN" CON FLORES

De acuerdo con las últimas estadísticas, cada alemán (en la República Federal) mayor de 16 años gasta unos 50 marcos (12,5 dólares) por año, en flores y plantas. Es bastante y no es de sorprenderse, porque según afirman los conocedores, "los alemanes tienen el "record" mundial en el regalo de flores".

CIENCIA PARA CITRICULTORES

El Departamento de Plásticos del Instituto de Ciencias Weizman, de Israel, ha desarrollado una emulsión de plástico que se transforma en una capa delgadísima al recubrir con ella la fruta. Se evita así la evaporación del jugo del cítrico sin impedir su normal "respiración". La fruta protegida de este modo conserva mejor su frescura y color.

JEFES DE FAMILIA

Con motivo de la asamblea general celebrada recientemente por la Asociación de Mujeres Jefes de Familia de la región de París, se hizo saber que hay actualmente en Francia, 3.000.000 de mujeres, solteras, viudas, divorciadas o separadas, que educan solas a 6.000.000 de niños.

JAPON, ADELANTE

La industria naviera japonesa está acelerando, por encargo del Ministerio de Transportes de su país, la construcción de un barco supertanque de 500.000 toneladas (peso nuestro). Se terminará en este año. Magnífico.

CURIOSA ESTADISTICA

Es la que ha preparado el ADAC, el Automóvil Club General de Alemania (Occidental, por supuesto), y se refiere a las preferencias turísticas manifestadas por sus 160.000 socios que durante el actual verano europeo realizaron sus excursiones en automóvil. Resulta que la mayoría relativa, el 27,5 por ciento, eligió a Italia como destino de su viaje, mientras que el 12,7 % fue a España, 11,4 % a Austria, 8,6 % a Yugoslavia y, en fin, el 7 % prefirió visitar a Francia. Sólo el 7,8 % decidió recorrer la propia Alemania. Como se ve, los países del sol ganaron ampliamente la partida.

TURISMO

La UIOOT (Unión internacional de los organismos oficiales de Turismo), informa que "las llegadas de turistas registradas en los diferentes países del mundo (en 1968) han alcanzado la cifra de 141 millones", (3 % más que en 1967). Los ingresos del turismo internacional, en dicho año fueron estimados en 14.400 millones de dólares (4 % más que en 1967). Estos datos se basan sobre las estadísticas suministradas por los 60 países más importantes del mundo en materia de turismo.

HOTELEROS CON VISION

La Asociación Hotelera de Taormina, Sicilia, Italia, ha instituido un privilegio o premio especial para los turistas extranjeros que permanezcan en la ciudad nombrada por lo menos siete días consecutivos en el mismo hotel.

El premio consiste en que los huéspedes se beneficiarán, *durante el octavo día,* con los mismos servicios de la semana precedente —excluidas las "extras"— (pensión completa o media pensión, según el caso), *pero gratuitamente.*

AUXILIO MECANICO

La American Automobile Association (AAA), está luchando con la Comisión Federal de Comunicaciones de los Estados Unidos para conseguir que se le asigne nuevas ondas, para mejorar el servicio de llamadas de auxilio mecánico en los caminos de aquel país por medio de equipos móviles de radio. La AAA espera tener éxito en su demanda.

IDENTIFICACION

En los Estados Unidos rige una ley federal según la cual, a partir del 1º de enero de 1969, todos y cada uno de los automóviles que se fabriquen en el país deberán llevar impreso, en lugar bien visible desde el exterior, un número de identificación.

Se confía en que esto tenga una influencia psicológica sobre los ladrones de autos, inhibiendo sus actividades. En todo caso, la visibilidad externa del número de la identidad del coche hará bastante más difícil ocultarla ante los agentes policiales y de tránsito que vigilan las rutas. ♠

T 89

Kerosene o detergentes comunes limpian su auto bien a fondo.

(Tan a fondo, que da pena.)

La limpieza y brillo del primer momento es sólo una ilusión. El kerosene y el detergente común afectan la pintura y comienzan a activar la corrosión.
Cuando usted ve "qué a fondo" han llegado las cosas, ya es tarde. No sufra las consecuencias. Comience hoy mismo lavando su auto con Gran Prix. Es el único con fórmula de reacción neutra que defiende la pintura, mantiene la capa protectora de cera y otorga un acabado reluciente.



Gran Prix
Detergente sintético especial para autos.

Garantizado por
CERAS Johnson



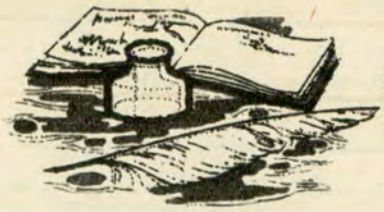
car sol
espuma limpiadora en aerosol.



carnu
lustre para autos.



cera para autos
Johnson.



AUTORES Y LIBROS

LA HOJARASCA,

Por Gabriel García Márquez

Esta novela tiene un solo personaje, un supuesto médico militar, aunque sobre su vida y andanzas discurren —es decir, piensan y recuerdan, porque apenas si en algún momento el autor les hace pronunciar unas contadísimas palabras—, un infante de once o doce años, su madre abandonada por el marido, y su abuelo, un viejo coronel retirado, experimentado e ingenuo al mismo tiempo, y cojo además. Todo esto, toda esta evocación, transcurre en el breve recinto de un viejo salón roñoso y escasamente amueblado, adornado con una cama sobre la que reposa, en un cajón de madera tosca... el cadáver del médico, que se había ahorcado unas horas antes. Es un "paisaje" humano muy estimulante, como se ve.

Y todo esto sucede en Macondo, un pequeño pueblito que debe suponerse ubicado en algún pequeño país centroamericano, según puede inferirse de ciertas alusiones incidentales al Panamá. Puede suponerse también que en Macondo y en su derredor hay huertos y jardines, árboles y flores, algún arroyo de aguas transparentes, crepúsculos purpurinos y románticas lunas de plata, mañanas luminosas y noches encantadoras, y siquiera una persona sonriente y buena. Dejemos que el lector lo suponga, porque en esta novela nada de eso aparece en momento alguno. Todo, hombres y cosas, es allí sombrío, pestilente y duro. La naturaleza fue implacable con Macondo, parece, y el autor también. Nos preguntamos con frecuencia, ante libros como éste, si en el mundo sólo existe lo deforme, lo feo, lo sucio, lo mediocre, lo repulsivo y lo malvado. Creemos que no. Ciertamente no es así. Dios —ni nadie— se hubiera tomado el trabajo de crear algo tan monstruoso, sólo para satisfacer al sadomasoquismo literario de algunos escritores. *(M. G.)*

VACATION GUIDE,

Por Richard Dunlop, y

NATIONAL PARKS GUIDE,

Por Michael Frome.

Estos dos volúmenes de gran formato, editados por Rand McNally, de los Estados Unidos, y que nos llegan gracias a la gentileza del Departamento de Prensa de la Embajada Americana, constituyen perfectas fuentes de información para el turista-automovilista que deseare recorrer el gran país del norte, para conocerlo realmente. La impresión y tipografía son excelentes y de igual calidad son los numerosos mapas que incluyen, por zonas, la extensísima red caminera de los Estados Unidos, como también las fotografías, que fueron seleccionadas con acertado criterio ilustrativo. *(M. G.)*

LIBROS

MIGUEL TEJADA: Canciones para la gente que trabaja, poemas (Ed. La Paloma).

MIGUEL TEJADA: Ciudad de la rosa y de la lluvia, poemas (Ed. Fco. A. Colombo).

EZEQUIEL MARTINEZ ESTRADA: Sarmiento, ensayo (Ed. Sudamericana).

GABRIEL GARCIA MARQUEZ: La Hojarasca, novela (Ed. Sudamericana).

ADALBERT KRIEGER VASENA: Política económica argentina (Ed. del Ministerio de Economía y Trabajo de la Nación).

DELIA ETCHEVERRY: El adolescente, la escuela secundaria y la juventud de nuestros días (Ed. Bibliog. Omeba).

FERNANDO L. SABSAY: Historia económica y social argentina: T. I. España y el Río de la Plata; T. II, Argentina documental (Ed. Bibliog. Omeba).

MARIO MARCILESE: Antología poética hispanoamericana actual, Tomo I, con reproducción de cuadros de José Martorell (Ed. Platense).

JULIA MORILLA DE CAMPBELL: Crines al viento, aventuras de un caballo y un niño (Ed. Luis Fariña).

RUBEN CAVADINI: Poemas de ciudad en tres tiempos (Ed. Fco. A. Colombo).

C. SAN MARTIN: Argentinos en la Antártida (Ed. Librería Mitre).

ZITA SOLARI: Extraño, cuentos (Ed. Instituto Amigos del Libro Argentino).

DARIO GUEVARA: Psicopedagogía del cuento infantil (Ed. Bibliog. Omeba).

J. N. SEALE: Diesel Engines (questions and answers) (Ed. George Newnes Ltd., Londres).

SARMIENTO,

Por Ezequiel Martínez Estrada

Esta es la tercera edición que de esta obra se publica en Buenos Aires. Este volumen comprende todas las correcciones que el mismo Martínez Estrada introdujo en el texto después de 1946, año de la primera edición.

El libro no es exactamente un ensayo de carácter biográfico. Es verdad que la figura de Sarmiento está presente a cada instante; pero tanto los perfiles algo esfumados del retrato como la obra misma del prócer, son sólo magníficos pretextos que el autor emplea con intencionada agudeza expositiva y dialéctica para fundar sus propios juicios corrosivos sobre la Argentina y los argentinos de ayer y de hoy. Martínez Estrada lo reconoce en su "prólogo para una reedición", con el que se abre este libro, cuando declara que éste "no es tanto un ensayo sobre Sarmiento cuanto sobre el país como problema", y añade que Sarmiento le "ha servido como paradigma para plantear, bajo *pretexto* de su persona, la temática de nuestra nacionalidad como él la planteó...". Y así, de los trece grávidos capítulos que forman esta obra, sólo el primero y los dos últimos constituyen un ensayo propiamente dicho, una "exégesis" analítica de algunos aspectos de la personalidad de Sarmiento, por nadie igualada después de él y antes sólo por Rivadavia y probablemente también, aunque en otro plano, por Urquiza; todo el resto es un análisis profundo, de una causticidad sulfúrica muy a menudo, de la realidad argentina, por lo menos tal como la vio Martínez Estrada. Con esa finalidad, el autor realiza una tarea minuciosa y casi siempre brillante. Intenta apasionadamente ubicar a los actores de esa realidad en el plano histórico, espiritual y moral que, según él, les corresponde, y afanosamente trata de desentrañar la esencia y los propósitos de sus actos hasta las últimas raíces, para descubrir, de paso, los móviles que llevaron a tantos comentaristas a falsear los hechos y a deformar los relieves de sus autores, especialmente de Sarmiento. "Nos falta una conciencia veraz porque nos faltan una historia y una literatura veraces", dice (pág. 110). A este respecto, afirma en otra parte de su prólogo: "Se falsea la realidad no sólo cuando se omite alguno de esos factores importantes (la totalidad de los datos), sino también cuando se extraen consecuencias que no responden lógicamente a ese conjunto. Método de los historiadores jesuíticos" (Martínez Estrada es de una agresividad casi convulsiva cuando juzga la actividad de la Iglesia y de la clerecía, en cualquier campo), "que Benedetto Croce calificó de 'pia fraus' ".

Desde muchos puntos de vista, esta obra notable es una continuación —o un antecedente, quizás— de la "Radiografía de la pampa", su pariente consanguíneo; pero

RECIBIDOS

P. J. UNSTEAD: Automóbile engines (questions and answers) (Ed. George Newnes Ltd., Londres).
JULIO VERNE: Los quinientos millones de la Begum (Ed. Rodolfo Alonso).
GIACOMO CASANOVA: Memorias, 1750-1752 (Ed. Rodolfo Alonso).
HERMAN MELVILLE: Las encantadas (Ed. Rodolfo Alonso).
RICHARD DUNLOP: Vacation Guide (Ed. Rand Mc.Nally).
MICHAEL FROME: National Parks Guide (Ed. Rand Mc.Nally).
JULIO MAFUD: Los argentinos y el status (Ed. Américalee).
J. HUXLEY Y J. BRONOWSKI, M. GINSBERG, H. J. MULLER Y A. HUXLEY: El humanismo y el futuro del hombre (Ed. Hormé, distribuye Paidós).
BERNARDO VERBITSKY: La neurosis monta su espectáculo (Ed. Paidós).
A. FERRER, M. S. BRODERSOHN, E. ESHAG, R. THORP: Los planes de estabilización en la Argentina (Ed. Paidós).
DAVID LOTH: Pornografía, erotismo y literatura (Ed. Paidós).
M. VARGAS LLOSA, C. BLANCO AGUINAGA, J. LAFFORGUE, A. RAMA Y OTROS: Nueva novela latinoamericana (Ed. Paidós).
LUIGI DE MARCHI: Represión sexual y opresión social (Ed. Paidós).
LAURA DEVETACH: La torre de cubos (Ed. Luis Fariña).
JOHN PATRICK REID O. P.: Anatomía del ateísmo (Ed. Columba-Esquemas).
MARIA ALICIA DOMINGUEZ: ¿Qué es la fábula? (Ed. Columba-Esquemas).
MARTA ELENA SAMATAN: Gabriela Mistral (campesina del Valle de Elqui) (Ed. Instituto Amigos del Libro Argentino).

LOS PLATOS VOLADORES Y SUS TRIPULANTES,

Por Eduardo A. Tucci (Tte. Cnel. R. E.) y Alberto Giordano

Este libro es una "puesta a punto", al día, del apasionante problema de los platos voladores, de los OVNI. Es un trabajo serio, objetivo y muy bien documentado, en el sentido más exigente de la palabra, si bien los autores deliberadamente han evitado entrar en un terreno excesivamente técnico, para cumplir su propósito de difundir los términos del problema entre los lectores no especializados que desean conocer sus alcances y opinar sin los prejuicios que, a esta altura de la investigación, sólo los miedosos temperamentales o los pseudocientíficos, que raras veces escapan a la pedantería, aún utilizan como defensa de su propia insuficiencia.

Los autores señalan la tendencia, todavía bastante generalizada en ciertos medios, de quienes, colocados ante objetivos elementos de información, sólo responden con mal disimulada irritación: —No puede ser—. Y algunos agregan: —Esto es fruto de una psicosis, o de una alucinación, o de la histeria, o de una sugestión colectiva, —según el caso—, recurriendo así a los triviales lugares comunes que encuentran adecuada nutrición en la miopía mental.

Sin alardes, con acabada lógica y bien cernidos datos, Tucci y Giordano demuestran la puerilidad y falacia de tales contestaciones, y recuerdan, de paso, la similar respuesta, de los que, ante los fenómenos parapsicológicos, metapsíquicos (léase simplemente "espiritistas") o como se quiera llamarlos, evidentes y aun simples —pero, hasta ahora poco menos que inexplicables e inexplicados—, (lo cual, como en el caso de los OVNI aunque en distinto campo, habla de la insuficiencia de nuestros conocimientos actuales), sonríen despreciativamente para decir en castizo "argentino": —¡Son macanas!—. Pero siguen ignorando lo que es y no se atreven a investigarlo. *(M. G.)*

la palabra opera aquí como un bisturí de acción profunda y quemante, que apenas si descansa para dar tiempo a un elogio a una que otra figura: Echeverría, Alberdi y el propio Sarmiento, por supuesto, lista de favorecidos que no alcanza a la docena de nombres. En todo el resto del trabajo, la prosa de Martínez Estrada es despiadada y demoledora. Esto exige una explicación.

El compilador de la "Obra Completa" de Martínez Estrada nos informa en una nota al pie del prólogo, que el autor "introdujo en el texto (de las ediciones anteriores) numerosas correcciones". Recordemos ahora la evolución de su pensamiento político claramente advertida en los últimos años de su actividad, hasta su muerte. Ningún lector habrá dejado de observar su desviación —creemos que ésta es la palabra adecuada— hacia una ideología, más crítica que constructiva, que está trabajando activamente en la intimidad de muchos cerebros desprevenidos o espíritus con vocación gregaria, y que tiende a conmover las sociedades libres y liberales creadas por la civilización y la cultura occidentales. En este libro esa tendencia del autor es tanto más manifiesta cuanto que está centrada en torno a algunos focos precisos de esa cultura: Inglaterra y Estados Unidos, aunque tampoco escapan a su ataque ni Francia ni Italia, (de España ni hablemos, porque es el objetivo constante de sus arremetidas). Así se explican frases y conceptos tremendos —e injustos— como estos que vamos a transcribir: "La política internacional inglesa y americana de posguerra, *como la hitlerista* que la precedió con más franca brutalidad, plantea la cuestión de qué significa uno o varios tipos de naciones civilizadas" (la bastardilla es nuestra). Y enseguida: "Sarmiento... no se había preguntado qué diferencias y concordancias hay entre la barbarie de los pueblos primitivos y la civilización de *los pueblos decadentes*" (pág. 95), como Estados Unidos e Inglaterra, esto es obvio para Martínez Estrada. Y pocos renglones después: "Con la adaptación de aquellos sistemas del progreso mecánico (de los países nombrados) entrarían colgando de los vellones de la barriga las iniquidades de los sistemas de esclavitud a salario, de ignorancia a programa, de conquista a sordina. Con el ferrocarril, el telégrafo, la imprenta, el telescopio, vienen sus parásitos intestinales, sus pestes específicas...". Admirable prosa, ¿no? No queremos alargar las citas, que pondrían en evidencia el "pathos" exaltado del autor; pero no renunciamos al deber crítico de exhibir el extraño daltonismo espiritual que con frecuencia pervierte la turbada visión política de Martínez Estrada, por lo menos en esta edición, y nos bastará para ello, así lo creemos, anotar esta *extraña* afirmación que leemos en la pág. 127: "Cuando tengamos (en la Argentina) una vasta literatura veraz, como Rusia, 'lo malo' será redimido". Asombroso. *(M. G.)*

¿QUE ES LA CASA?

Por Eduardo Sacriste (Ed. Columba)

En un pequeño volumen reúne el arquitecto Sacriste el fruto, bien maduro, de sus estudios, viajes y observaciones, efectuados a lo largo de los más diversos itinerarios, de la Tierra, en cuyo transcurso se dedicó, con ojo inquieto e inteligente, a anotar y analizar todos los aspectos relacionados con la vivienda del hombre, tanto en los medios urbanos evolucionados como en las aldeas, y aún en la soledad de los campos.

El trabajo resulta, además de ilustrativo, un interesante y original enfoque técnico-sociológico de la vivienda, en el que aparecen inclusive las líneas esenciales que orientaron a los arquitectos de las últimas dos generaciones, que produjeron una ruptura casi total con la tradición clásica en la materia. Es una lectura de positivo interés. *(M. G.)*



AUTORES Y LIBROS

ELECTRONICA AUTOMOTRIZ - SISTEMAS ELECTRICOS DE AUTOMOVILES,

Por el Ing. Agustín Ríu

Un rápido examen de este importante trabajo —627 páginas de texto, que incluye numerosos gráficos e ilustraciones y, fuera de texto, un instructivo esquema en página doble que explica el circuito eléctrico, tomando como tipo el de las máquinas "Torino"—, basta para advertir su utilidad tanto desde el punto de vista teórico, como obra de consulta, como para uso de técnicos, mecánicos y aun propietarios particulares de automóviles.

El autor es una relevante autoridad en la materia que trata, tanto por su formación universitaria especializada en electrónica y electromecánica, como por su amplia actividad docente en esos terrenos, lo que le permite expresarse con la claridad y eficiencia que exige la enseñanza a estudiantes y profesionales, y satisfacer, al mismo tiempo, las necesidades de la práctica cotidiana en los talleres.

La obra se compone de dos amplias secciones dedicadas, la primera, a los sistemas eléctricos del automóvil, con ocho partes donde se trata de todos los temas de interés, y la segunda a la electrónica automotriz, especialidad que cada vez más deberán conocer los mecánicos y técnicos del automóvil, dado su creciente empleo en la industria del ramo. *(M. G.)*

PROBLEMAS DE LA ALALC

El Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), que es un departamento permanente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ha editado recientemente dos volúmenes que contienen: uno, informaciones muy completas sobre diversos problemas de orden general que atañen a la organización y funcionamiento de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), y el otro que trata de cuestiones que interesan al desarrollo de la economía de la República Dominicana. Ambos son distribuidos por Emecé, S. A.

En el primero, titulado "La Integración Económica de América Latina", se analizan especialmente los aspectos económicos e institucionales de los esquemas que los países interesados, por medio de sus representantes técnicos y asesores, están estudiando para llegar a una efectiva integración de la región, es decir, para alcanzar un funcionamiento regular, dentro de normas adecuadas y aceptadas por las partes, de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio y del Mercado Común Centroamericano, (MCCA), en su caso. Este trabajo está enriquecido con un abundante material estadístico.

En el volumen titulado "La República Dominicana y la integración económica de la América Latina", obra debida al economista Ramón Tamames, se analiza particularmente la situación de aquel país insular, que tantas posibilidades económicas ofrece pero que sigue siendo uno de los pocos del Continente que aún no han ingresado en ninguno de los cuadros de la integración que se persigue, manteniéndose hasta ahora al margen de la ALALC, del MCCA y de los países del Caribe.

MOTORES DE AUTOMOVIL,

(preguntas y respuestas), por P. J. Unstead, y

MOTORES DIESEL,

(preguntas y respuestas), por J. M. Seale (ediciones en inglés)

Estos dos breves volúmenes constituyen útiles repertorios de las cuestiones y dificultades que puede presentar el uso y sobre todo el arreglo de los automotores, sean estos de máquinas de explosión o diesel, con la interesante particularidad de que los respectivos autores traen las respuestas breves, concisas y claras que responden satisfactoriamente a aquellos problemas. Sólo es de lamentar que la empresa editora (George Newnes Ltd., Londres, Inglaterra), no haya lanzado hasta ahora —según nuestra información, por lo menos— las indispensables versiones de esos textos en español, lo que aumentaría su interés para los lectores de la América latina; suponemos que no tardará en hacerlo. *(M. G.)*

EL TRABAJO EN LA EDAD MEDIA

Por J. Heers (Columba)

En esta obrita de fácil y agradable lectura, el autor resume los resultados de minuciosas investigaciones de biblioteca, que mediante el cotejo de una documentación, generalmente indirecta, dispersa en los archivos de instituciones inglesas, alemanas, francesas, algunas de los países nórdicos y especialmente —y son las más completas, al parecer— italianas y flamencas, le han permitido reconstruir el panorama europeo-occidental, y de cada país en particular, del trabajo campesino y urbano durante los largos siglos de la Edad Media.

Es natural que en este libro de volumen reducido —y lamentablemente no siempre bien traducido—, el autor no haya podido extenderse mucho sobre el desarrollo de la artesanía medieval, sobre el lento proceso que desembocó en la formación de las corporaciones y hermandades de oficio, etc., y especialmente sobre la vida privada del trabajador urbano y del labriego, tema que por tantos motivos interesa al lector. En cambio, importa destacar que, a través de las pocas páginas que el autor dedica al trabajo en los países asiáticos (India, imperio musulmán, etc.), se advierte una curiosa semejanza en su desarrollo con el que la crónica registra en la Europa occidental; las diferencias son, en cambio, más acusadas con respecto al régimen que existió durante siglos en Bizancio, debido a la estrecha, permanente e inquisitiva intervención estatal. Finalmente, llama la atención la categórica afirmación del autor, varias veces reiterada, de que la esclavitud fue practicada por los árabes mucho antes, con mucha mayor intensidad y más despiadadamente que por ningún grupo dominador europeo, llegando a decir que la caza y el tráfico de esclavos practicado por esos pueblos islamitas fueron, más que ninguna otra, la causa de la despoblación del continente africano, tan notable en un momento dado. *(M. G.)* ♠

NOTICIAS DE EDITORIALES

Club de "Escritores Planeta"

Por invitación del señor Julio Ramos, vicepresidente de la Editorial Planeta, se ha creado una agrupación de escritores, cuya finalidad es estrechar mejores vínculos entre editor y escritor. Para participar de dicho Club sólo se exige ser escritor profesional, tener por lo menos un libro editado por editorial comercial. Se han incorporado ya a la entidad las más altas "garantías de nuestras letras argentinas": Ernesto Sábato, Jorge Luis Borges, Abelardo Arias, Ulyses Petit de Murat, María Angélica Bosco, Marta Lynch, Arturo Lagorio, Silvina Bullrich, Alicia Jurado, Adela Grondona, Ricardo Mosquera, entre muchos otros.

En el mismo acto quedó constituido el primer Jurado que determinó las obras de escritores argentinos que Planeta editará próximamente en España, las que llevarán una faja que dirá: "especialmente recomendado por el Jurado argentino integrado por los escritores Jorge Luis Borges, Silvina Bullrich y Ulyses Petit de Murat".

Para facilitar la tarea del escritor, la Editorial, a cuenta de derechos de autor, le asignará una remuneración periódica adecuada.

Editorial Candelabro anuncia la próxima publicación de los siguientes libros de su sello:

Sobre el filo de la vida, cuentos de Lázaro Liacho;

La mitad de nada, novela de ambiente porteño, de Samuel Tarnopolsky;

El mendigo de Jerusalén, de Elie Wiesel.

LETRA VIVA

por Ulyses
PARA AUTOCLUB

ALMA ADENTRO

El gran novelista Bernardo Verbitsky nos ha acostumbrado, a través de obras tan perdurables como *Villa Miseria también es América* o *Un Hombre de Papel*, a verlo emprender y coronar empresas literarias creativas de mucho riesgo y trascendencia. Ahora su capacidad de tenso indagador se ha internado en los meandros del discurso interior. Verbitsky, en su novela *La Neurosis monta su Espectáculo*, que acaba de publicar Paidós en su acreditada colección Letras Argentinas, se interna en un personaje cuyo obsesionante soliloquio expone con radiante prolijidad todos los matices de un conflicto que llega a borrar, por instantes, el sentido habitual de la realidad y llevarnos, por la pericia expositiva y la certeza de una prosa austera, a una serie de enfoques inéditos. Verbitsky ha mantenido, sin que el interés decrezca nunca, una especie de contemplación y ponderación friamente delirantes de los hechos y circunstancias. Recoge con exactitud exasperada a ratos, ese exceso de lógica que termina por volver ilógicos los procesos íntimos del neurótico, espectador terriblemente prolijo del espectáculo que su angustioso estado psíquico monta. La cautela, la astucia, un alternado empequeñecimiento o engrandecimiento de las causas y los actos; los atisbos del desdén y la ironía; la dramatización cortante; la complacencia en la irritación de la propia llaga y el establecimiento de un ego absurdo, doloroso, contradictoriamente tierno, leal o capaz de traición, dan a este libro una singular riqueza introspectiva. Hombre de nuestra época, Verbitsky ha conectado su obra con la vigencia del psicoanálisis. La presencia de esta discutida terapéutica moderna, encarada con tanta personalidad por el autor, constituye otro de los serios valores de esta novela argentina tan viviente y comunicativa.

TIEMPO DE MORIR



— Finalista —
PREMIO PLANETA 1967

La Editorial Planeta celebra el concurso literario de novela con el premio más alto para el habla castellana: siete millones y algo más de pesos argentinos. Antes de instituir un premio particular de un millón de pesos para una novela argentina (que luego puede aspirar al premio mayor), le cupo a un argentino prácticamente desconocido, *Eugenio Juan Zappietro*, ser finalista y obtener la difusión de su obra en 17 países. Para demostrar qué pujante es esta nueva Argentina, nos da su primera novela como si fuera un narrador largamente ejercitado. Juega en su novela *Tiempo de Morir*, con un grupo de seres humanos presos de todo el horror de un enfrentamiento con una experiencia atómica. Si bien esto sucede en nuestro territorio, la significación de la novela de *Zappietro* tiene —como lo anuncia el tema— trascendencia universal y de mucha actualidad. La destrucción que esos seres tienen a horas vistas, saca afuera las raíces más escondidas de sus naturalezas. Con fluidez, *Zappietro* maneja este haz de insólitos destinos. Los destinos fijos, adquieren movilidad a causa de la proximidad del gran salto, que para muchos puede ser hacia el vacío absoluto. La presencia de lo absoluto da altura y vehemencia a la trama. Y la trama de este devenir se torna tumultuosa. *Zappietro* orquesta su feroz cangrejal con mano sapiente, con hondura de concepción y realización.

LOS ALBAÑILES

Literariamente, cuando se dice México, se dice Martín Luis Guzmán o Mariano Azuela, cuando se habla de la generación anterior. Y si se quiere mencionar la presente, surgen los nombres de Juan Rulfo y Carlos Fuentes. ¿Quién habla de Vicente Leñero? Es un hombre de unos 34 años, que trabaja en una empresa periodística de México. Es tan poco recordado, por los críticos que todo lo vuelcan al esguince último de la moda, como Elena Garro, la magistral autora de *Recuerdos del Porvenir*. Sin embargo ha escrito ya varias novelas. Entre ellas *Estudio O* y, sobre todo, una novela de la mayor importancia por esa revelación que los escritores de toda América están logrando, al desentrañar la escondida realidad de sus países. Aludimos a *Los Albañiles*. Con pericia formidable, Vicente Leñero maneja la historia de un crimen. Con técnica concisa y cambiante de construcción, indaga en el alma de un conjunto de albañiles, de policías, de mujeres adolescentes o grandes. Lo notable es que, con un auxilio proustiano de la memoria, sin recurrir a las grabaciones, como lo hiciera el norteamericano Lewis para escribir sus obras *Antropología de la Pobreza* y *La Familia Sánchez*, Leñero logra una connotación del ambiente de México, de su modalidad idiomática y costumbrista, de casi alucinante fidelidad. Pero, además, en él se manifiesta el creador total. Lewis se manifiesta abiertamente como el sociólogo que busca el documento (y a fe que lo consigue espléndidamente). Leñero nos cerca con la audacia y perfección de un desarrollo novelístico, donde el envión es tal que perdemos la noción del mucho y habilísimo trabajo que su muy deliberada redacción costó. Sobre todo la forma de exponer a través del lenguaje tan certeramente observado de cada uno de los personajes, constituye un ejercicio creativo de primer orden.

LA ADOLESCENTE



Con una juventud que tiene aún mucho de adolescencia, ha comenzado su despegue literario Vivian Fallik-Kosice. Su libro se titula *Las Iniciales de la Memoria*. Al principio la autora se presenta a sí misma como teniendo 18 años; luego define su obra como una exploración retroactiva, refugio o desafío. Es así, y casi todas las obras que importan tienen de lo que surge de la apretada definición de Vivian Fallik-Kosice. Pero más adelante habla para decir que *Iniciales de la Memoria* está alejada de todo esquema literario. Por suerte no es verdad. El esquema que la joven autora maneja es bueno, aun en el momento en que por exceso de afincamiento de su aguda sensibilidad, se nota la presencia de la duda. Caracteriza a la obra, que en términos formales puede incluirse en el género narrativo, un fondo de excelente consistencia poética y un temperamento que gusta de sumergirse en arduas meditaciones. Una prosa cuidada nos va mostrando una visión particular del universo, con la intensa receptividad que siempre marcan los años adolescentes. En este primer libro de Vivian Fallik-Kosice, aparecen cualidades de invención y ordenamiento que ya definen la vocación de un auténtico escritor. ♠

AUTO CLUB sugiere...

En SANTA FE desde 1851

Alfajores **Merengo**

UNA ANTIGUA TRADICION SANTAFESINA

Fábrica y Ventas:
3 DEFEBRERO 2743/47
T.E. 22148

Local Centro:
MENDOZA 2535
T. E. 20662

SANTA FE



CON **bebesit** S. C. A.

"TODOS" VIAJAN MEJOR

bebesit es calidad

bebesit es seguridad

No acepte imitaciones. En las mejores casas del ramo lo tienen.

DISTRIBUIDORES bebesit S. C. A.

Mahatma Gandhi 325 Bs. As.
T. E. 48 - 6185



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. 53 - 0420 y 64 - 3168



ACONDICIONADOR DE AIRE PARA AUTOMOTORES

Aldarraire 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

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

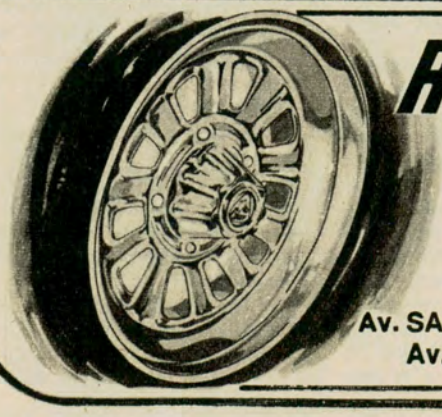
AGENTE OFICIAL Y SERVICE AUTORIZADO DE LAS MAS PRESTIGIOSAS MARCAS



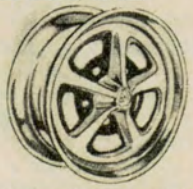
RADIOS Y AUTOSTEREOS

VENTA - COLOCACION - SERVICE

EN SU NUEVO LOCAL **DORREGO 644** T. E. 54-0338



RUEDAS "TUERCAS"



DISEÑOS
DEPORTIVOS
EXCLUSIVOS

Socios A.C.A. Descuentos especiales

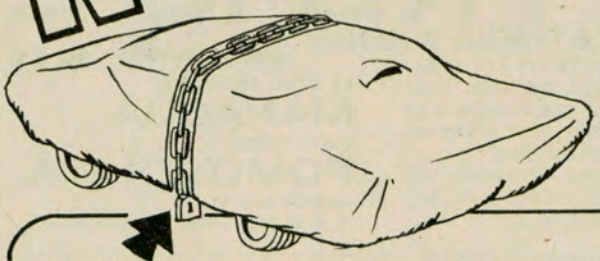
RUEDAS **CIMETAL**

Av. SANTA FE 4949 - Tel. 771 - 1183 - Bs. As.
Av. SAN MARTIN 2650 - ROSARIO

T 260

NO ALQUILE COCHERA...

Compre un garage!



TAPAUTO® Bruno

SEGURO ANTI ROBO
PATENTE Nº 161.655

En ese espacio libre que Vd. tiene en su casa, guarde su auto y sobre él coloque el garage portátil **"Tapauto Bruno"**. De esta manera aislará completamente a su vehículo del sol, la lluvia, el rocío y las heladas.

El **"Tapauto Bruno"** está confeccionado con las mejores telas frisadas, revestidas con policloruro de vinilo importado. Posee ventilación integral y está cosido a máquina y soldado electrónicamente.

OPCIONAL: SEGURO ANTI-ROBO (Mod. Reg. Nº 3004). Se fabrica para todo tipo de vehículo.

CENTRAL LONERA

Bmé. Mitre 2771 - Tel. 87-8481-9666 • Estacionamiento gratuito: Castelli 150 y Castelli esq. Cangallo

DISTRIBUIDORES: ZONA OESTE: 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 - **BAHIA BLANCA:** OSCAR LEBED, Charlone 21, T.E. 33750

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

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

T 202

EDDIE

FUNDAS
LIN-TAP

y... nada más!



¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO

FIAT 600	$ 7.700.-	FALCON	$ 11.400.-
RENAULT	$ 9.300.-	RAMBLER	$ 11.400.-
DI TELLA	$ 9.400.-	VALIANT	$ 11.400.-

Y TODAS LAS MARCAS

CONCORDIA 1410 - T. E. 69-1318
(Alt. J. B. Justo 6200)

O 405



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.

DEFENSAS TAMEKO

PROTEGEN Y REALZAN LAS LINEAS DE SU AUTOMOVIL

Colóquela en las casas del ramo o en nuestra fábrica

INDEPENDENCIA 1558-66
TEL. 37-0583 - BUENOS AIRES

CROMADO CON FECHA DE GARANTIA
EXIJA LA MARCA GRABADA



EDDIE

Impala, Mercedes Benz, Torino, Rambler, Valiant, Falcon, Citroen, Chevrolet 400, Taunus, Pick Up, etc. etc.

HACEMOS DEFENSAS ESPECIALES SOBRE TODOS LOS MODELOS IMPORTADOS

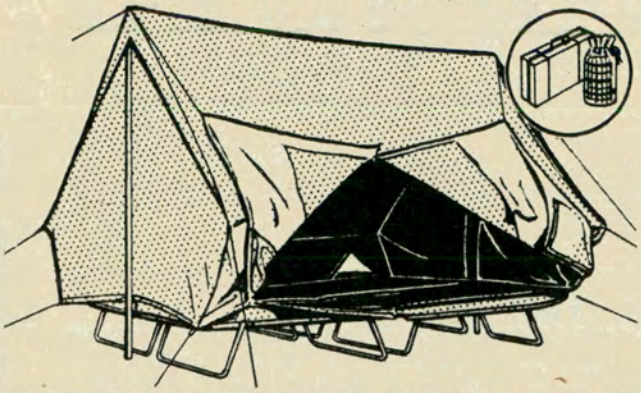
Descuentos especiales a socios del A.C.A.

AUTO CLUB sugiere...

CARPAS Y REPOSERAS PLEGABLES

MULTI FORM*

T 207



Unica que tiene distancia entre el **piso** y **Ud.**, protegiéndolo de la humedad, irregularidades del terreno, etc. Comodidad para **2** personas y **1** niño, confeccionada en tela **Super** para carpas, camas de **0.58** y **1,90**, tapizadas en plástico y revestidas con **poliester** de **5 cm.** espesor, **4** bolsillos interiores, cierres herméticos y ojalillo de seguridad, neceser con accesorios de repuesto para emergencia, **4** ventanillas con mosquiteros p/ventilación, entra por ambos lados, con **garantía y service por 5 años.**



UNICA CON MOVIMIENTOS AUTOMATICOS

Ahora también la **"MINI-FORM"**, creación de avanzada. **VEALA.**

REPOSERA CON APOYA BRAZOS

Eddie

FA-MET S.R.L.

Jean Jaures 3759, Valentín Alsina, Buenos Aires,
T. E. 208-7772 • 208-4658 • 242-4414.

BUJES FREMO



DE BRONCE FOSFOROSO

T 199

¡EXACTAMENTE A MEDIDA!

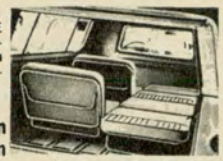
SU PERFECTA ALEACION, ASEGURA MAXIMA RESISTENCIA A LA FRICCION Y ALTAS REVOLUCIONES.
PARA AUTOMOVIL, MOTO, MICROCOUPE, MOTONETA, ETC.

ES OTRO PRODUCTO
MANAGUA
DISTRIBUYE:
POMOTEX S. A.
MORON 4046/50
T. E. 69-0123 y 4257 - Buenos Aires

VITIS
ASIENTOS ESPECIALES

PARA CAZA, CAMPING, VIAJES, LINEA DE ASIENTOS FUNCIONALES. **Convertibles en CAMA** totalmente horizontales.

T 223

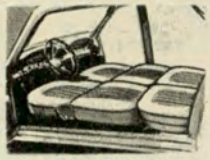


MAURICIO VITIS Y CIA., Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes San Blas), Alt. Av. San Martín 2700, T. E. 59-2026

PICK-UP



ESTANCIERA



FORD FUTURA.



CITROEN y 4L

AHORA maneje su DODGE o VALIANT
CON UN SOLO DEDO...
GRACIAS A LA NUEVA
DIRECCION HIDRAULICA
"PORTLAND"

T 204



Eddie

SOLICITELAS EN LOS BUENOS CONCESIONARIOS **DODGE-VALIANT** o a su distribuidor exclusivo **REPAC** S.A.C.I.F.I.A.

DARWIN 28 T. E. 55-6110 y 54-9493 Cap

PROTECCION INTEGRAL

contra el sol, lluvias, heladas, rocío, granizo, etc.

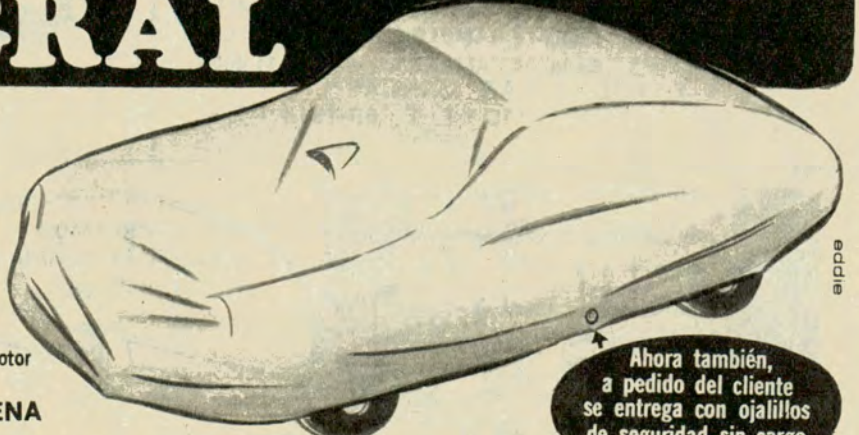
T 206

FUNDAS "CUBRE-COCHE"

CAFFARENA

SU GARAJE PORTATIL

Fabricadas con telas de algodón especial, afelpadas por dentro y revestidas con cloruro de vinilio importado, cocida y soldada electrónicamente, no raya ni se pega con el calor. 100 x 100 impermeable. Ventilación integral. Sumamente liviana y de fácil colocación. Para todas las marcas y modelos de automotor DEL PRINCIPIO AL FIN EN CALIDAD Y RENDIMIENTO



eddie

Fabrica y distribuye: **PEDRO V. CAFFARENA**
Juan B. Justo 6801/09, tel. 69-6065, Bs. As.
ENVIOS AL INTERIOR - VENTA POR MAYOR Y MENOR

Ahora también, a pedido del cliente se entrega con ojalillos de seguridad sin cargo alguno

DE MARCO HNOS. S. R. L.

EDDIE T 203

soluciona definitivamente los problemas de su **CAJA AUTOMATICA**, garantizando por escrito su perfecto funcionamiento. **Cajas de recambio** de todas las marcas. **Herramientas e instrumental** de prueba IMPORTADOS, **asesoramiento técnico, venta de repuestos, direcciones hidráulicas, frenos de potencia.**

Envíos al interior.



24 de Noviembre 561, Tel. 97-4410/7488 - Capital Federal.



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

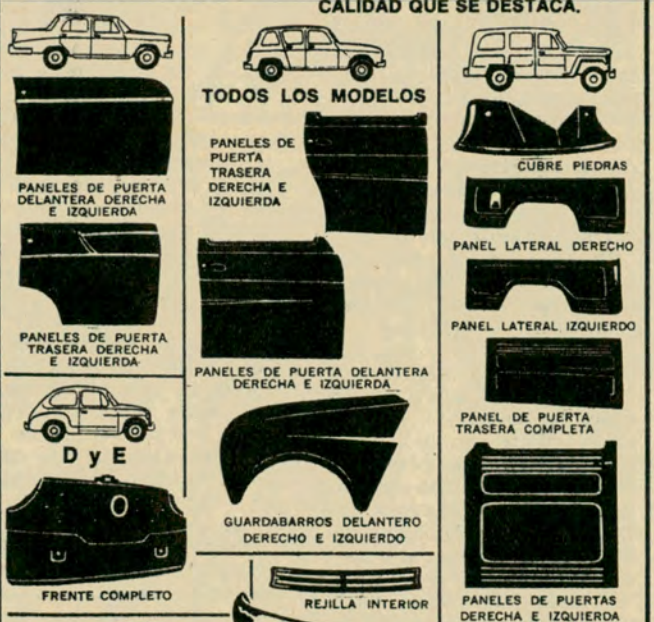
CARROCERIAS SIEMPRE "0" KILOMETRO

Eddie

STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

Con PIEZAS ESTAMPADAS **EMACA** M. R.

CALIDAD QUE SE DESTACA.



INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

FABRICANTES DISTRIBUIDORES

GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
FRENTE A LAS ANTENAS • PCIA. BUENOS AIRES

ENVIOS AL INTERIOR

PARA SU RENAULT 4!..

T 204

AUTO RADIO **BLAUPUNKT VOZ**



Eddie

MODELO **GUANTERA**

¡SOLICITELA A SU COMERCIANTE AMIGO!

ES UN PRODUCTO **MOTORVOX**

VIEYTES 1433 - CAP. FED. - T. E. 21-6878/2932

AUTOMOVILES RENAULT

SISTEMA UNICO EN EL PAIS PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL:

- **Horario contínuo 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.

SOCIOS A.C.A. DESCUENTOS ESPECIALES

GUITARRAS DE CALIDAD

desde $ **650** por mes
SIN ANTICIPO

Música, 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

AUXILIO MECANICO
Nuevo número telefónico 82-6081

AUTO CLUB sugiere...

T 213

nueva bicicleta plegadiza



PARA LLEVAR EN EL BAUL DEL COCHE

Uso indistinto para ambos sexos. Tres tamaños extensibles: 12 al 20; 16 al 24 y 20 al 28. Terminación en colores. Asiento y manubrio extensibles. Goma-balón. Guardabarros y cubrecadenas cromados. Con carterita y herramientas, inflador, timbre posa-pie y portaequipaje con cesto.

LA AUTOMATICA S.A.

Calidad... que rueda desde 1914

Gral. M. de Gainza 1022/26 · Bs As · Tel. 59-1703 y 5763 · 58-2550

T 261



CON

PROTEPUERT®

IMANTADO

Bruno



Nº 9820

FACIL DE APLICAR • FACIL DE GUARDAR

La solución ideal para proteger las partes laterales de su automóvil en los garages y playas de estacionamiento. Su colocación es sencilla ya que por su sistema imantado se adhiere automáticamente a la carrocería. Así podrá tener su auto impecable, sin rayaduras de ninguna índole.

CENTRAL LONERA

BME. MITRE 2771 • TELEFONO 87-8481-9666



Descuento especial a socios del A. C. A

NIPPON ANTENNA

EL PALACIO DEL

AUTO-RADIO

Agente de Service AUTO-RADIO MOTOROLA, AUTOVOX, R.C.A.

Venta de Receptores: IMPORTADOS Y NACIONALES

Personal técnico y especializado en instalaciones y reparaciones AUTO-RADIO STEREOFONICOS

Av. JUAN B. JUSTO 7694/96/98 T. E. 69-7775 - CAPITAL

SIERRA DE LA VENTANA

UNA CERCANA META TURISTICA

No cabe duda que hay un considerable sector de turistas que gusta de los aires y topografías serranas, por lo que resulta oportuno hacer destacar las perspectivas que ofrece Sierra de la Ventana, que áún no ha sido acertadamente "promocionada" y, quizá, también esté algo subestimada por su proximidad con la gran metrópoli, a la cual ha quedado recientemente unida por una red vial totalmente pavimentada, que comprende las rutas 205, 51 y 76, carreteras que pasan por las proximidades de ciudades importantes, como ser: Lobos, Roque Pérez, Saladillo, Tapalquén, Azul, Olavarría, Laprida, etcétera.

Ni bien se cruza la rotonda de doble fiburcación: Cnel. Suárez-Cnel. Pringles, comienzan a dibujarse sobre un cielo frontal, las primeras figuras geométricas de sierras que aparecen en opaca lontananza. Pero, progresivamente, se irá aclarando el natural panorama compuesto de anchurosos valles, culebreantes cursos de agua y rocosas lomadas con tonalidades grises y violáceas-azuladas.

Cuando la visual queda liberada de cercanas sierras, se ven los distintos matices de grandes sembradíos cerealeros, plantaciones oleaginosas, campos de pasturas y la silvestre vegetación que cubren las laderas, en algunas de cuyas cúspides tienen su guaridas zorros y pumas, en tanto que en boscosas quebradas se refugian los últimos ejemplares de ciervos europeos.

Si el sol se asocia al dominante verdor del espectáculo, pincela de oro los girasoles, hace tornasolada la conicidad de los pinares y espeja los arroyuelos, mientras los pájaros tejen sombras fugaces al compás del alegre acento musical de sus trinos y gorjeos.

A este conjunto escénico es posible conocerlo en un fin de semana explorativo, cuando se insinúe la primavera, época propicia para disfrutar de los atractivos más destacados, tales como: Villa Arcadia, con sus pintorescos chalets de primorosos jardines; la emotiva sensación de vadear el río Sauce Grande, que tanto muestra un curso de estanque como impetuoso caudal con periódicos y desoladores desbordes; la quebrada alfombra de la cancha de golf, claveteada de pinares; Villa La Ventana con magníficos paisajes; el Parque Provincial Tornquist, de caminos interiores pavimentados y profusa forestación, donde se está construyendo un puente sobre un serpenteado arroyo, por donde pasará la carretera con destino al cercano pero olvidado ex Casino, majestuosa y enorme edificación, ocupada parcialmente por un Instituto Tecnológico del gobierno bonaerense, que tanto asombra por sus innumerables habitaciones como por su parque forestal; el abra de las sierras, donde La Ventana atrae por su curiosa conformación, etc.

Además, hay lugares adecuados para la práctica deportiva de caza, pesca, equitación, golf, y toda otra actividad o expansión turística relacionada con esta región serrana, muy apropiada para los que poseen movilidad propia o para los que gustan de los dones de la Naturaleza. ♠

Cómo se hace patria

Dos establecimientos patagónicos, modelos en su género, muestran los resultados de la obra realizada por infatigables pioneros



En un momento de la visita a las instalaciones de la estancia del señor Dartagnan Bucci, en la provincia de Santa Cruz, de izquierda a derecha, el señor Lucilo del Castillo, vocal de la Institución; el dueño de casa; la señora de Bucci; el presidente del ACA; el hijo mayor del pionero patagónico; el doctor Baltazar Martínez Briones, delegado a la Asamblea de la Entidad, y el gerente general, señor Domingo M. Armendáriz.



El presidente y el vicepresidente 2º honorario del ACA recorren, en la costa de la península Valdés, un sector de la playa, abundante en elefantes marinos.



El ingeniero Emilio Ferro supervisa las tareas de caza de elefantes marinos, que constituyen una de las grandes atracciones turísticas de la península.



El señor Bucci en una recorrida por el jardín de la estancia, explica al presidente del ACA algunos pormenores de los cultivos que allí se realizan, que han convertido a esa inhóspita región en un verdadero vergel.

La inconfundible península de Valdés, en el extremo oriental de la provincia del Chubut, encierra —entre otras explotaciones ganaderas— las 101.000 hectáreas del establecimiento ganadero *"Valdés Creek"* (Estancias Ferro S. C. A.). Su fundador, don Alejandro Angel Ferro, llegó a ese lugar en 1888: contribuyó a poblar esa tierra y a formar un núcleo de ganaderos con visión de futuro.

La llanura suavemente ondulada de la península, cortada en su perímetro por barrancas, fue el escenario de una maravillosa aventura, hecha de sacrificios y de viril empuje. Mucho tiempo ha pasado desde que aquellos visionarios comenzaron a explotar las Salinas Grande y Chica, y alentaron la llegada, desde Patagones, de pioneros que arreaban hacienda lanar. Sentaron así las bases de lo que hoy es la riqueza esencial de ese trozo de la Patagonia.

El ingeniero Emilio E. J. Ferro fue el entusiasta continuador de la obra de su padre —que falleció en 1936—, junto con su hermano, el ingeniero Silvio Tulio Américo Ferro, ya fallecido también. Así prosiguió la tarea de los precursores, sin doblegarse, sin escatimar esfuerzos: tal fue la esperanza depositada en el futuro patagónico. Una delegación del ACA pudo ver de cerca, en su gira, la marcha de ese establecimiento modelo en su género, en una visita que la gentileza de los huéspedes hizo doblemente placentera. ♠

La historia de Dartagnan Bucci es un capítulo significativo de la gesta patagónica. Hace cuarenta y cinco años llegó, recién casado, a orillas del lago Buenos Aires, en las cercanías de Perito Moreno. Allí fue creciendo una familia de fuertes gajos. Bucci convirtió el lugar, merced a una lucha titánica contra la inclemencia de la región, en un vergel donde se encuentran toda clase de frutas y verduras y, además, un cuidado jardín, poblado por las más raras especies de flores. Sus hijos continúan con igual empeño esa obra ejemplar.

Como notable testimonio del hombre domeñando a la naturaleza, merece destacarse la extraordinaria colección de rosas, todo un símbolo de la acción de esta familia que, al mismo tiempo que se dedica a la explotación clásica de la Patagonia —la cría de ovejas—, ha dotado a la estancia de las muestras más acabadas del confort moderno.

El establecimiento se convierte, así, en el resultado de un sostenido esfuerzo, animado por una alta dosis de imaginación creadora. Una forma concreta de hacer patria, en síntesis.

La familia Bucci recibió a la delegación del ACA, en la reciente gira patagónica, con muestras de una especial cordialidad, en un marco donde la belleza natural se complementa con la eficiencia de avanzadas instalaciones. ♠

COMISARIA 51a

Ha comenzado el operativo. Efectivos de la Policía Federal entran en acción.



ASALTO A BANCOS: ¿RIFIFÍ O POLÍTICA?

La respuesta contiene los ingredientes del ocultismo y el suspenso. Más allá de las motivaciones reales, el exceso de confianza juega un papel fundamental.

LOS Bancos comenzaron a ser asaltados por Cole Younger, Jesse James y John Wesley Hardin. En base a esta práctica cómoda, que sucedió al asalto de diligencias, luego de la fiebre del oro en 1849, Hollywood nos mostró hasta la saciedad que el viejo Oeste fue la cuna de los robos de este tipo. Cuando el mundo inició su declive hacia el siglo XXI, la realidad y el cine se unieron simbióticamente: era difícil separar la ficción de aquélla, hasta que las compañías de seguros de algunos países, erosionadas por esta práctica devastadora, se negaron a asegurar a entidades bancarias. Conservar el dinero de otros, los ahorristas perseverantes, se hizo una mística que siempre peligró ante la amenaza implacable de los "especialistas" en el asalto a Bancos. Finalmente, los ideólogos de algunos extremismos, nutrieron sus faltriqueras con el dinero de los Bancos. Hollywood había perdido la batalla frente a la realidad cotidiana.

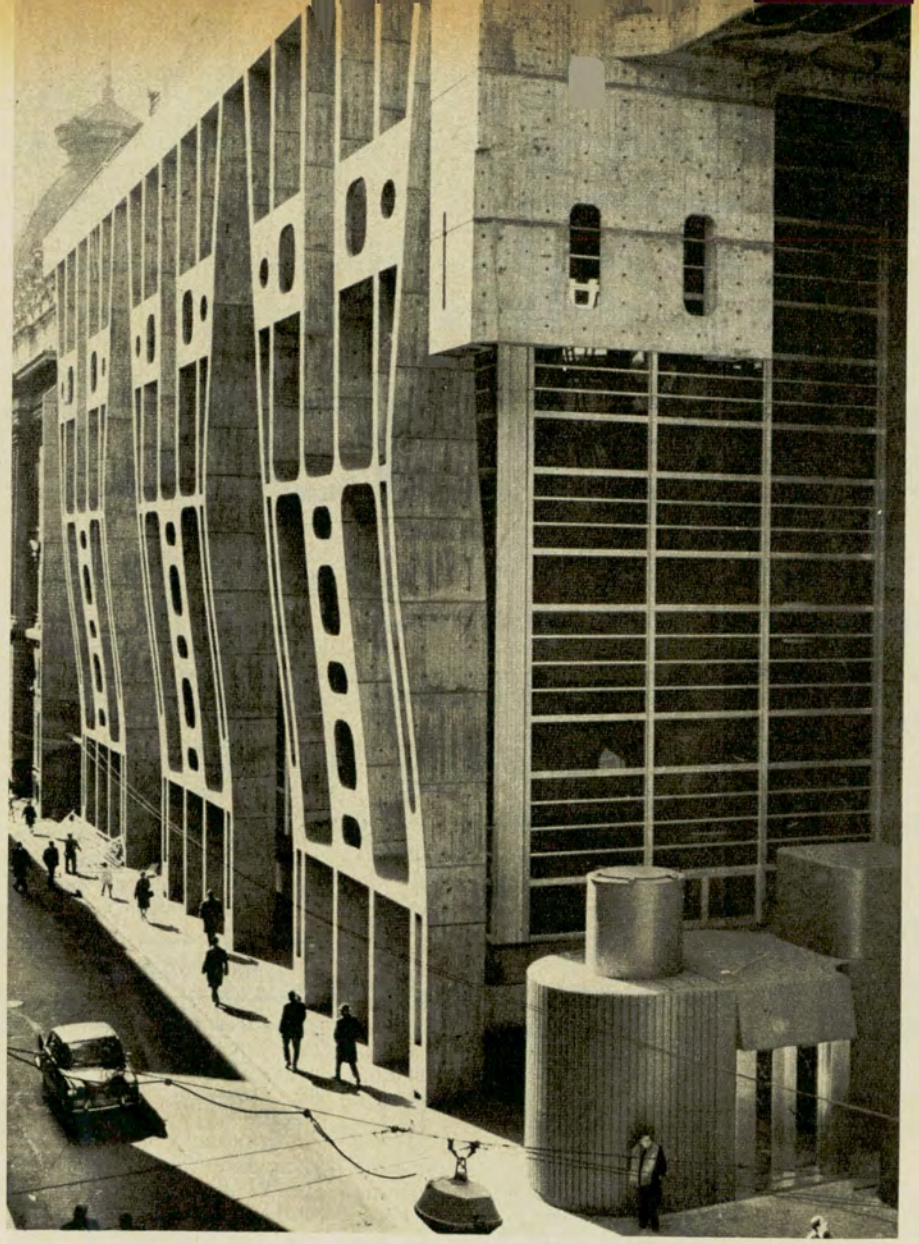
La maldición del oro

El delito tiene una duración cíclica, en lo que respecta a los "modus operandi". Por mucho tiempo, el asalto a estaciones de servicio y a los convoyes de camiones con mercaderías en las rutas, reemplazó a los robos más riesgosos, como era despojar a un Banco, por ejemplo. El delincuente persigue un fin práctico y simple: el menor esfuerzo para el mayor botín. Un Banco, se descuenta, tiene vigilancia armada, un sistema o varios de alarma y la fastidiosa disposición edilicia que dificulta una fuga elegante y el estacionamiento del vehículo —casi siempre robado con anterioridad— que se usará en la fuga posterior.

No obstante, la policía que trabaja sobre el hecho nuevo y dispone de los anticuerpos necesarios, destrozó uno a uno los equipos delictivos que se dedicaban a aquellas actividades y forzó a los profesionales y aspirantes a grandes robos a escoger otra rama más original y productiva. Los Bancos tornaron a ser "vedettes".

Los "comandos"

Nadie duda que el objeto de un asalto es el botín, aunque pueden bifurcarse sus motivaciones. Ciertas corrientes extremistas activistas buscaron el amparo de este tipo de delito para, presuntivamente, dotar a sus fuerzas de armas y elementos de penetración ideológica. El robo sangriento de los pagadores de la Policlínica Bancaria, con Joe Baxter a la cabeza, in-



Los modernos bancos cuentan con un eficiente sistema de seguridad.

dicó el camino que se propagó a algunos Bancos; el dinero era robado por medio de una verdadera operación "comando" y luego destinado a otros fines que no fueron específicamente subversivos. Es que es difícil concertar el matrimonio idea-beneficio personal y los robos que se adjudicaron a extremistas, fueron en su gran mayoría perpetrados por elementos de esa tendencia que se alzaron con el dinero para embolsárselo, bajo pretexto de dedicar sus frutos a "la causa".

Los ladrones de Bancos soportaron esta competencia todo el tiempo que duró el "boom" de los robos de 1968, muchos de los cuales, fueron aclarados y sus autores detenidos, secuestrándose gran parte del monto sustraído. En punto a esto, la mentalidad de los asaltantes tiene una esclerosada imaginación: cometido un robo, los integrantes de la gavilla dilapidaban a manos llenas su producto, llamando la atención a policías que estaban sobre su pista o realizando grandes compras. Si bien la publicidad de los robos millonarios cubrió con su estallido las pacientes pesquisas y posteriores detenciones, la estadística de robos aclarados supera a las de los no dilucidados. El "boom" terminó cuando la Policía Federal puso en movimiento un operativo integral, que incluyó la creación de la Sección Prevención del Delito, con personal especializado y vehículos no identificados.

Dicho operativo demostró la adecuación de la Policía Federal para soportar un "boom" de esa naturaleza delictiva. Un simple chequeo al movimiento delincuencial de otros países, hacía establecer que, cotejando la ecuación población-delito, en ningún país los índices eran tan bajos como en el nuestro. Las fuerzas policiales conjuraron la situación porque se hallaban preparadas para brotes como el de 1968 y así lo demostraron. Los dispositivos de reciente creación no hicieron más que aplicar al asalto a Bancos una nueva vuelta de tuerca.

La bolsa o la vida

¿Existían fallas policiales, de sistema procesal? ¿Eran los esquemas caducos de vigilancia en los establecimientos bancarios, los culpables del estallido que conmovió a Buenos Aires? Las causas hay que encontrarlas en la mediana preocupación de que, en ocasiones, hicieron gala algunas entidades, no debidamente compenetradas del peligro de un eventual robo; en la prescindencia del personal bancario, que aún con un sistema de alarma a su alcance, no lo instrumentó, debido al inmediato peligro de muerte, y en cierta falta de previsión (edificios inadecuados o vecinos a otros que permitían un fácil acceso al del Banco). Asimismo, cabe preguntar: ante un peligro de robo con un arma delante, ¿debe el empleado bancario arriesgar su vida ante los ladrones, para defender el dinero allí depositado?

Por supuesto que la Policía Federal venía previniendo un "boom" como el que azotó la ciudad, con trabajos de la Dirección Comunicaciones que planificaron un sistema de alarma con conexión directa con el Departamento Central (Comando Radioeléctrico, 101), que al tiempo de los sucesos ya tenían instituciones de distinto tipo, en carácter de abonados. Nuevos dispositivos, que se accionan con sutiles movimientos, confieren a los Bancos, actualmente, una seguridad que está por encima del temor del empleado y la habilidad del ladrón. Robar un Banco, ya no puede formar parte de un "safari" de placer o un acto turístico, en la Capital Federal. El *oficio* ha entrado en su ocaso.

El Sindicato del Crimen

Una mirada retrospectiva, hace que definamos a ciertos ataques a la sociedad, u "olas" de determinado tipo de delito, como una tormenta de verano. En la Argentina no existen "Sindicatos del Crimen", como Cosa Nostra o la "maffia" siciliana. Los objetivos del delincuente argentino son efímeros y personales; la individualidad priva sobre la organización en grandes células delictivas, y la asociación ilícita (banda) sólo cristaliza cuando un grupo se une (aportando sus "especialistas") para cometer cierto delito, y desbandarse luego, siguiendo su propio camino.

El estado actual de la delincuencia que opera contra bancos es el de un foco perfectamente circunscripto. El "boom" es sólo un hito en la historia roja de Buenos Aires. ♠



UN EPISODIO

Los hombres desaparecen, se mimetizan; mientras aguardan durante horas, se convierten en piedras, en pedazos de pirca.

por Jorge Calvetti

PARA AUTOCLUB

LOS altos de *Pirguayoc* quedan frente a Tilcara, en la Quebrada de Humahuaca, provincia de Jujuy.

He subido a esos cerros muchas veces. Algunas, como baquiano, acompañando a hombres de ciencia (botánicos, como el doctor Enrique Brücher; arqueólogos, como Fernando Márquez Miranda); otras, para pasear, para contemplar *los trabajos y los días* desde la altura.

Allí la naturaleza, como si quisiera expresar con toda elocuencia lo que podría ser el diálogo entre *Dios* y el *Hombre*, se manifiesta con grave sometimiento en lomadas suavísimas como la palma de una mano cariñosa o se rebela con tumultos de piedra, con exabruptos de roca y laja.

Pirguayoc es una comarca límpida, traslúcida, situada a 4.500 metros de altura sobre el nivel del mar. Desde allí pueden verse hacia el sur, las cumbres del *Cachi* y del *Acay*, los cerros más altos de Salta; hacia el sudoeste, el *Chañi*, de 6.500 metros, que se lleva la palma entre los picos jujeños; hacia el norte, el cerro de *Zenta*, colorado e inhóspito; hacia el poniente, la meseta puneña que se alza cóncava como una triste copa de sal y de silencio. Por último, hacia el este, la selva cálida, húmeda, vaporosa, que alza su gran respiración en cedros, nogales, robles y lapachos.

Fue justamente viajando hacia el norte de Pirguayoc que presencié una cacería. Mi propósito era llegar a casa de Presentación Mamaní. En vez de seguir el itinerario habitual —unas ocho horas de marcha en buen caballo— decidí dirigirme hacia el norte y subiendo a un cerro con el animal de tiro, ahorrar, quizá, tres horas de camino.

"Hay que perderse para hacerse baquiano"

Cuando llegué a la cumbre comprobé que me había equivocado. Confundí el cerro de *Pirguayoc* con otro y me hallaba, en consecuencia, lejos de mi prefijado destino. Recordé una frase conocida: *"Hay que perderse para hacerse baquiano"*, y me senté en una piedra a calcular mis posibilidades de marcha. Desde donde estaba vi un corral pequeño, de 2 metros por 2, con unas pircas de un metro de alto. Era de piedra y laja sobrepuesta, *encimadas*, como dicen por allí, con algunas piedras grandes intermedias. *Ahí haré noche*, me dije, y hacia allí me dirigí.

Me despertó al amanecer mi amigo Braulio Quispe. *Vamos a cazar*, me dijo. El y su hermano me mostraron otro corralito similar al que yo había usado como dormitorio, unos 150 metros más abajo, hacia el sur. *Espérenos*, —agregó— *y comerá un asadito con nosotros, más tarde.*

Me tentó el convite. Yo quería descansar. Olvidar, que quiere decir también, descansar. Quería mirar el mundo como lo merece: desde lejos.

Se fueron los Quispe. Vi cómo se instalaban en el corralito y vi cómo poco a poco desaparecían, se convertían en piedras, en pedazos de pirca.

Llegan las guanacos

Esto es exacto. Los hombres con sus armas preparadas, permanecían inmóviles, acostados. Los imaginé llevándose lentamente hasta la boca, unas hojas de coca, acomodando el *acullico*. Yo divisaba con plenitud el paisaje. Pasaron horas. Los dos hombres continuaban inmóviles. *Es el destierro de la coca*, pensé. Los hombres eran momias, trozos de piedra, roca, tierra misma.

Apareció de pronto una arremolinada tropa de guanacos. Primero el macho, el *relincho*, como se lo llama; luego las hembras, ocho o nueve. Las hembras con su andar femenino, rodeaban al relincho que permanecía erguido, señor y dueño. En un movimiento envolvente,



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)



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

DE CAZA

constante, las hembras lo rodeaban. Miraban, comían, alzaban la cabeza husmeando, *olisqueando*, observando. Los hombres, como he dicho, habían desaparecido, se habían mimetizado, eran el cerro.

Así varias veces, mientras pasaba el tiempo. Descansé, volví a descansar, olvidé, recuerdo que me venció el sueño, la modorra... y que me despertaron dos estampidos. De un brinco estuve de pie y vi dos animales en el suelo y una tropa de guanacos que huía.

Al rato, al largo rato, vi aparecer a los hermanos Quispe. Me hicieron señas y me acerqué.

—*Vamos a cuerear*, me dijo Santos.

—*Les ayudaré*, respondí.

Estaban afilando cuidadosamente los cuchillos. Luego empezamos a trabajar en silencio.

Solamente dos balas

Casi concluida la faena, digo: —*Mataron a dos*, como para decir algo, según la costumbre manda...

—*¿Y cuántos iban a ser?* me contestó Santos.

—*Pudo ser uno*, le contesté.

—*Imposible*, —fue la respuesta—. *Tan imposible como que hubiéramos matado a tres.*

—*¿Y por qué?*

—*Porque teníamos dos balas, pues.*

Ese fue el diálogo. Después me explicaron todo. Les cuesta muchísimo obtener balas de winchester. Su cacería por ello, consiste en lo que he narrado: esperan inmóviles el tiempo necesario, tres o cinco o seis horas, hasta lograr que los animales no desconfíen y se acerquen hasta los 50, los 40 metros. Entonces, sin posibilidad de marrar, efectúan el disparo.

Para ello tienen que estudiar la dirección del viento, elegir el *corralito* conveniente de acuerdo con la dirección con que sopla, y luego permanecen inmóviles hasta que pueden cobrar la pieza sin dificultad. Después almorzamos buena carne de cordero, charqui y papa lisa.

Comencé a despedirme. *Vuelva cuando quiera, don Jorge*, me dijeron. *Esta es su casa.* Ya ponía el pie en el estribo de mi montura cuando Braulio, como si recién lo hubiera recordado, me dijo: *Con Dios, don Jorge... ¡ah! y si se acuerda nos ha de conseguir una balita, ¿no?*

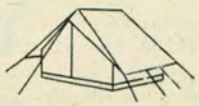
—*O dos, si puede* —agregó Santos, con una sonrisa cordial. ♠

SEÑOR SOCIO DEL ACA

Ponemos a su disposición un crédito a sola firma en 48 horas, mediante el cual podrá beneficiarse con ofertas como éstas:

Carpa CAMPING 4 pers. Tela Avión, ágil, liviana, resistente, ideal para campañas cortas. GARANTIA ESCRITA 1 año $ 9.900.-

20 modelos en exposición



Bolsa de dormir, rellena con poliéster. ¡Resiste dos grados bajo cero! $ 2.900.-

2.000 OFERTAS Y SUGERENCIAS PARA SU ALEGRE FIN DE SEMANA

SUIZA CAMPING SPORTS — JURAMENTO 2432 (Casi esq. Cabildo) T. E. 78 - 9038

¡CAZADORES Y PESCADORES!

SIN ANTICIPO Y HASTA 40 MESES

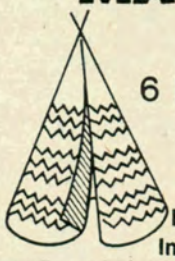
Yumpa 5 HP ..... $ 4.560.— por mes
Zanella 9 ½ HP ..... „ 6.080.— „ „
Televel 3,8 HP ..... „ 3.610.— „ „
Bote plástico ..... „ 3.990.— „ „

Gestionamos Permisos Gratis.
Equipos de Caza Submarina.

CAMPING NAUTICA SUR

AV. H. YRIGOYEN 8039 - BANFIELD

ACAMPE en MAR DEL PLATA



Pesca - Camping
6 hectáreas - 4000 árboles
a 300 mts. del mar
Auto Camping

El Bosque de Camet S.C.A. (e.f.)
Informes: 791-6564 - 45-3135 - 0911

¡¡AHORA ES AUN MAS FACIL HACER SU CARPA!!

CIA. LONERA ARGENTINA ha creado el paño

TELA AVION de 2,20 metros de ancho (especial para carpas)

Logrando así facilitar la confección, ahorrando tiempo y trabajo. Esta tela tiene la propiedad de ser impermeable, sumamente liviana, de una gran resistencia a la abrasión y a las inclemencias del tiempo. Colores: Naranja, Verde oliva y Azul Francia. Por más detalles dirigirse a: CIA. LONERA ARGENTINA, Montevideo 255, Capital Federal - Tel. 35-1900 (VENTAS POR MAYOR Y MENOR).

OFERTA LIMITADA: CARPAS CONFECCIONADAS EN TELA AVION COLOR VERDE OLIVA Y SOBRE TECHO NARANJA.

Modelo Andina: 2-3 personas, 120 x 200 x 110 cm. de altura $ 18.000.-
„ Viviendita: 3-4 personas, 180 x 200 x 145 cm. de altura $ 23.000.-
„ Vivienda: 5-6 personas 240 x 200 x 180 cm. de altura $ 27.000.-



COCINA PARA PESCADORES Y CAZADORES

por Angela Silva PARA AUTOCLUB

Yo no adivino en qué pueda consistir el placer de pescar, pero esa innumerable falange de seres absortos y silenciosos capaces de abandonarlo todo, mujer, amigos, estudios, diversiones, para estar un tiempo infinito a la espera de un hipotético pez, me inspira una suerte de reverencia. Y hasta me lanzaría a toda clase de reflexiones sobre la paciencia y el optimismo, la humilde aceptación de lo que el destino nos depara (en materia de peces) y los riesgos de la vanidad que nos lleva a exagerar el tamaño de nuestros logros, si no fuera por la necesidad de dedicar este espacio a temas menos espirituales. Quede, por lo menos, asentado mi respeto por una actividad que casi se confunde con la contemplación.

Nuestros grandes ríos son especialmente aptos para ella. Por lo pronto, tienen una especie única en el mundo, el dorado, que vienen a pescar en las aguas del Paraná aficionados de los más diversos lugares del planeta; una variedad, el pejerrey, del que basta decir que justifica su nombre, y luego el surubí, el patí, el pez limón y tantos otros, para no hablar de las truchas de los lagos del sur o de la fauna de mar.

¿Cómo preparar el dorado, cuyas proporciones sobrepasan en mucho las de los peces comunes, para saborearlo allí mismo, a la vera del más bello río del mundo, entre la admiración de los cofrades? ¿Cómo cocinar el pejerrey de carne tan delicada, si la Providencia lo ha ensartado generosamente en el anzuelo?

Si usted pertenece a la extraña y antigua secta de los pescadores, le ofrecemos estas dos recetas que provienen de un hombre de leyes, el doctor Carlos Urien, abogado distinguido, gran cazador (incluso de piezas mayores) y pescador no del todo malo, que se precia de saber cocinar cuanto cae bajo sus balas o en su anzuelo.

DORADO A LA PARRILLA

Limpiar y abrir el pescado, como si fuera un libro. Adobarlo con cebolla picada finita, perejil, ají molido, pimienta y sal y rociarlo generosamente con limón.

Ponerlo a la parrilla sobre brasas.

PEJERREY

Limpiar el pescado. Ponerle sal, pimienta, perejil y limón.

Untar con manteca, interiormente, un cuadrado de papel manteca; poner dentro el pescado y envolver exactamente como si se hiciera un paquete.

Colocar sobre parrilla a las brasas.

Se sirve envuelto en el mismo papel.

Para cazadores o "gourmets" hispanófilos

Debo empezar por aclarar que la receta es de un torero. Lo que es una recomendación, porque en materia culinaria los aficionados son, en general, dignos de toda confianza.

Artistas, hombres de negocios, profesionales, que no se jactan jamás de los éxitos en el campo de sus respectivas actividades, no resisten la tentación de decirnos, en la primera oportunidad, con mal disimulado orgullo: "Yo no sé cocinar, pero hago unas empanadas (o un pollo a la cacerola, o unos ravioles) de chuparse los dedos". Y siempre resulta cierto. Fuera de ese plato único, pueden no saber ni hervir agua; pero aquel plato especial, reservado para las grandes ocasiones, destinado exclusivamente a los íntimos amigos, y preparado con toda clase de cuidado, es, de verdad extraordinario.

Lo difícil es que den bien la receta, porque ellos —artistas al fin— cocinan por inspiración y todo lo hacen a ojo, intuitivamente.

El plato de hoy pertenece a ese género. Es de un torero, como he dicho; un torero célebre, José Redondo, el Chiclanero; de Chiclana, claro, pueblito muy cercano a Cádiz, de donde han salido dos o tres cocineros ilustres. Uno se imagina que un torero, puesto a cocinar, asaría, sino vacunos, por lo menos jabalíes o ciervos. Pues no. José Redondo, el Chiclanero, lo que preparaba eran perdices, exquisitas y tiernas perdices rellenas. He aquí la receta, sometida por mí a un previa racionalización, lo que la priva de la espontaneidad (y de la vaguedad originaria), pero la hace bastante más practicable.

Aquí va, pues, la receta de las "perdices a lo torero", que con tal nombre se han hecho célebres.

Receta (calculada para cuatro perdices):

Vaciar y limpiar las perdices, reservando los menudos.

Picar aparte, los menudos con dos lonjas de tocino y una o dos anchoas; rellenar con esa mezcla las perdices y ponerlas en una cacerola con muy poquito aceite, cuatro tomates y dos pimientos (éstos, ya cocidos y pelados), sal y pimienta. A la media hora de cocción, se agrega ½ vaso de vino blanco, y al cabo de otra media hora, aproximadamente, se sacan del fuego y se sirven acompañándolas con unas lonchas de jamón muy finas, que se habrán freído aparte. ♠

INDUSTRIA ARGENTINA
AUTOCAMPING
TISCORNIA 985 SAN ISIDRO "R" T.E. 743-8621

FABRICA DE CARPAS DE 1ª CALIDAD
COMPARABLES CON LAS MEJORES DEL MUNDO
Bolsas de dormir, colchonetas, mesas, sillas, etcétera.
REMOLQUE PARA EQUIPAJE
VENTA DIRECTA · Sábados y Domingos abierto
Tiscornia 985 — SAN ISIDRO (R) — T. E. 743-8621
Exposición:
Panamericana esq. Hipólito Yrigoyen (Martínez) · (Al lado de Fanacoa)

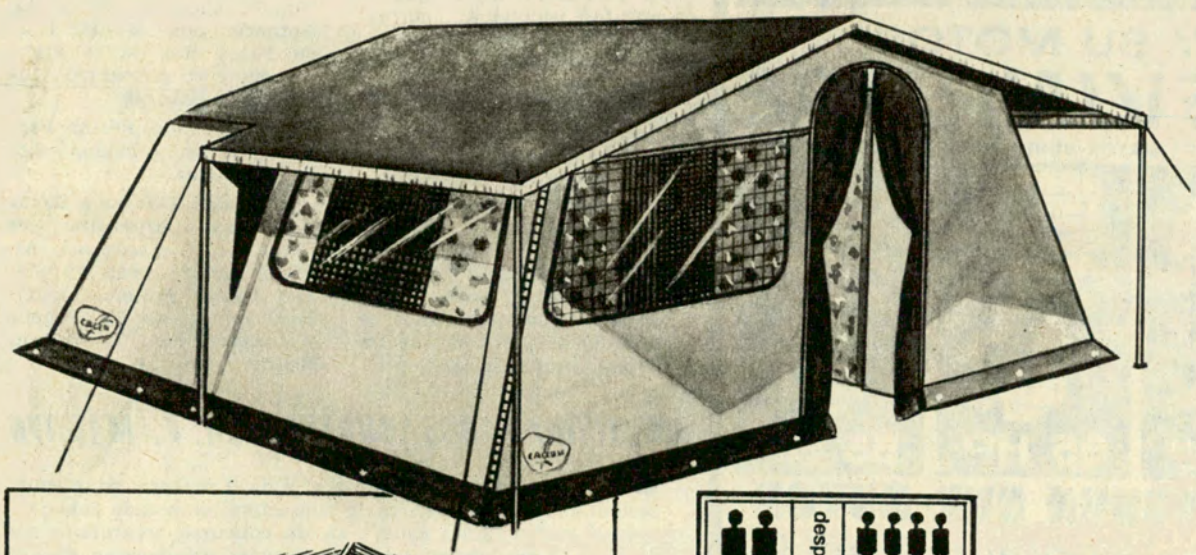
camping es...

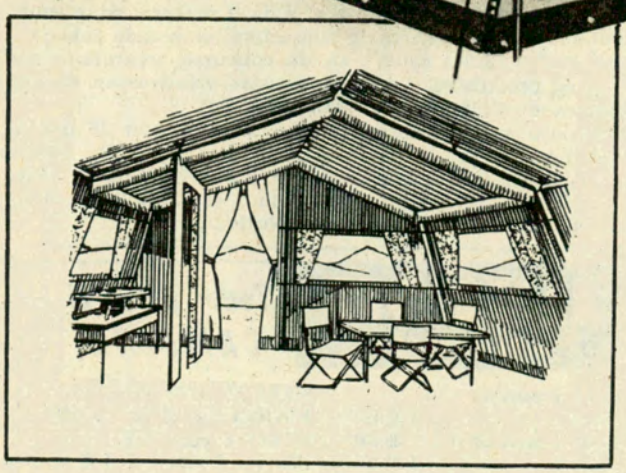
CACIQUE

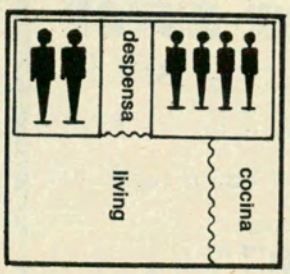
Y EN CARPAS COMPACTAS, LA VERDAD INIMITABLE SE LLAMA

CONSTELACION

Modelo compacto, verdadero **"chalet"** con amplio living rodeado de espaciosos ventanales. Tiene dos **dormitorios** con capacidad para 6 personas. Reluciente **cocina** de pared plastificada con puerta corrediza. Util **despensa** con colgador perchero y puerta, que puede convertirse en placard. **"Cielo"** que atempera los ambientes interiores. **Puerta y frente** rebatibles. Ventanales de **tul mosquitero y cristal plástico** con cortinas estampadas, corredizas por dentro.







SOLICITE FOLLETOS
VENDE EL COMERCIO

CACIQUE

CACIQUE CAMPING S.A.

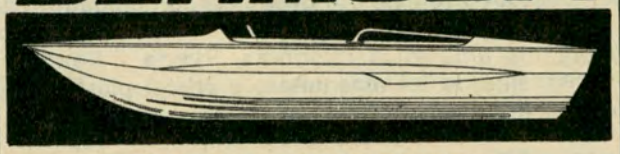
INDUSTRIAS DE MATERIAL PARA CAMPING
San Lorenzo 4220 Munro (Pcia. Bs. As.)
Tel. 740-3833 2755 2708

LA PRIMERA Y MAS IMPORTANTE INDUSTRIA DE CAMPING DEL PAIS

USTED NO DEBE ESPERAR

SU LANCHA

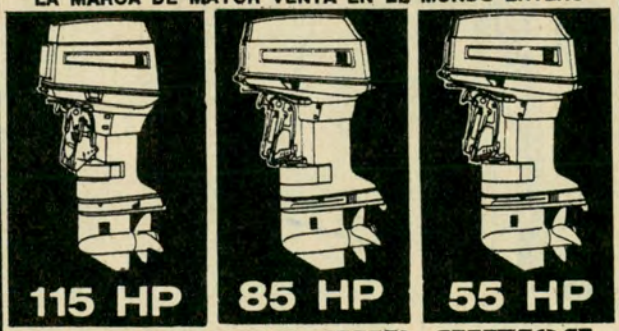
BERMUDA



Y SU MOTOR

EVINRUDE

LA MARCA DE MAYOR VENTA EN EL MUNDO ENTERO



YA PUEDEN SER SUYOS

30% al contado y saldo financiado hasta 36 meses y desde el 1% de interés

Fabrica y distribuye:

NAUTICA S.A.

CONCESIONARIOS:

CAPITAL FEDERAL, Naucape, Belgrano 2431 · Náutica Centro, Uruguay 776 Mieres Náutica, Avda. Libertador 2102 · GRAN BUENOS AIRES: Tedín Ezcurra y Cía., Maipú y Arias, San Fernando · Náutica San Isidro, Avda. Libertador 15233, San Isidro · Nautidelta, Avda. Cazón 592, Tigre · Marina Norte, Avda. Libertador 701, V. López · Esgra Náutica, Sarmiento 891, San Fernando · CORDOBA: Martínez Dalke 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: Romagnoli y Cía., Guemes 329 (Resistencia) · MISIONES · Petronio Magri, Colón 50 (Posadas) · RIO NEGRO: Agroquimia S.A., 25 de Mayo 128 (Villa Regina) · TUCUMAN: Antonio Yapur, 24 de Septiembre 1002 (Tucumán) · RIO NEGRO: Casa Soriano, Sto. 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 S. A.

T 301

»CAZA, CAMPING Y PESCA



ADJUDICOSE LA ASOCIACION ARGENTINA DE PESCA EL CONCURSO ORGANIZADO POR EL ACA

Se realizó en la laguna de Chascomús, organizado por el Automóvil Club Argentino, el torneo denominado Primer Concurso de Pesca del Pejerrey, por la copa Confraternidad de Pesca Deportiva, con la participación de nueve instituciones afiliadas a la Federación Metropolitana de Pesca y Lanzamiento. La clasificación por equipos fue ganada por la Asociación Argentina de Pesca, mientras que el triunfo individual correspondió al aficionado Néstor Pardo, del club de Pesca La Rotonda.

Terminado el concurso, se sirvió un almuerzo en las instalaciones del club de Regatas de Chascomús, del que participaron deportistas e invitados especiales. El señor Lucilo del Castillo, vocal de la Comisión Directiva de la Entidad, habló a los postres, y posteriormente se procedió a la entrega de los trofeos conquistados.

Los resultados fueron los siguientes:

Clasificación por equipos

1º, Asociación Argentina de Pesca, con 115 piezas; 2º, Club de Pesca Juverlandia, con 99; 3º, Asociación de Pesca y Náutica, con 94; 4º Club de Pescadores, con 92; 5º, Club de Pescadores Olivos, con 84; 6º, Club de Pesca Obras Públicas, con 79; 7º, Club de Pesca La Rotonda, con 68; 8º, Club de Pesca Río de la Plata, con 60; y 9º, Automóvil Club Argentino, con 49.

El aficionado Néstor Pardo, ganador individual, cobró 30 piezas.

El equipo vencedor de la Asociación Argentina de Pesca fue integrado así: Alfredo Ramírez, con 29 piezas; Leonel Polter, con 27; Raúl Prado, con 24; Rogelio Antonucci, con 22, y Luis Rodrigo, con 13.

ACTIVIDAD SUBACUATICA EN P. MADRYN

En aguas del Golfo Nuevo (Bahía Cracker) se disputó recientemente, como cierre de una activa temporada subacuática, el trofeo "Jules Rossi", en un concurso organizado por la entidad propulsora y decana de estas prácticas en el mar argentino, el Club Náutico Atlántico Sud.

Se impuso en la prueba Mariano Medina, con 88 piezas, 158.580 puntos. Lo siguió Oscar Wheler, con 85 piezas, 155.340 puntos. En tercer lugar se colocó Adalberto Sosa, con 81 piezas y 149.230 puntos. El clima contribuyó positivamente a esta magnífica fiesta deportiva.

BRUMI DEPORTES

Todo para el CAMPING

Carpa 2 personas. C/D Techo $ 14.900
Carpa 4 personas D/T $ 26.900
" 6 " " $ 29.900
" BUNGALOW 4 personas $ 65.000

BOLSA DE DORMIR $ 3.990
MOCHILA C/A 30 ks. $ 4.990
BICICLETA PLEGABLE. (Garantía 1 año) $ 22.900
BICICLETA. UN AÑO DE GARANTIA, DESDE $ 11.900

AGENTE - "YUMPA"

Surtido completo en caza y pesca.

Crédito — Y descuento a socios del A.C.A.

CONTADO 10%

H. IRIGOYEN 84 - MARTINEZ - 792-3444

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

NÁUTICA

MATTHESIUS, VELOCISTA PURO

Accidentes y costillas rotas jalonan la vida deportiva de este hombre que decidió elegir la motonáutica con exclusividad y total entrega

La iniciación de Alfredo A. Matthesius en la motonáutica es bastante reciente: en 1958 el hoy séxtuple campeón argentino de la clase *Mojarra* se introdujo en esas lides. Pero fue en 1962 cuando decidió largarse "de cabeza" a la práctica de ese deporte. Dejaba atrás una larga e intensa carrera comercial ya que este hombre de 52 años (casado, una hija, una nieta) hizo algo que raras veces se da: decidió retirarse de la compañía de productos farmacéuticos donde trabajaba desde 1938, y en la que llegó a desempeñarse como director-gerente, dejó la aviación deportiva (que había practicado durante ocho años), abandonó la práctica de todos los deportes en que había incursionado con energía, y se largó con total entrega a las competencias de alta velocidad en motonáutica.

Por cierto que esa dedicación exclusiva le valió un lugar de privilegio en nuestro medio: ya en 1962 fue subcampeón de la clase argentina de hidroplanos de carrera denominada *Mojarra*, con su lancha *"Estrellita"*. En 1963, con *"Estrellita III"*, se convirtió en campeón nacional de esa clase, y estableció una velocidad record de 134 km 082 por hora, a escasos dos kilómetros del actual record mundial. En los años 1964, 1965, 1966, 1967 y 1968 logró también el campeonato nacional en *Mojarra* (en 1967 logró convertirse en triple campeón, ya que también ese año logró las coronas de *Fuerza Libre* y *Clase Turismo I.T.*).

Cinco pruebas, cinco victorias

En lo que va de 1969, Matthesius ha logrado cinco victorias consecutivas en las cinco pruebas del calendario motonáutico computables para el campeonato nacional. Este envidiable "status" deportivo esconde un secreto que ya todos conocen: es *"temperamentalmente un velocista puro, un vehemente propulsor de la alta velocidad"*, como recordó ante AUTOCLUB en una larga conversación.

Matthesius ha sido criticado por su amor a la excesiva velocidad. ¿Quién no recuerda lo que sucedió, en enero de este año, en la *Primera Regata Oceánica Buenos Aires—Punta del Este?* Conduciendo la lancha *"Comodín"*, Matthesius exigió tan a fondo el motor, en medio de una tempestuosa marejada, que virtualmente deshizo la embarcación y debió ser rescatado, con su acompañante, por un destructor de la Armada Argentina. Este y otros episodios similares le han valido muchas críticas, pero él confiesa que jamás podría frenarse en ese amor a la velocidad que forma parte de su personalidad.

"He tenido muchos accidentes, muchas costillas rotas", confiesa. *"Debí pagar muchos pesos en internación..."*, agrega, con una sonrisa. *"Y otros muchos pesos, millones en realidad, los gasté en la preparación de mis lanchas, llegando en mi entusiasmo, cuando encontré el mecánico que yo creía capaz de formar conmigo un equipo, a anticiparle el dinero para montar un taller."*

"Yo corro la lancha, puedo manejarla bien, tener mucho coraje, pero si las cosas no están bien preparadas técnicamente, de nada vale apretar el acelerador a fondo. Ese mecánico, que tiene mucho amor por las Estrellitas, *se llama Ezio Sevegnani."*

La importancia de un equipo humano

Matthesius sabe la influencia que en su exitosa carrera deportiva tiene el equipo técnico que lo circunda. No quiere dejar en el tintero el nombre de los hermanos Montal, que le hicieron ya 26 árboles de leva. Un papel fundamental es también el de Aníbal Bernay, que se ha ocupado siempre de su carburación y encendido, y el del constructor de sus cascos, Anselmo Vignatti, el de *"las eximias manos"*.

Esto habla a las claras de la superación del individualismo en un deporte como la motonáutica, que se caracteriza por su espíritu fraternal. Matthesius tiene su base operativa en el *Club Motonáutico Argentino*, instalado en San Fernando (en la calle 9 de Julio esquina Sauce). Ha sido presidente de esa institución que, como él dice, está compuesta por *"gente veterana, muy competente y muy activa"*. Es, actualmente, tesorero de la *Federación Motonáutica Argentina*, que nuclea a 34 entidades afiliadas. Recientemente ha sido propuesto como presidente de la *Asociación de Volantes Motonáuticos*, de la que fue miembro fundador, y *"pese a que he prometido no aceptar ningún cargo directivo, lo haré por esa institución, pues está en mi espíritu fomentar la alta velocidad y es allí, justamente, donde están nucleados los velocistas puros"*.

DISFRÚTELA YA..!

y páguela en 36 meses. Sin contado.
Elija la suya en nuestra exposición de la incomparable línea de lanchas y cruceros PAGLIETTINI y Motores Mercury.
Aceptamos su coche o embarcación como pago. ¿Qué más...?
En Camping: Agentes Cacique y Pionero.
En Náutica: Agente

PAGLIETTINI

NAUTICA FLORES - RIVADAVIA 6556 - FLORES





Después del auto, la lancha

"Nuestro deporte está tomando un desarrollo impresionante en todo el mundo. En nuestro país, en especial, estamos en el boom *de la motonáutica. El pueblo argentino ya entiende que después del auto lo primero que hay que comprarse es una lancha. El desarrollo ha sido imprevisible sobre todo en los últimos tres años. De ahí va a salir gente con ganas de correr"*, se entusiasma Matthesius. *"Así se incrementará el stock de pilotos de competición."*

"En motonáutica de competencia hay algo que destacar: la formidable unidad de la familia deportiva, la sincera amistad y el espíritu cordial que jamás se empaña. Somos fuertísimos rivales en el agua, pero luego se nos puede ver departiendo con una extraordinaria cordialidad", nos dice este hombre conocido por las bromas que gasta en las competencias, al salpicar a sus rivales antes de la largada y, algunas veces, al mojar al mismo jurado. Bromas que son, por cierto, la contrapartida burlona de un espíritu tenso que sabe de los riesgos que afronta a cada momento.

Interrogado por AUTOCLUB sobre el nivel actual de su deporte en nuestro medio y su relación con el panorama mundial, Matthesius contestó sin vacilar: *"Nos vamos acercando cada vez más a lo mejor de la motonáutica mundial, a pasos agigantados, aun con la precariedad de medios con que contamos".*

Y en ese crecimiento han jugado y juegan su papel hombres que sintetizan a la actividad que analizamos: "Los diseñadores son excelentes. A mi juicio, y sin desmerecer a los demás, Oscar Paglietini es un mago". ¿Y los mejores pilotos? Tampoco al responder a esta pregunta vacila "el hombre de las *Estrellitas*" (él mismo, quizás, el mejor piloto argentino): "En clase turismo, los hermanos Carlos y Néstor Sarthou, y en hidroplanos de carrera el doctor Juan Biaggio, que es subjefe de cirugía del Hospital Pirovano".

¿Y qué opina del periodismo motonáutico? "Que lamentablemente hay muy poca gente especializada. Pero creo que la motonáutica le debe estar agradecida por la gran difusión que le ha dado."

Los espejos de agua

Hemos requerido a Matthesius sobre los principales espejos de agua, es decir, sobre los escenarios de las competencias motonáuticas. "El escenario *chiche* —nos dice— y de muy fácil acceso es el lago del Parque 3 de Febrero, frente a la Cancha Municipal de Golf, que ahora quedó inhabilitado por la inauguración del Acuódromo. Pero de vez en cuando se deberían realizar en Palermo algunas competencias. Se me ocurre que es algo así como el Aeroparque y el Aeropuerto de Ezeiza: la existencia de uno no puede invalidar la existencia del otro."

En cuanto al público, "al Acuódromo se acerca la gente de aquella zona que, por razones de transporte, no podía concurrir a Palermo. El Acuódromo era una imperiosa necesidad. Su realizador, el coronel Plinio Isola, trabajó denodadamente y logró que tuviéramos un espejo de agua para competiciones aun internacionales. Los inconvenientes —que se irán salvando, sin duda, porque todo se ha hecho, y es mucho, en poco tiempo— son la falta de vestuarios apropiados y, en general, de servicios sanitarios. Los juncales son muy peligrosos porque obstruyen la visión en el momento del viraje y pueden ocasionar accidentes graves. Falta, también, una dársena donde estacionar las lanchas durante las competencias, para guardar ciertas normas de seguridad. Ese es un problema técnico que no sé cómo se podrá resolver".

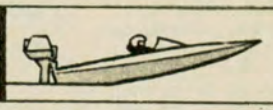
El país cuenta con excelentes espejos de agua. Entre los que se utilizan actualmente para competencias deportivas, Matthesius menciona especialmente "Zárate, Campana, Chascomús, San Pedro, El Cadillal (se rumorea que van a correrse allí las *6 horas*), laguna de Monte, laguna de Gómez en Junín (provincia de Buenos Aires), Mar Chiquita (Mar del Plata), Lago San Roque, el Paraná (con competencias de Turismo de Paraná a Santa Fe, circuito frente a la costanera de Paraná, carreras de Santa Fe a Buenos Aires y Buenos Aires a Rosario), el río Luján (competencias entre el Tigre Hotel y el Yatch Club Argentino). Y la motonáutica permite conocer algo que los argentinos, y aun los porteños, desconocen: el maravilloso Delta".

Lo que hay que hacer

Con respecto a las dificultades que se advierten últimamente en el tránsito acuático en el Delta, Matthesius señala que es preciso "cuidar las manos en el tránsito, designar explícitamente los lugares en que los esquiadores acuáticos pueden desarrollar sus actividades, señalar los lugares de fondeo, entre otras medidas necesarias".

Las últimas preguntas encuentran en este "velocista puro" respuestas rápidas y muy precisas: "En lo que se refiere a la industria náutica, creo que hay muy buenas plantas y, sobre todo, constituyen ya una fuente permanente de trabajo". En cuanto a la posibilidad de que la motonáutica se constituya en un deporte popular, cree que "está al alcance de todo el mundo; existe la misma gama de posibilidades que hay, por ejemplo, para el automovilista, que puede elegir desde un Fiat 600 hasta un Mercedes Benz importado; todo depende del dinero de que disponga". ¿Y el fomento del deporte? "La motonáutica —concluye Matthesius— es un deporte totalmente amateur. Los dirigentes de las entidades están procurando hallar la forma de aliviar los gastos de los pilotos que no reciben nada, para brindar al público cada vez mejores espectáculos. Es preciso que haya alguna forma de subsidio." ♠

naucape



S. R. L.

Lanchas - Cruceros. Motores marinos dentro y fuera de borda. Gestión sin *cargo* de toda la documentación de su embarcación.

Service en el río. Camping y Pesca, surtido completo y asesoramiento.

PLANES DE VENTA - FINANCIACION

Estacionamiento gratuito BELGRANO 2369

Exposición y Venta BELGRANO 2431 - T.E. 48 - 9262

AUTO CLUB informa

Dodge argentino

En la pista de pruebas de Chelsea, Detroit, Estados Unidos, de Chrysler Corporation, el famoso corredor norteamericano Scott Harvey sometió al automóvil Dodge producido en el Complejo Automotriz que esa empresa posee en San Justo, provincia de Buenos Aires, a múltiples exigencias. Cumplidas éstas, Scott Harvey declaró que era similar al más aventajado vehículo fabricado en la Unión.

Comisión directiva

El Club Sportivo Independiente de General Pico, provincia de La Pampa presentó la memoria y balance correspondiente a su 48º ejercicio. Asimismo, en su última asamblea general ordinaria, renovó su comisión directiva, la que quedó constituida de la siguiente manera: Presidente: doctor Salvador Anania; vicepresidente: Miguel Ricardo Cantallops; secretario: Osvaldo Néstor Ferreyra; tesorero: Ricardo Alberto Cantallops y vocales titulares: Emilio Juan Giri, Nicolás Valentini, Osvaldo Luis Cariddi, Mario Francisco Belfiore y Raúl Clauzure.

Micro-hidro-ómnibus

En la ciudad húngara de Szeged, al borde del río Tisza se utiliza con fines turísticos una embarcación denominada micro-hidro-ómnibus, propulsada por un motor diésel de 68 CV, que puede transportar a 22 personas sentadas. Camea S.A.I.C. elabora aleaciones que se utilizan en su fabricación.

Tercer ambiente

La Fundación de la Familia Cristiana ha tomado a su cargo la instalación de un centro de recreación para el reencuentro familiar. La obra, inspiración del padre Juan Kemerer, se ha iniciado en un campo situado a corta distancia del km 45 de la ruta nacional Nº 2 y a 18 km de la ciudad de La Plata. Se han construido ya, por valor de 100 millones de pesos, importantes dependencias recreativas y deportivas.

Casas de Provincias

Por iniciativa de la Oficina para la Pastoral del Turismo, que preside monseñor Ernesto Segura, se realizó en el Hotel Presidente de esta capital el Primer Encuentro de directores de Casas de Provincias Argentinas.

Especialmente invitado, concurrió también el Director Nacional de Turismo, contador Horacio Burridge, quien representa a la Secretaría de Difusión y Turismo, con carácter permanente, en la Oficina para la Pastoral del Turismo.

A los postres dio la bienvenida a los asistentes a la reunión el subdirector de Cursillos de la Oficina, profesor Juan Román Silveyra. Finalmente pronunció un breve discurso monseñor Dr. Ernesto Segura.

Pequeño soldador

Se fabrica en Buenos Aires el soldador más pequeño del mundo. La firma D. Terpiak, produce este minúsculo instrumento. Trabaja con corriente de 220 V. y es aplicable a la realización de trabajos que requieren delicadeza de terminación, tales como circuitos impresos, espirales, transistores y conductores que necesitan una soldadura de alta calidad.

Dirección hidráulica

La firma REPAC S.A., distribuidora de los accesorios para el automotor de marca Portland (aire acondicionado, calefactores, stereos, defensas, alfombras), presentó su dirección hidráulica para todos los modelos Dodge y Valiant.

Llanta de acero

La empresa New York Ruedas, distribuidora de ruedas deportivas anchas, de magnesio, ha incorporado una nueva línea de ruedas anchas de acero. Estas llantas, que han alcanzado gran prestigio en Europa, se fabrican ahora en nuestro país y serán distribuidas, en forma exclusiva, por New York Ruedas.

Camiones al Uruguay

A bordo del Ferry-Boat "Atlantic" fue embarcada la primera partida de chasis Ford F-700 Diesel, con destino a la República Oriental del Uruguay. Esta operación representa el primer paso de un amplio programa de exportaciones a países latinoamericanos.

Agasajo a un técnico

La fábrica de frenos de Industrias Bendix S.A.I.C. y F., ofreció un cóctel al doctor Joseph M. Juran, destacado técnico norteamericano, quien vino al país para dictar un curso sobre "Dirección del control de calidad", con el auspicio de la Secretaría de Industria y Comercio Interior, de Comercio Exterior y de Agricultura y Ganadería, del Instituto Argentino de Control de Calidad y de varias empresas privadas.

Para pinchaduras

Salió al mercado un producto llamado TUBESEAL, compuesto por caucho fluido flotante gelatinoso que sella instantáneamente los orificios producidos en las cámaras por objetos punzantes. Se vende en envases plásticos, acompañado por una garantía que asegura sus efectos, después de inyectado, por un año.

Agasajo al periodismo

Las autoridades de la Asociación Casa Argentina en Israel - Tierra Santa realizaron una reunión en el Cinzano Club para agasajar al periodismo metropolitano. En su transcurso se refirieron a la importancia de la labor que desarrolla el hombre de prensa, el presidente de la entidad, monseñor Ernesto Segura; el vicepresidente, pastor Luis P. Bucafusco; el entonces secretario de Difusión y Turismo, señor Federico Frischknecht, y el director del semanario "Esquiú", presbítero Agustín Luchía Puig.

Motorola Inc.

Procedente de los Estados Unidos llegó a la Argentina el señor Robert Galvin, presidente del directorio de MOTOROLA INC. El señor Galvin fue invitado por Boris Garfunkel e Hijos para la inauguración de la planta en Tucumán de la Compañía Americana de Radiocomunicaciones S.A. (C.A.R. Soc. Anón.), fabricante de los productos de radiocomunicaciones Motorola/BGH.

Visitante norteamericano

Visitó nuestro país el señor Elwin J. Salter, director de Investigaciones Químicas y Técnicas de ABEX CORP. de los Estados Unidos de América, empresa que ha constituido con FRENIA S.A., prestigiosa firma local dedicada a la fabricación de cintas de freno, una nueva compañía denominada ABEX ARGENTINA S.A.

Farloc Argentina

El señor J. J. Bensasson, presidente de Farloc Argentina S.A., fabricante de los productos Wagner Lockheed, viajó a los Estados Unidos para mantener reuniones con los directivos de Wagner Electric Corporation, compañía asociada a Farloc desde su fundación.

Concesionarios Peugeot

Visitaron la Argentina 30 concesionarios Peugeot de los Estados Unidos y Canadá, ganadores de los concursos de ventas de 1968.

Gerente regional

Ha sido designado gerente regional de ventas de General Motors Argentina S.A., el señor Sebastián V. Impelluso.

Diseño industrial

El señor Mario Héctor Silvio Mariño fue designado especialista en diseño industrial del Complejo Automotriz de San Justo, de Chrysler Fevre Argentina S. A.

Ford: un record

El señor Robert Stevenson, vicepresidente ejecutivo de Ford Motor Company informó que la empresa —entre todas las compañías automotrices norteamericanas— ha logrado en 1968, la mayor venta fuera de los Estados Unidos y Canadá.

Memoria y balance

La empresa General Motors informó que 1968 fue uno de los años más productivos de su historia. Vendió por valor de 22.800 millones de dólares (casi 8 billones de pesos): un 14 % más que en 1967. De esa suma, el 90 % correspondió a la venta de vehículos; el 7 % a ventas de productos comerciales no automotrices y el 3 % restante a productos vinculados con la defensa y la navegación espacial.

Autódromo en Concordia

Se encuentra en construcción el primer autódromo pavimentado de la Mesopotamia. La tarea es desarrollada por el Auto Club Concordia, en esa ciudad entrerriana.

Visita a una planta

Cuarenta alumnos y profesores del Centro de Altos Estudios de Defensa Nacional de España (CESEDEN) visitaron en la provincia de Córdoba, la planta industrial de Ika-Renault.

Nueva sucursal

La firma Chapa Todo S.A.C.I.F.I. dedicada a la comercialización de partes de carrocerías para automóviles y pick-ups, ha inaugurado una nueva sucursal en la ciudad de Bahía Blanca, en la calle Fitz Roy número 43.

Estética corporal

Ha sido inaugurado en esta capital, el Instituto Científico Integral de Remodelamiento Femenino "Friné", que brinda un servicio completo de dietética, estética corporal, gimnasia remodeladora, baños turcos, masajes, rayos ultravioletas, cosmetología, peluquería, manicuría y pedicuría. Lo dirige el doctor Dante Storino.

Nueva comisión

El Automóvil Moto Club de Olavarría eligió su nueva comisión directiva. Ha quedado integrada de la siguiente manera: Alberto R. Ippólito, presidente; Santos Lovecchi, vicepresidente; Gregorio E. Albin, secretario; Germinal H. Rubio. tesorero; vocales titulares: Walter Giorgi, Alfredo Ballesteros, Fermín Cajén. Rolando Cayssiais, Roberto Bo y Walter Gorostiaga.

Mayores ventas

El gerente de ventas de vehículos de General Motors Argentina S.A., señor Sergio Poyo, informó que la venta de automóviles Chevrolet aumentó en un 49.7 % en los primeros cinco meses del año, comparada con igual período de 1968.

Chrysler en Brasil

El presidente de Chrysler Corporation de Detroit, señor Virgil E. Boyd, inauguró en San Andrés, en las cercanías de San Pablo, Brasil, una nueva planta de camiones Dodge. El acto contó con la presencia del ministro de Industria y Comercio del Brasil, general Macedo Soares y de personalidades de la banca y la industria.

Seguridad industrial

El Consejo Interamericano de Seguridad Industrial otorgó siete premios a Ford Motor Argentina S.A. en el concurso anual de Seguridad de 1968. El premio al mérito es adjudicado a los participantes que hayan logrado reducir en un 25 % la frecuencia de lesiones con inhabilitación de trabajo.

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.

S 79

Noticias y Actividades del A.C.A.

Extensa gira realizó una Delegación de la Entidad

Una extensa e importante gira, que abarcó el norte y nordeste del país y la vecina república del Paraguay, realizó una delegación del Automóvil Club Argentino, presidida por el titular de la Entidad e integrada por el secretario de la Comisión Directiva, ingeniero Abel M. Lissarrague; el vocal titular y presidente de la Comisión de Servicios para el Automóvil, doctor Ricardo E. Aráoz; el miembro de la Asamblea de Delegados doctor Baltazar Martínez Briones y el gerente general de la Institución, señor Domingo M. Armendáriz.

La primera etapa incluyó la provincia de Misiones, a los efectos de inspeccionar el estado de las hosterías que el gobierno de esa provincia transfirió al Automóvil Club Argentino y poner en marcha las medidas necesarias para que sean habilitadas oportunamente. Para dichas obras la entidad ha previsto una importante inversión que tiene por objetivo poner esas dependencias en condiciones de recibir una importante corriente turística, que promovería el conocimiento de las bellezas de esa privilegiada región del territorio argentino.

Durante su estada en Posadas, el presidente del A. C. A. formuló una declaración a la prensa en la que entre otros conceptos expresó:

"Sin pausa, y obedeciendo a un sistemático plan de obras y servicios, el Automóvil Club Argentino está poblando de estaciones, moteles y hosterías el esquema nacional que orienta su actividad creadora sobre todo el territorio de la República. Entidad nacional por excelencia, por su estructura y por sus fines, hemos comprendido, sin embargo, que para cumplir su cometido al servicio del país, debíamos formular planes orgánicos adecuados a cada una de las provincias que la componen, porque además de responder esto a un criterio funcional acorde con circunstancias y necesidades de cada zona, tal política constructiva inevitablemente ayudaría a movilizar las fuerzas sociales más activas."

"Pueblos y gobiernos —dice más adelante— *compenetrados de nuestros esfuerzos para servir al automovilismo y al turismo, que es tanto como servir al progreso general de la Nación, nos están brindando el máximo apoyo compatible con sus posibilidades para facilitar nuestra acción. Claro y positivo ejemplo lo tenemos en esta extraordinaria provincia de Misiones, cuyo empeñoso y progresista gobierno ha transferido al A. C. A. la propiedad de cinco hosterías magníficas, aunque lamentablemente descuidadas por los titulares privados que anteriormente las explotaban, ubicadas en las localidades de Eldorado, San Ignacio, Apóstoles, Montecarlo y San Javier."*

"En estos momentos —expresa luego— *está en ejecución un plan cabal de modernización, mejoramiento de las construcciones y equipamiento prácticamente a nuevo de todas esas hosterías. Para inspeccionar las obras en marcha, para acelerarlas si es posible y para ampliarlas si fuere necesario es que estamos en Misiones con la fe y la esperanza de que muy en breve, con la colaboración del A. C. A. el pueblo y gobierno de Misiones verán convertida a esta provincia en uno de los más poderosos y productivos polos de atracción del turismo interno e internacional."*

VISITO ASUNCION DEL PARAGUAY Y LAS PROVINCIAS DE MISIONES, CORRIENTES, FORMOSA Y CHACO

Gestiones en Corrientes

La comitiva presidida por el titular del Automóvil Club Argentino, viajó luego a la ciudad de Corrientes. En esa capital efectuó una reunión con la Comisión de la filial local, durante la cual se intercambiaron ideas sobre la acción que puede desarrollar la Entidad en esa provincia.

Visita a Asunción del Paraguay

Continuando el plan de viaje, la delegación visitó Asunción del Paraguay, donde fue recibida por miembros de la Comisión directiva de la entidad hermana presidida por el señor Juan B. Gill Aguínaga e integrada por el vicepresidente, doctor Ramón D. Codas; el secretario, doctor Pierpont Ynsfran, el tesorero, doctor Manuel Giagni; el tesorero adjunto, señor Carlos Carvallo y otros miembros de la mesa directiva.

Los visitantes tuvieron la oportunidad de asistir a la finalización del "Rally" internacional, organizado por el club de Regularidad del Interior, que culminó en la ciudad de Asunción. Concurrieron luego al acto de inauguración de la característica del Touring y Automóvil Club del Paraguay, que fue donada por el Automóvil Club Argentino, y cuya semejanza con la de nuestra Entidad resulta sumamente halagüeña, por cuanto le acuerda un sentido regional, al par que simboliza una invitación al turismo y una estrecha vinculación de ambos pueblos.

En la oportunidad, el presidente del Automóvil Club Argentino pronunció las siguientes palabras:

"Por alguna razón entrañable, íntima como la sangre misma que corre por nuestras venas, cada vez que me acerco al Paraguay, a esta Asunción de los héroes, me siento conmovido como si, incorporado a algún paisaje misterioso y cálido de la historia, me fuese dado el privilegio de platicar con ella. Me he preguntado muchas veces sobre el porqué de esa sensación extraña y profunda, y nunca he hallado sino una respuesta sola: es que, ustedes y nosotros, paraguayos y argentinos, sabiéndolo a ciencia cierta o no, estamos transitando el mismo camino desde hace siglos, y nos unen iguales esperanzas e ilusiones, y con frecuencia también iguales pesadumbres. No se trata de una hermandad de libro, de una construcción literaria; es el lazo indisoluble que ha tejido esa misma Historia que he evocado hace un instante, y lo ha hecho con fibras mágicas del paisaje, con gentes y cosas que nos son comunes: tierra, sol, ríos y hombres. Quizás, a despecho de las distancias geográficas, es ésta, la de argentinos y paraguayos, una de las más perfectas unidades humanas que se han formado sobre tierra americana.

"Aquí, por ejemplo, en este acto

que es más cordial y afectivo que ceremonial, celebramos la inauguración de este sencillo 'muñeco' simbólico, que hermosamente vestido con los nobles colores paraguayos, trae en su materia incorporado el sentimiento de vuestros amigos argentinos del Automóvil Club que aquí represento. Es un acto sencillo y un presente que no parece, a primera vista, sino la expresión de la solidaridad entre dos asociaciones de bien público que, en distintas tierras, trabajan al servicio de los mismos ideales; pero no es así. Este 'muñeco' con los brazos abiertos, es el símbolo de una fraternidad inconmovible, de una identidad de sueños y de afanes reales, de una unión consciente en el camino de la obra y del pensamiento. Este 'muñeco', que nació en suelo americano y honra su origen al fijar su definitivo asiento en el Paraguay, es la representación de una vocación que nos une, sin posibilidad alguna de romperla: la vocación esencial americana, la unión espiritual y la solidaridad material de todos los países de América. Nosotros y ustedes, tenemos una versión propia, expresiva y dinámica, de ese impulso, de ese sentimiento: lo llamamos promoción del turismo inter y panamericano. En cierto modo, eso está interpretado en la forma significativa de este 'muñeco', destinado a señalar rumbos y a ofrecer seguridad a quienes los buscan y transitan, andando por el Continente.

"Por eso, también una efigie semejante señala el hogar del Automóvil Club de Chile. Allá, como aquí, como en nuestra tierra argentina, su figura es, en realidad, un hito en los caminos que nos unen: un jalón que dice al viajero, que cada rincón de América es un pedazo de su propia patria, y que la institución cuya entrada indica es el hogar donde florece siempre el ideal americano: la unión y la amistad.

"Me siento muy halagado por haber podido decir estas cosas, que salen del fondo de mi alma de argentino y americano, en esta oportunidad, que hace más feliz y más brillante el cielo de Asunción. Me parece como si, al dejar inaugurado este 'muñeco', estoy abrazando a todos mis amigos, a todos los hermanos paraguayos, por cuya grandeza y por cuyo progreso formulo los mejores votos de mi corazón en nombre del Automóvil Club Argentino y de la comunidad humana que ha crecido río abajo, el río transitado desde los comienzos por los hombres de esta tierra."

Visita al norte de Salta

Luego de la ceremonia realizada en Asunción del Paraguay, la delegación del Automóvil Club Argentino viajó en avión hacia Yacuiba, república de Bolivia, sobre el límite con la Argentina. Desde allí los miembros de la Entidad prosiguieron viaje en automóvil. El primer punto recorrido fue la localidad de Maza (Estación Pocitos), que se encuentra en la provincia de Salta, frente a la población boliviana de Yacuiba. Posteriormente efectuaron una visita a los Yacimientos de Campo Durán, de Y.P.F., para llegar luego a la ciudad de Tartagal y hacer noche en la localidad inmediata a General Mosconi (Vespucio). En esa oportunidad el administrador del Yacimiento Norte de Y.P.F., ingeniero Luis A. Hegedus, y la plana mayor de la planta, con sus respectivas esposas, ofrecieron una recepción a la delegación del Automóvil Club Argentino.

Recorrida de la ruta nacional Nº 81

A la mañana siguiente la delegación del A. C. A. continuó el viaje en automóvil hacia Senda Hachada, en la intersección de las rutas nacionales 34 y 81, donde se consideró la posibilidad de efectuar una reserva de tierra para en el futuro incluir ese sector en el plan de expansión de servicios a los socios del Automóvil Club Argentino. Desde Senda Hachada la comitiva de la Entidad recorrió la ruta 81 hasta Las Lomitas, que se encuentra en buenas condiciones de transitabilidad pero que no cuenta en extensos tramos con ningún tipo de servicios para el automóvil. Recorridos desde Senda Hachada 240 kilómetros se llegó a la localidad de Ingeniero Juárez, ubicación prevista en el convenio suscrito con la pro-

Autoridades del Automóvil Club Argentino

Comisión Directiva

Miembros Honorarios:

VICEPRESIDENTE 1º:
Dr. Horacio C. Rivarola

VICEPRESIDENTE 2º:
Ing. Mario L. Negri

SECRETARIO:
Dr. Walter A. Saborido

Miembros Titulares:

PRESIDENTE:
Dr. César C. Carman

VICEPRESIDENTE 1º:
Sr. Federico Lajud

VICEPRESIDENTE 2º:
Dr. Roberto N. Lobos

SECRETARIO:
Ing. Abel M. Lissarrague

TESORERO:
Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli

PROSECRETARIO:
Esc. Enrique F. Ghezzi

PROTESORERO:
Esc. Roberto V. Vitale

VOCALES TITULARES:
Dr. Ricardo E. Aráoz
Comodoro Ernesto Enrique Baca
Sr. Lucilo del Castillo
Sr. Jorge Eitel Collinet
Dr. Ricardo C. J. Crespo
Sr. Eduardo Del Piano
Dr. Marcelo Gowland Acosta
Dr. Belisario Moreno Hueyo
Dr. Eduardo A. Ortiz
Sr. Ovidio H. Salgueiro
Sr. Mario Solanas Pacheco
Sr. Marcos Victorica

VOCALES SUPLENTES:
Esc. Eduardo Casás
Ing. Emilio E. J. Ferro
Sra. Sara Pradere de Gayán
Sr. Alberto E. Lee
Sr. José A. Nazar Anchorena
Dr. Luis Petraglia
Esc. Víctor G. Zemborain

Asamblea de Delegados

PRESIDENTE:
Ing. Eduardo Pous Peña

VICEPRESIDENTE:
Dr. Luis María Zambrano

SECRETARIO:
Sr. Guillermo O. Mirás

PROSECRETARIO:
Dr. Carlos A. Vaquer

Comisión Fiscalizadora de Cuentas

PRESIDENTE:
Dr. Adolfo M. Díaz

VOCALES TITULARES:
Dr. Eduardo Astarloa
Dr. Luis F. Orcoyen
Dr. Manuel M. Pérez Taboada
Sr. Oscar San Miguel

VOCALES SUPLENTES:
Sr. Luis J. R. Méndez Calzada
Sr. José María de Monasterio
Dr. Rodolfo Roccatagliata

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

vincia de Formosa para el establecimiento de servicios para socios. Luego de efectuar una amplia visita a esa población la delegación prosiguió su camino y después de otros 160 kilómetros arribó a Las Lomitas, donde se tomó contacto con el ministro de Bienestar Social de la provincia de Formosa, doctor Enrique Patricio Kelly, que se encontraba en el lugar, y se mantuvieron, asimismo, entrevistas con el intendente municipal de la localidad y el comandante de Gendarmería con asiento en dicho punto.

Entrevista con el gobernador de Formosa

El gobernador de la provincia de Formosa, coronel (R) Augusto Sosa Laprida, acompañado por el subsecretario de Obras y Servicios Públicos, ingeniero Juan José Ronco, y el presidente de la Dirección de Vialidad de Formosa y presidente, a su vez, del Comité Ejecutivo del Consejo Vial Federal, ingeniero Luis Schattner, recibió a la delegación del Automóvil Club Argentino. En esa oportunidad se conversó sobre los convenios suscritos y la puesta en marcha gradual de las ubicaciones previstas en el mismo. El Gobernador aseguró su mejor buena voluntad para llevar adelante dichos planes, y posteriormente se asistió a la inauguración de las obras de pavimentación de la ruta nacional Nº 81, con la presencia de autoridades y de las fuerzas vivas de la capital formoseña. En dicha ocasión el coronel (R) Sosa Laprida pronunció un discurso, en cuyo transcurso señaló en forma muy especial la gravitación del Automóvil Club Argentino en el movimiento turístico de todo el país, y la importancia que para Formosa tenía la presencia de la delegación de la Entidad en un momento tan trascendente como era el comienzo de la pavimentación de esa ruta destinada a convertirse en la primera y principal vía de comunicación entre Brasil, Paraguay y el Nordeste argentino, con el Noroeste de la Argentina, y Chile.

Declaración a la prensa formoseña

Con motivo de la visita realizada a la ciudad de Formosa el presidente del Automóvil Club Argentino efectuó una nueva declaración a la prensa y radiotelefonía, en la que expresó:

"Con este viaje que estamos realizando a lo largo de esta joven, pero pujante y promisoria provincia de Formosa —comienza diciendo la declaración—, *el Automóvil Club Argentino reafirma, como lo hace metódicamente, su búsqueda de una posibilidad práctica para prestar nuestro concurso, para empujar y acelerar su progreso material y espiritual."*

"No ignoramos —expresa en otra parte— *que, tanto desde las esferas del esferas del gobierno local como del nacional, se está organizando una acción constructiva sistemática para superar la escasez de buenas rutas, construyendo caminos modernos, especialmente pavimentando esta columna vertebral de la provincia que es la ruta 81, que la conecta con el Norte y Noroeste argentino y le permitirá volcar hacia el sur su futuro poderío económico, incorporándose así al ritmo del progreso nacional.*

"Y este viaje nuestro, tiene como preciso objetivo examinar sobre el terreno, en toda la extensión de este Estado argentino, los puntos de apoyo que pudieran brindarnos la oportunidad de crear centros de servicios para los automovilistas, para los turistas ocasionales y especialmente para aquellos que inquietamente tratan de conocer la esencia y la verdad de su propio país, con el patriótico afán de contribuir a su progreso y su grandeza."

En la Provincia del Chaco

Como último punto de la extensa gira realizada, la delegación del Automóvil Club Argentino viajó a la ciudad de Presidencia Roque Sáenz Peña, en la Provincia del Chaco, donde la Institución posee una propiedad actualmente ocupada por inquilinos. Allí se tomó contacto con la Comisión de la Filial del A. C. A., que preside el doctor Antonio F. Cipollini, con quien se conversó acerca de las medidas necesarias para que el A. C. A. pueda disponer del inmueble. Se aprovechó la llegada a esa ciudad para entrevistar al Intendente municipal, con quien se departió sobre las posibilidades de ceder a la Institución un terreno de la zona de Presidencia Roque Sáenz Peña, que posee aguas termales, para construir un motel en terrenos anexos.

Finalmente, la delegación regresó a Buenos Aires en avión. ♠

AYUDA TECNICA A ECUADOR

Un equipo de la División Cartografía de la Entidad viajó hacia Ecuador donde efectuará relevamiento de caminos con vistas a facilitar al Touring y Automóvil Club de ese país la confección de Hojas de Ruta.

Además de los citados trabajos, dicho equipo, a su paso por Chile y Perú y durante su estada en el citado país, recopilará datos sobre la carretera panamericana, cuyos resultados, de gran valor informativo sobre esa importante vía de intercomunicación continental, constituirán un aporte apreciable para el fomento del turismo y la mayor vinculación entre los pueblos de América.

Cabe señalar que esta labor del Automóvil Club Argentino se realiza a través de la F. I. T. A. C., en cumplimiento de las recomendaciones que sobre ayuda técnica entre los Automóviles Clubes afiliados fueron aprobadas por la XXI Asamblea de ese organismo, celebrada en Asunción, Paraguay, en 1965. ♠

El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, y el señor Juan B. Gill Aguinaga, presidente del Touring y Automóvil Club Paraguayo y secretario-tesorero de la FITAC, saludan al equipo de relevamiento de la Entidad momentos antes de su partida hacia Ecuador.





REGISTRADORAS TEC



BR-2500 S-1



BR-1593

Reg. Nac. Prop. Intel. Nº 989.638

TODO CUANTO UD. PIENSE para el PERFECTO CONTROL. Todo lo creado en Sistemas de Organización se lo brinda este excepcional producto de la moderna Industria Japonesa. La suma de todo: tecnología, economía y confiabilidad.

AGIL - EXTRAORDINARIA en sus funciones. Simple en su manejo.

JOYA TECNICA, precio y calidad sin competencia.

GARANTIA INTEGRAL

AMPLIOS PLANES DE FINANCIACION

SISTEMA EXCLUSIVO PARA SUPERMERCADOS

BR - 2500S - 1	BR - 1593
SUMADORA DE PARTIDA.	4-8 totales independientes. DEVOLUCIONES.
TOTALES IMPRESOS.	PARTIDA MULTIPLE.
DEVOLUCIONES.	TOTAL GENERAL SELECTIVO. Teclado de letras para referencias.
COMPUTADOR "directo" de vuelto. Identificación de 5 rubros con sus contadores de operaciones.	TECLA SUMADORA independiente del factor caja.
TECLA - gastos - créditos - varios.	TECLA NUMERADORA para números referenciales.
REPETICION. Contador de puesta a cero. Total y subtotales impresos.	EMISION DE TICKET E IMPRESION DE BOLETA POR DUPLICADO al mismo tiempo, a voluntad del operador y por el solo acto de insertar la boleta que se desea imprimir.
AUTOGRAFICO.	Cinta de Detalle con fecha "completa"; número de operación; rubro utilizado; importe ingresado; referencia del cajero.
APERTURA GAVETA con cierre propio.	Contador de puesta cero.
CINTA DE DETALLE protegida con llave.	Repetición automática.

Representante Exclusivo: ALVEAR REGISTRADORAS - Chile 1902 - Cap. - T. E. 47 - 0496

EN EL INTERIOR, EN VENTA EN:

R. Ciraolo - Calle 2, Nº 1759 - LA PLATA
Cía. Tecla - Paraguay 915 - ROSARIO
C. Granda - H. Irigoyen 792 - TANDIL
G. Kay - Galarza 832 - C. del Uruguay, ENTRE RIOS
Org. Total - Ayacucho 12 - CORDOBA
Lib. Selecta - Buenos Aires 57 - Paraná, ENTRE RIOS
Vazano F. - 25 de Mayo 679 - AZUL
M. Pérsico - Balcarce 3601 - MAR DEL PLATA

CONSTITUYERONSE DIVERSAS COMISIONES ASESORAS

REVISTA AUTOCLUB



El presidente del ACA asiste a la sesión constitutiva de las Comisiones Asesoras de AUTOCLUB: la Permanente Financiera y la Especial, cuyas presidencias ejercen el Dr. Roberto N. Lobos y el Ing. Mario L. Negri, respectivamente. De derecha a izquierda, los señores Lino A. Palacio, Alfredo Calisto, Dr. César C. Carman, Adolfo Lanús, Ing. Negri, Dr. Lobos, Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli, Escr. Enrique F. Ghezzi, y el Jefe de Redacción de AUTOCLUB, Dr. Manuel Goldstraj. Integra también la Comisión Financiera el Dr. Adolfo M. Díaz, quien no concurrió a la sesión por hallarse en el interior del país.

NAUTICA



Primera reunión de la Comisión Asesora Especial de Náutica, cuya presidencia está a cargo del Sr. Oscar F. Marvaso y que integran los señores César C. Carman (h), Carlos M. Deferrari, Ing. Luis F. Deferrari, Gral. Luis P. Devoto, Luis Fernández Barrio, Manuel J. Fontecha Morales, Eugenio Palacios (h) y Ricardo San Sebastián.

SERVICIOS PARA AUTOMOVILES



En presencia del secretario del ACA, ingeniero Abel M. Lissarrague, quedó constituida la Comisión Asesora Permanente de Servicios para Automóviles, cuya presidencia está a cargo del Dr. Ricardo E. Aráoz, y que se halla integrada por los señores Marcos Victorica, Dr. Belisario Moreno Hueyo, Dr. Ricardo J. Crespo y Jorge Eitel Collinet. Asistieron también a la sesión el Sr. Carlos A. Iribarnegaray, Gerente Técnico y de Estaciones del ACA y el Sr. Osvaldo J. Calvo, jefe de la División Auxilio Mecánico y Estaciones Adheridas.

ACTIVIDADES CULTURALES



Constituyóse la Comisión Asesora Permanente de Actividades Culturales, con la presidencia del Dr. Belisario Moreno Hueyo. Completan el Cuerpo el Sr. Ovidio H. Salgueiro, la señora Sara Pradere de Gayán y los doctores Fernando Sabsay y Juan Aguirre Lanari.

ECONOMIA Y FINANZAS



El presidente del ACA asiste a la sesión constitutiva de la Comisión Asesora Permanente de Economía y Finanzas, que preside el Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli, e integran los señores Dr. Ricardo Crespo, Mario Solanas Pacheco, Julio Alizón García, Ing. Manuel Juan Escasany, Luis Mihura, Dr. Manuel Rawson Paz y Basilio G. Tchalidy.

TURISMO



Efectuó su sesión constitutiva la Comisión Asesora Permanente de Turismo, que preside el Dr. Luis Petraglia, y que está integrada por los señores Escr. Eduardo Casás, Lucilo del Castillo, Eduardo A. Del Piano, Ing. Emilio E. J. Ferro, Sara Pradere de Gayán, Dr. Oscar Manuel Osorio, Rodolfo N. Tapia y Carlos R. Aráoz.

ASUNTOS INTERNACIONALES



Con la presencia del titular del ACA se constituyó la Comisión Asesora Especial de Asuntos Internacionales, compuesta además por los siguientes miembros: Dr. Ricardo E. Aráoz, Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli, Ing. Abel M. Lissarrague, Dr. Roberto N. Lobos, Ing. Mario L. Negri y doctores Horacio C. Rivarola y Walter A. Saborido. Representan a la Asamblea de Delegados el presidente y secretario de ese cuerpo, Ing. Eduardo Pous Peña y Sr. Guillermo O. Mirás, respectivamente. Está presente además el Gerente de Tránsito, Turismo y Relaciones Internacionales, Sr. José D. C. Rucci.

ADQUISICIONES



Reunión constitutiva de la Comisión Asesora Permanente de Adquisiciones, que preside el Escr. Roberto V. Vitale e integran el Ing. Mario L. Negri, el Sr. Eduardo Del Piano, el Dr. Marcelo Gowland Acosta y el Sr. Alfredo Bosco Larrea.

AUTOMOVILISMO DEPORTIVO O TECNICO



Con la presidencia del Escr. Víctor G. Zemborain, sesiona la Comisión Asesora Permanente de Automovilismo Deportivo o Técnico. Completan esta comisión los señores Alberto Lee, Ing. Rafael Sierra, José Francisco Manochi, Cap. de Corbeta Luis A. Ballesi y Andrés Diego Weil.

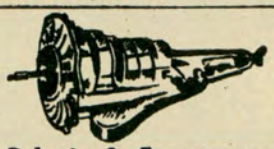
CASAS ADHERIDAS



Bajo la presidencia de su titular doctor César A. Gaibiso, sesiona la Comisión Asesora Especial de Casas Adheridas, que integran, además, los señores Dr. Eduardo A. Ortiz, Escr. Roberto V. Vitale y Manuel Fernández. También se halla presente el Sr. Roberto Bixio, jefe de la División Producción y Publicidad.

CAJAS AUTOMATICAS
Dirección Hidráulica
- Reparación
- Calibración
- Ajuste

Envíos al Interior
Atendido por su propio dueño



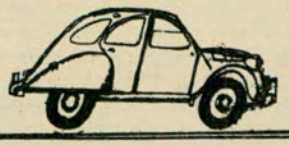
Roberto A. Zanese ex-socio de Mario Muzzín y Cía.
Visítenos en Av. de los Incas 5411/13
T. E. 52 - 7669 Capital Federal

SERVICIO MECANICO INTEGRAL
AUTO UNION
REPUESTOS LEGITIMOS
RECAMBIO DE CIGUEÑALES EN EL ACTO (Garantía)
DOMINGO PERRI Y CIA. S.R.L.
Av. Córdoba 6260 - T. E. 54-6781

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
Exp. y Ventas: Av. Alvear 1936
Tel. 44-5502/4783 - Bs. As.
Descuentos especiales a Socios del A. C. A.

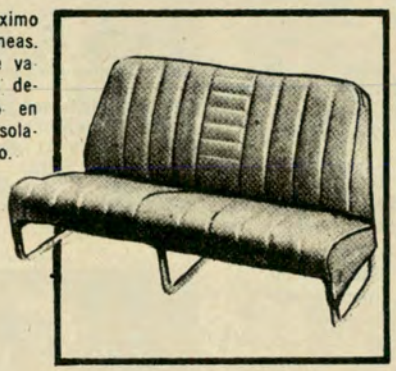
LA COMERCIAL
REPUESTOS TAUNUS
Warnes 1155/57 - T. E. 55-12.59

MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES
EURO-REP
TIENE TODOS LOS REPUESTOS
CITROEN 2 CV
Y ALGO MAS...
Central:
Dr. Luis Belaustegui 312 T. E. 55-0494
Sucursal:
Av. Juan B. Justo 3719/21 - Capital



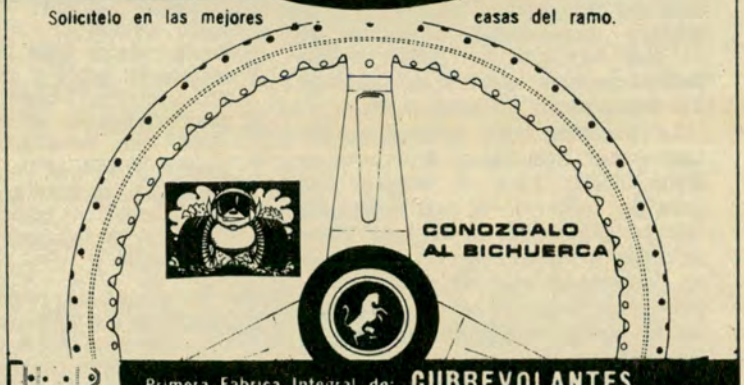
NUESTRA ESPECIALIDAD ES...
"VESTIR" A SU CITROEN 2CV!

TAPIZADO DE LUJO: Lo máximo en confort y elegancia de líneas. Suntuosidad y comodidad que valorizan su coche. El armazón delantero reforzado, combinado en tela y plástico o en plástico solamente. Especialmente negro.



TH
TAPIZADOS AVENIDA
S.A.C.I.F.
Av. Mitre 88/94 - Villa Martelli - Pcia. Bs. As.
Teléfonos: 740-3342/7446
En Capital Federal: Beruti 2813 - Tel. 82-0375

CONFORT Y SEGURIDAD EN SU AUTOMOVIL...
CUBREVOLANTES CON BROCHES A PRESION:
Gente a (R)
Se coloca en un minuto, logrando una "cálida" seguridad en la conducción, además de un sobrio aspecto deportivo
Solicítelo en las mejores casas del ramo.



Primera Fabrica Integral de: CUBREVOLANTES
CUBRERADIADORES CORTINAS Y BICHEROS
Fabricación y Distribución:
MIRALLA 446 - Tel. 68-0824 - Capital

CANADA
PREFERIDOS POR SU CALIDAD PARTICULAR!...
Lo mejor que se fabrica en el país en materia de: • Filtros para aceite • Filtros para aire • Filtros para combustible
Modelos exclusivos, desarrollados en base a normas internacionales. Modelos blindados y sellados. Distribuidores y revendedores en todo el País!
Fabricados y Garantizados por:
INDUSTRIAS WELT S.A.I.C.F.
Av. Santa María 3150 (San Justo)
Solicite su calcomanía gratis.
Zonas disponibles en la Pcia. de Buenos Aires

Con Diploma y Medalla de Oro en Popularidad.



P
CREDITOS - FINANCIACIONES
AUTOMOVILES - COLECTIVOS
TAXIS Y CAMIONES
TRAMITES RAPIDOS Y VENTAJOSOS
Pimarito
C.F.S.A.
Boedo 1732 Capital

CIRCULACION POR CARRETERA

El Automóvil Club Argentino participó como observador en la Conferencia que, convocada por el Consejo Económico Social de las Naciones Unidas, se reunió en Viena, Austria, del 7 de octubre al 9 de noviembre de 1968, para tratar la revisión de la Convención sobre Circulación por Carretera y el Protocolo Relativo a las Señales de Carretera aprobados en Ginebra en 1949, a los cuales la Argentina se halla adherida por ley 14.814 del 7 de agosto de 1959.

Los acuerdos a que esa Conferencia dio origen fueron suscriptos —como presidente de la delegación argentina— por el embajador en Austria D. Carlos Ortiz de Rozas y permiten a las partes contratantes formular por escrito, las reservas que estimen corresponder, hasta el 31 de diciembre próximo, fecha en que deberá hacerse efectivo el depósito del instrumento de ratificación.

La Institución ha dirigido al Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, doctor Juan B. Martín, una nota por medio de la cual le expresa *"su decidido apoyo y su más firme adhesión a las Convenciones de Viena, esperando que las mismas tengan plena vigencia en nuestro país en la forma más inmediata posible mediante su ratificación"*.

La nota concluye manifestando al doctor Martín *"la seguridad de que el apoyo entusiasta que el Automóvil Club Argentino brinda a tan importantes acuerdos contribuirá a obtener, a través de la ratificación aludida, la indispensable actualización de las normas de circulación y del sistema de señales viales en uso en nuestro país, que lo mantendría en un plano de igualdad con el resto del mundo"*. ♠

Teléfono de la Escuela de Conducción

La Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino, sita en el parque 3 de Febrero, tiene un nuevo número telefónico. Es el 72-0488.

Asamblea de Delegados

REALIZO SESIONES PREPARATORIA Y EXTRAORDINARIA

Se efectuaron en el Automóvil Club Argentino las reuniones preparatoria y extraordinaria de la Asamblea de Delegados. Las reuniones tuvieron lugar el 15 de mayo último y en el curso de la sesión preparatoria el presidente de la Entidad, al enunciar los motivos de la convocatoria, dio a conocer el acta de la Junta Electoral de la Institución, que fue aprobada sin observaciones. Incorporados los nuevos delegados, se eligieron presidente y secretario provisorios al arquitecto Raúl G. Pasman y al escribano Pedro L. González Victorica, a los efectos de que la Asamblea eligiera presidente, vicepresidente, secretario y prosecretario del Cuerpo. A propuesta de un grupo de Delegados Titulares es aprobada por unanimidad la mesa directiva, integrada de la siguiente manera: Presidente: ingeniero Eduardo Pous Peña; vicepresidente: doctor Luis María Zambrano; secretario: señor Guillermo O. Mirás; prosecretario: doctor Carlos A. Vaquer. Ocupando el estrado, el ingeniero Pous Peña agradeció la designación y solicitó la colaboración de todos los delegados, destacando especialmente la labor del doctor Ricardo E. Aráoz, su antecesor en la presidencia.

De inmediato fueron reelegidos los miembros del Tribunal de Honor, doctores Ricardo A. Bassi, José Canasi, Roberto López Novillo, Angel Macarrone, Enrique J. Sojo y señor Ramón J. Santamarina. Posteriormente, de acuerdo con lo establecido en la reunión del 29 de abril, se designaron cinco comisiones internas: Asuntos Legales, Economía y Finanzas, Acción Societaria, Acción de Seguridad, y Servicios Sociales.

Se efectuó a continuación, de acuerdo con las normas estatutarias, el sorteo de duración de los mandatos de los Delegados de dos y cuatro años. Realizado dicho acto se rindió homenaje al señor Juan José Basso, recientemente desaparecido.

Asamblea extraordinaria

Cinco minutos después dio comienzo la asamblea extraordinaria con la presidencia del ingeniero Eduardo Pous Peña, estando a cargo de la secretaría, el señor Guillermo O. Mirás. La reunión fue convocada para autorizar la compra de un inmueble en San Cayetano, provincia de Buenos Aires, donde está instalada una estación de Servicio de Y.P.F. Luego de informar sobre el estudio realizado por un grupo de Delegados, la autorización se aprobó por unanimidad. ♠



El presidente de la Asamblea de Delegados, ingeniero Eduardo Pous Peña (derecha), y el secretario, señor Guillermo O. Mirás, durante la realización de la Asamblea Extraordinaria del 15 de mayo pasado.

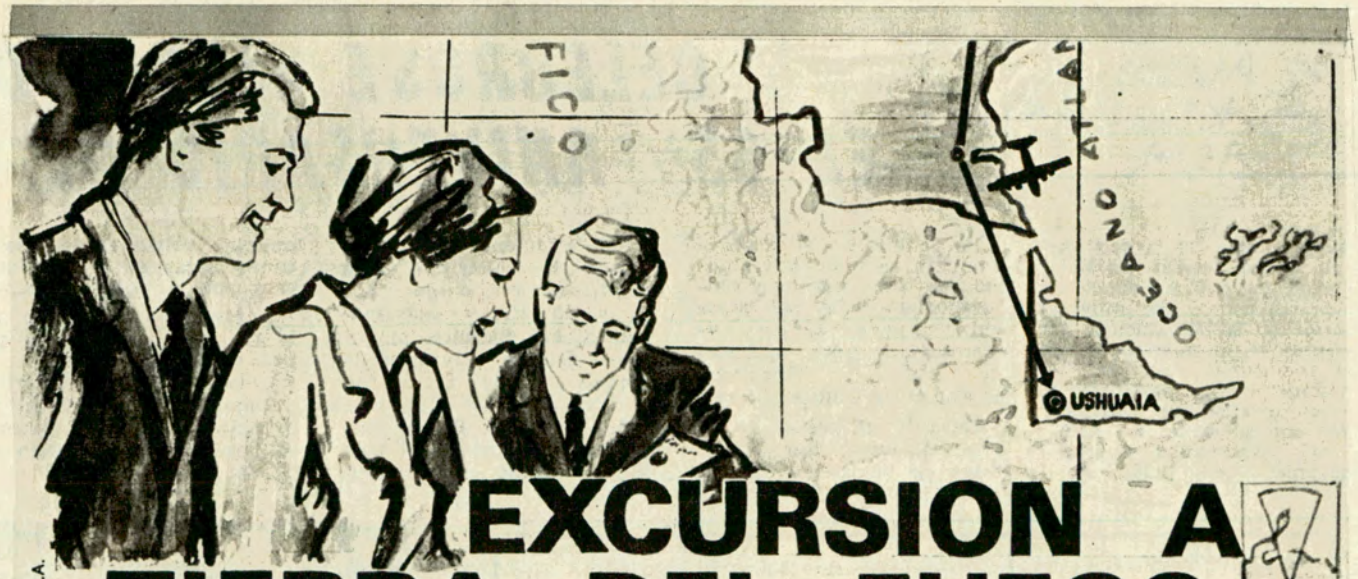


Durante la reunión constitutiva de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino preside provisoriamente el acto el Arq. Raúl G. Pasman (centro) actuando como secretario el Esc. Pedro L. González Victorica (izquierda). Estuvo presente el Inspector de Justicia, Dr. Adolfo Cahian.

—※—

Vista de un sector de asistentes a las reuniones preparatoria y extraordinaria de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino.





EXCURSION A TIERRA DEL FUEGO

"VIAJE DE BODAS"

PUBLICIDAD A.C.A.

S 703

$ 59.900.- POR PERSONA

DURACION: 8 DIAS

HASTA EL 30 DE NOVIEMBRE

★ TARIFA PROMOCIONAL PARA FACILITAR EL CONOCIMIENTO DE LA ZONA MAS AUSTRAL DEL CONTINENTE

★ ESPECIAL PARA SOCIOS E HIJOS DE SOCIOS

ITINERARIO

1er. DIA: BUENOS AIRES - RIO GALLEGOS - USHUAIA: Salida en avión hasta Río Gallegos y prosecución a Ushuaia. Llegada, recepción y traslado al Hotel Albatros; cena y alojamiento.

2º DIA: USHUAIA: Día libre, pensión completa.

3er. DIA: USHUAIA: LAPATAIA: Después del desayuno salida hacia Bahía Lapataia. Almuerzo, cena y alojamiento en la Hostería Alakush.

4º DIA: LAPATAIA - USHUAIA: Después del almuerzo regreso a Ushuaia. Cena y alojamiento.

5º DIA: USHUAIA - LAGO ESCONDIDO: Después del desayuno salida para efectuar la excursión de todo el día a Lago Escondido, con almuerzo en la Hostería Petrel. Regreso a Ushuaia, cena y alojamiento. (CONDICIONAL.)

6º DIA: USHUAIA: Día libre. Pensión completa.

7º DIA: USHUAIA: Día libre. Pensión completa.

8º DIA: USHUAIA - RIO GALLEGOS - BUENOS AIRES: Traslado desde el hotel al aeropuerto y salida en avión a Río Gallegos y su prosecución a Buenos Aires.

FIN DE NUESTROS SERVICIOS

El precio incluye: PASAJE DE AVION IDA Y VUELTA A USHUAIA
ESTADA CON PENSION COMPLETA
EXCURSIONES Y PASEOS INDICADOS

CON CREDITO TURISTICO PARA SOCIOS POR CONVENIO CON EL BANCO DE LA NACION ARGENTINA

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
VIAJES Y TURISMO
AV. DEL LIBERTADOR 1850 — T. E. 83 - 6061

Noticias y Actividades del A.C.A.

CELEBROSE EL DIA DEL EL 65º. ANIVERSARIO DE LA

Con motivo de la celebración anual del Día del Empleado del A. C. A., en coincidencia con el 65º aniversario de la Institución, se efectuó en el salón de actos la tradicional fiesta de camaradería, que congrega a todos aquellos que contribuyen con su esfuerzo y dedicación constante al engrandecimiento del Club.

Para festejar el acontecimiento se reunieron autoridades, funcionarios y empleados de todas las jerarquías, como así también numerosos invitados especiales de instituciones vinculadas al Automóvil Club Argentino.

Durante el curso de la reunión, tuvo lugar la entrega de medallas y pergaminos a quienes se desempeñan como colaboradores de la Institución desde hace 25 y 20 años, respectivamente, en distintos planos del escalafón. Durante la amable celebración hablaron el presidente del Club y el señor Mario J. Bravo. Este último, en nombre del personal, expresó su agradecimiento y destacó en oportunas palabras la satisfacción por la obra realizada.

Durante un paréntesis de la reunión, que se prolongó por varias horas, el doctor Carman exaltó el espíritu permanente del A. C. A. al servicio del país, al evocar el largo camino iniciado el 11 de junio de 1904.

S 401

PUBL. A. C. A.

BENEFICIESE

CON LOS DESCUENTOS QUE LES OTORGAN LAS

2.900 CASAS ADHERIDAS AL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

UTILICE SUS SERVICIOS O EFECTUE SUS COMPRAS EN LAS MISMAS

PRESENTE SU CARNET DE SOCIO

SOLICITE EN LAS DEPENDENCIAS DEL A.C.A. LAS NOMINAS ACTUALIZADAS



El presidente del Club pronuncia su mensaje, en el cual exaltó el espíritu permanente del A.C.A. al servicio del país.



Recibe su distinción el jefe regional del A.C.A., señor Mario J. Bravo.

El vicepresidente 2º honorario, ingeniero Mario L. Negri, pone en manos del señor Carlos Alberto Poletti la distinción a que se hizo acreedor.



EMPLEADO Y NSTITUCION

Mensaje del doctor Carman

El presidente de la Entidad se expresó en los siguientes términos:

"Es siempre para mí una fuente de genuina satisfacción espiritual la posibilidad de ponerme en contacto directo con todos los que, de alguna manera positiva y en todo el ámbito del país, colaboran en los esfuerzos que esta Institución está realizando, sin pausa ni fatiga, en beneficio del progreso de la República. Y así, hoy, cuando celebramos un nuevo aniversario de la fundación de esta Entidad que se distingue por su auténtica vocación por el bien público y su manifiesta acción para cumplirla, al hablar en este recinto me dirijo a los socios y dirigentes, cuyo apoyo moral y cooperación personal constituye la inconmovible base de nuestro Club; a los entes de derecho público nacionales, provinciales y municipales, que comprenden el sentido de nuestra obra y aportan su eminente contribución para realizarla y para extenderla sobre todo el país; al personal de todos los sectores y departamentos, de todas las jerarquías y categorías, funcionarios, técnicos, empleados y obreros, a los concesionarios de servicios y a los titulares de las Estaciones adheridas, que con tanta eficacia complementan la actividad de esta Institución.

"A todos me dirijo, a quienes aquí me escuchan y a los que, lejos de esta Capital, cumplen su tarea con sostenida fe, porque sé muy bien que, cualesquiera que sean nuestros planes y objetivos y la línea práctica que adoptásemos para ejecutarlos, sólo podremos llevarlos a cabo en la medida en que, quienes nos acompañan y secundan, pensando en la Nación, pongan a contribución de esta tarea ilimitada, una preocupación paralela a la nuestra para la solución de los problemas que, como es natural, surgen a diario cuando se trabaja para crear algo: una inteligencia comprensiva, dispuesta y ágil, una dedicación lealmente organizada para hacer las cosas de la mejor manera posible, y sobre todo la clara conciencia de que no estamos trabajando, todos juntos, para beneficio de individuos ni sectores, sino para realizar los postulados prácticos de la única política que puede y debe seguir esta Institución: prestar servicios, es decir, servir al país y ser útil a la comunidad que le da carácer y prestigio.

"Este Automóvil Club Argentino, digámoslo bien alto, no es una organización comercial, sino, lo repito, un servidor de la Nación, y no espera otra recompensa que la satisfacción de contribuir al desarrollo de la República. Ni esperamos ni recogemos beneficios, en el sentido patrimonial de la palabra. No somos una empresa especulativa, que amontona y registra sus ingresos como una cifra de utilidad contable. Las únicas utilidades que pueden ser computadas en su haber son las que sin demora van a convertirse en inversiones constructivas para satisfacer los planes de obras y la ampliación y perfeccionamiento de la asistencia servicial, sin cuyo cumplimiento no puede concebirse ni tendrá razón de ser la existencia de esta Entidad.

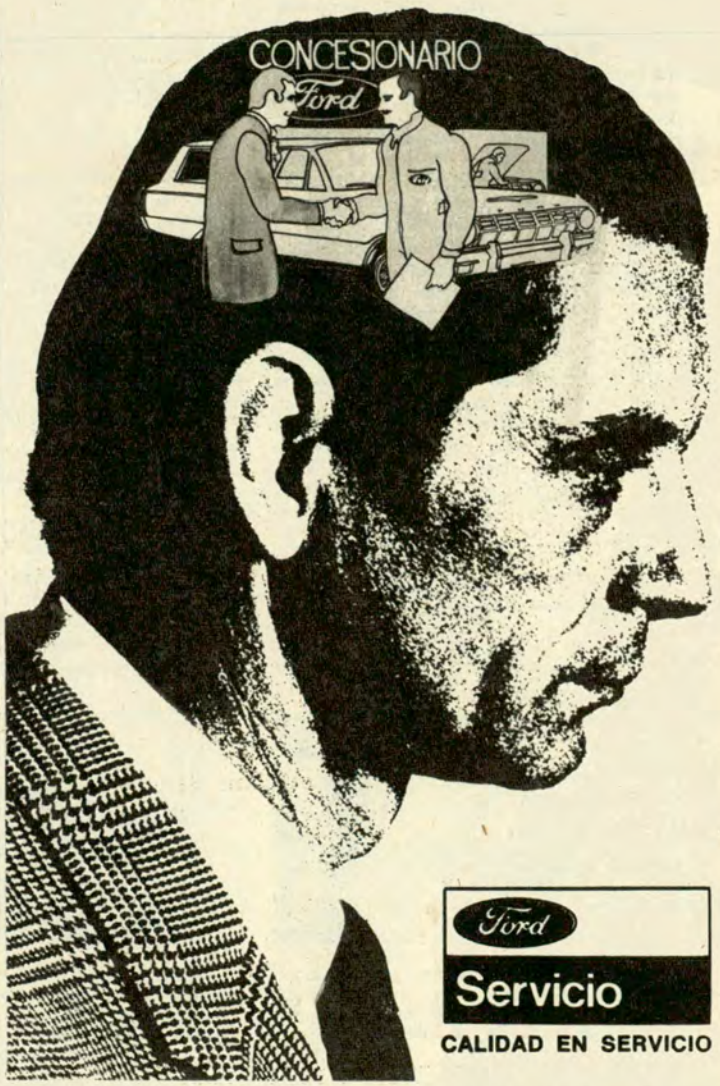
"Dentro de unos instantes vamos a entregar los premios a que se han hecho acreedores los constantes y fieles colaboradores en esa larga tarea de bien público, quienes han puesto en su ejecución lo mejor de su espíritu y de su voluntad. Me apresuro a felicitarlos; pero al mismo tiempo quiero y debo decir, que esta Institución, abierta como un abanico de servicios sobre todo el territorio nacional, ofrece sus cuadros y sus dependencias de todo orden para que sirvan de punto de apoyo y de partida al personal, femenino y masculino, que tenga la capacidad, la energía y la voluntad necesarias para colaborar desde el interior del



En nombre del personal distinguido por su larga dedicación habló el jefe regional, Sr. Mario José Bravo.

LOS CONCESIONARIOS FORD CONOCEN EL VEHICULO QUE LE VENDEN

Lo conocen mejor que nadie. Porque el personal especializado de los Concesionarios Ford tiene instrucción especializada. No necesita "descubrir nada". Sabe qué tiene que hacer, y además sabe cómo hacerlo. Y usted los conoce a ellos. Confíe su Ford a los que saben.



Ford
Servicio
CALIDAD EN SERVICIO



Amplia vista de la sala de sesiones de la sede central del Automóvil Club Argentino, en oportunidad de celebrarse la reunión de la nueva Comisión Directiva de la Entidad, surgida de la renovación parcial de autoridades realizada en el curso de abril ppdo. El presidente del A.C.A. expresó sus congratulaciones a los nuevos directivos.

CELEBROSE...

país, transitando un camino noble hacia el futuro".

Tras estas consideraciones, terminó diciendo el Dr. Carman:

"Señoras y señores: quiero recordar especialmente y transmitir nuestra gratitud a Yacimientos Petrolíferos Fiscalts, con quien a diario compartimos afanes y esperanzas; a la Caja Nacional de Ahorro Postal y a los Bancos de la Nación Argentina y Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, que afianzan nuestra obra; a la Dirección Nacional de Vialidad, magnífica ejecutora de anhelos comunes por el progreso de la patria; a los gobiernos provinciales y municipales y sus organismos técnicos y dependencias afines, que son al mismo tiempo jalones y puntales en nuestro largo itinerario nacional de obras y servicios; en fin, a todos los que, desde un plano alto o desde el ámbito más modesto, colaboran con nosotros y nos esimulan sabiendo que sólo marchamos y actuamos con la vista puesta en el porvenir de la Nación".

Entrega de distinciones

Como lo hemos señalado, durante la cordial fiesta de camaradería se entregaron distinciones a funcionarios y empleados de la Entidad. La nómina del personal que las recibió es la siguiente:

20 años de servicio

Guillermo García, Antonio Maid, Luis Vicente Lluesma, Emilio Martínez, Felipe Generoso Crivella, Juan Hipólito Contreras, Arturo Fernández, Ulises Wilmar Rotondi, Serafina Victoria Puertas de Miscena, Mario Calace, Alberto Chávez y Goliardo Dondero.

25 años de servicio

Mario José Bravo, Abel Alfredo Varela, Rosenia Peláez de Direnzo, Manuel Augusto Ledesma, Marino Cippitelli, Carlos Alberto Poletti, Eufemia Castillo de Saronelli, Ladislao Sikeras, Luis Guardia, Agustín Aníbal La Vitola, Alejo Rúas, Armando Petela, Raúl César Goity, Manuel González Parga, Humberto Sixto Mendoza, Carlos Alberto Yappert y Juan Antonio Noviel.

20 años de vinculación

Horacio Logiodice, Duilio Eudoro Vega, Antonio Medrano, José Scarfo y Jesús Lisazo.

25 años de vinculación

Jerónimo Calosso, Antonio Francisco Gambino, Alfredo Gómez, Raúl Agapito Gómez, Rito Feliciano González, Victoriano Salvador Martini, Eduardo Isamú Sonada y Francisco Cardelli. ♠



El señor Marcos Victorica, vocal de la Comisión Directiva, hizo entrega de su distinción al señor Alejo Rúas, jefe de Imprenta de la Entidad.



Vista parcial de la extraordinaria concurrencia que se congregó en el salón de actos del A.C.A. para celebrar el Día del Empleado y el 65º aniversario de la Entidad.

HOMENAJE AL Dr. CARLOS ALBERTO PUEYRREDON

Con motivo de cumplirse un nuevo aniversario del fallecimiento del doctor Carlos Alberto Pueyrredón, se realizó, en el cementerio de la Recoleta, un acto de homenaje a su memoria.

Como un reconocimiento expreso de la labor que desde el Parlamento desarrolló el hombre público evocado en favor de los automovilistas, el Automóvil Club Argentino dispuso que se colocara una placa recordativa en el sepulcro que guarda sus restos, la que fue descubierta en esta ceremonia.

En la ocasión, el vicepresidente segundo honorario de la Entidad, ingeniero Mario L. Negri, pronunció un discurso en el que recordó que *"gracias a los inteligentes esfuerzos del entonces diputado nacional don Carlos Alberto Pueyrredón se pudo conseguir la sanción de las leyes números 12.315 y 12.316, que fueron promulgadas por el Poder Ejecutivo Nacional el 6 de octubre de 1936 y que, en lo esencial, aún están en vigencia.*

"Con estos instrumentos legales —concluyó diciendo el ingeniero Negri— *el Automóvil Club Argentino pudo dar a sus muchos asociados la protección de sus legítimos derechos a salir de nuestro país con sus automóviles y regresar a la patria sin trabas".*

También adhirió al homenaje la Fundación Presidente Ramón S. Castillo.

En su representación, el vicepresidente primero honorario del Automóvil Club Argentino, doctor Horacio C. Rivarola, pronunció un discurso en el que, entre otros conceptos, expresó: *"La marcha del país no depende sólo de aquello debido a los gobiernos. Es de la misma o mayor importancia aquello que se debe a la acción particular, individual o de instituciones. Y en esas, Pueyrredón también tuvo muy*



Asisten también a la sesión altos funcionarios de la Institución.

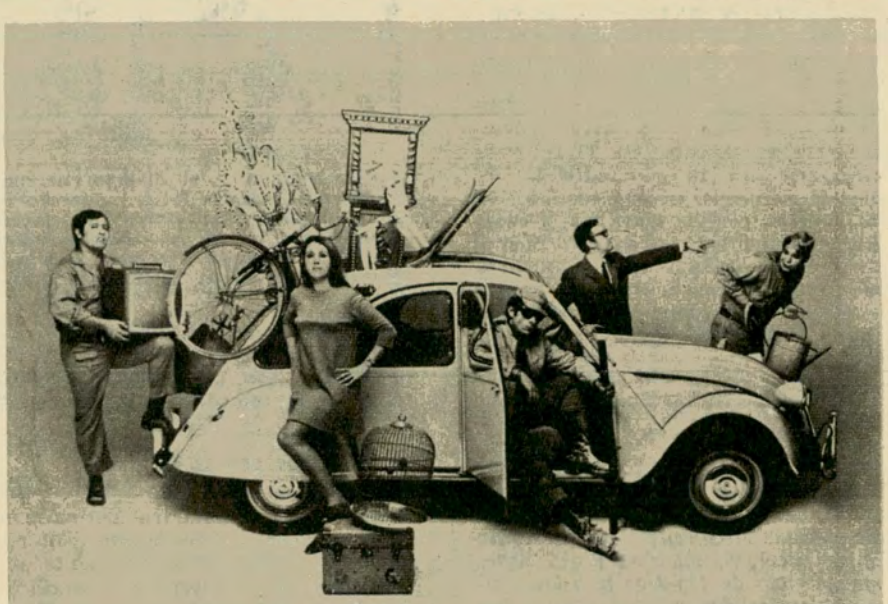


En representación de la Fundación Presidente Ramón S. Castillo, el doctor Horacio L. Rivarola pronuncia un discurso en el homenaje al doctor Carlos Alberto Pueyrredón.



El vicepresidente segundo honorario del Automóvil Club Argentino ingeniero Mario L. Negri en un momento de su discurso.

destacada actuación. Al cumplirse un nuevo aniversario de su fallecimiento los integrantes de la Fundación Castillo desearon que, con ese poder inmenso de la memoria que trae la imagen, nos acercáramos ante su tumba. Comunicó este deseo a las autoridades de otras asociaciones, las que han hallado justo el recuerdo. Y así podemos decir en este acto, con unción y respeto, que Pueyrredón habría admitido para sí las palabras de Horacio: "Non omnis moriar". "No moriré del todo". ♠



los despiadados

Son los que someten al 2 CV a las mayores torturas.

Si les preguntan cómo tratarlo, lanzan respuestas terroríficas.

"Llévelo por el peor camino".

"Jamás le ponga agua".

"Olvídese de ponerle nafta".

"Cárguelo cuanto quiera. Qué importa?".

Claro. Lo dicen porque tienen un Citroën 2 CV.

Porque su suspensión - a interacción - suaviza todos los caminos.

Porque su motor - refrigerado por aire - no necesita agua.

Porque su consumo - 5 litros de nafta cada 100 km. - permite ignorar al surtidor.

Porque su capacidad - inagotable - admite cualquier cantidad de carga, además de una familia cómodamente ubicada.

Son gente con suerte.

Si manejaran otro coche... cómo podrían presumir de despiadados?

citroën 2cv

Pensado para gente que piensa

VISITO LA ENTIDAD UN REPRESENTANTE DE LA F.I.A.

Se proyecta la realización de un rally entre Londres y México

Pasó por Buenos Aires, en rápida gira por diversos países latinoamericanos, el secretario de la Comisión Deportiva Internacional de la F. I. A. (Federation Internationale de l'Automobile), Henri Treu. Este joven y dinámico directivo del deporte automotor realiza gestiones vinculadas con la realización de un difícil rally, que uniría Londres con México, en un recorrido marítimo-terrestre que haría de él una competencia sumamente atractiva.

AUTOCLUB conversó con el señor Treu sobre los objetivos fundamentales de la prueba y los preparativos de la misma. "En razón del éxito que tuvo el raid Londres-Sidney —dijo—, se ha pensado que, con motivo del Campeonato del Mundo de Fútbol a desarrollarse en México en 1970, puede efectuarse un rally Londres-Lisboa, que se continuará de Lisboa a Río de Janeiro, por vía marítima, y luego Río de Janeiro-Montevideo-Buenos Aires-Chile, de allí hasta Colombia, luego por mar hasta Panamá, ya que existe un trecho donde todavía no hay caminos, y desde allí por tierra hasta México."



En un momento del diálogo que mantuvieron autoridades de la Entidad con el representante de la F.I.A., aparecen (de izquierda a derecha): el gerente de Tránsito, Turismo y Relaciones Internacionales, señor José D. C. Rucci; el capitán de navío Ing. Luis M. A. Gianelli, tesorero; el visitante, señor Henri Treu; el Ing. Abel M. Lissarrague, secretario; el señor Domingo M. Armendáriz, gerente general; el presidente de la Institución y el escribano Víctor Zemborain, vocal suplente.

Entusiasmo en Europa

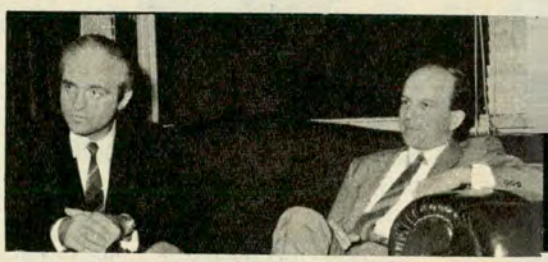
Para el señor Treu, que visitó alrededor de una docena de países en quince días *"este rally tiene una gran importancia. Es más: el Royal Automobile Club de Londres le asigna especial trascendencia. Los diarios publican hasta seis columnas de información. Se lo considera mucho más importante que el Londres-Sidney, y despertará el espíritu de aventura que la mayoría de los railles europeos siempre han buscado".*

No se ha tomado aún la determinación definitiva sobre la realización de la competencia. Del informe de Treu y de las facilidades que brinden los clubes nacionales, saldrá la decisión del Royal Automobile Club. *"En Río* —expresa nuestro visitante— *la gente me ha ayudado mucho, me ha puesto en comunicación con funcionarios oficiales, quienes me aseguraron la máxima cooperación, incluso para cortar o cerrar caminos cuando pase la carrera."*

Los peores caminos

Treu llegó a América Latina con John Sprinzel y John Brown, editores del *Daily Mirror*. Este importante periódico británico auspicia financieramente la iniciativa del Royal Automobile Club, que sería el organizador de la prueba.

Aparte de los trámites que realiza el señor Treu, un equipo técnico ha iniciado el recorrido de lo que sería la ruta definitiva. Se recorrerán países que tengan equipos de fútbol importantes, que participarán en la Copa del Mundo. Como siempre sucede en los railles, intervendrán los fabricantes de automotores. Participarán los coches normales de turismo o de gran turismo, preparados especialmente para el acontecimiento.



El señor Henri Treu, secretario de la comisión deportiva internacional de la F.I.A. visitó, asimismo, las instalaciones de la C.A.D.A.D. En la foto, con el tesorero de dicha institución, señor Eduardo Labartete.

Y agrega Treu, con una significativa sonrisa: *"Va a ser muy difícil el rally. Es el tipo de competencia que permite la participación de coches más bien sólidos".* Y la sonrisa del secretario de la Comisión Deportiva Internacional de la F. I. A. se hace más evidente cuando dice: *"En general se me ofrecen muy buenos*

CONVENIO CON LA PROVINCIA DE LA RIOJA

Recientemente se realizó la ceremonia de la firma de un nuevo convenio especial entre la provincia de La Rioja y el Automóvil Club Argentino, ampliatorio de los celebrados con anterioridad.

Suscribieron el nuevo instrumento legal el gobernador de dicha provincia, señor Guillermo D. Iribarren, y el presidente de la Entidad, doctor César C. Carman. El nuevo convenio dispone la entrega, por parte de la citada Provincia, de una hostería en Santa Teresita, Mazán, para su explotación por parte del Automóvil Club Argentino.

Cabe señalar que esta hostería tiene la particularidad de poseer aguas termales, lo que la convertirá, una vez habilitada, en centro de especial atención para los turistas que visiten la provincia de La Rioja. ♠

Instante en que es suscripto por el gobernador de la provincia de La Rioja, señor Guillermo D. Iribarren, y el presidente del Automóvil Club Argentino, el convenio por el cual esta última Entidad asume la explotación de la hostería de aguas termales de Santa Teresita, Mazán.



caminos, y me siento muy halagado por ello, pero nosotros estamos buscando justamente lo contrario: los peores caminos, los más polvorientos y llenos de pedregullo."

Qué se espera del ACA

El enviado de la F. I. A., que se manifestó sumamente impresionado en su primera visita al Automóvil Club Argentino ("Quedé admirado por la buena organización del club y por la agradable bienvenida"), solicitó de la Institución, *"la obtención de un lugar donde se pueda iniciar el rally en la Argentina. Un lugar amplio; tal vez un estadio donde la gente pudiera ver los coches, y una cierta ayuda para no tener problemas aduaneros en el cruce de la frontera. Nada más; no creo que por el momento haga falta otra cosa, salvo hacer contacto con las autoridades para conseguir su colaboración".*

Treu —que en su visita a la sede del A. C. A. se interiorizó sobre el funcionamiento de la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo— expresó, con respecto a la C. A. D. A. D., estar de acuerdo con lo que había visto: *"Aunque no estoy familiarizado con todo ese movimiento, creo que el Club ha hecho lo mejor que estaba en sus manos para organizar nuestro deporte en la Argentina".*

Antes de finalizar nuestra conversación, el señor Treu fue interrogado sobre la posibilidad de la incorporación de participantes sudamericanos en un tramo del rally. *"Sinceramente* —expresó— *me interesaría mucho que, sobre todo la Argentina, pudiera participar en la prueba que se proyecta. En caso de hacerse una etapa para sudamericanos, digamos Río-Lima, por ejemplo, sería de mi agrado que el Automóvil Club Argentino participara en su organización."*

Antes de despedirse, Treu manifestó: *"Mañana parto para México. La Argentina me ha impresionado tanto, que me he quedado medio día más que en los otros países. Llamaron fuertemente mi atención los automóviles decorados, con llantas especiales, lo que me hace pensar que en este país la gente se interesa mucho por los coches y por el deporte automovilístico en general".* ♠

SE REALIZARA UN CICLO CULTURAL SOBRE AMERICA

Organizado por el Automóvil Club Argentino, con el auspicio y asesoramiento de su Comisión de Actividades Culturales, se realizará en el salón de actos de la Entidad un ciclo de conferencias denominado "América en el Automóvil Club", al que serán invitados a participar los embajadores de los países americanos acreditados ante el gobierno argentino. Pronunciará la disertación inicial de la serie el embajador de Chile, doctor Hernán Videla Lira. ♠

GESTION DEL ACA ANTE LA CANCILLERIA

El Automóvil Club Argentino ha puesto de manifiesto reiteradamente su constante preocupación por incrementar el turismo en el interior del país.

Del mismo modo, se preocupa por promover las corrientes turísticas externas, en la convicción de que un amplio conocimiento de las bellezas y riquezas de la Argentina contribuirá apreciablemente a atraer al turismo internacional.

Consecuente con estos conceptos, la Institución dirigió una nota al ex Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, doctor Nicanor Costa Méndez, solicitando que la República Argentina ratifique la "Convención sobre facilidades aduaneras para el Turismo"; el "Protocolo adicional a la Convención sobre facilidades aduaneras para el turismo, relativo a la importación de documentos y de material de propaganda turística" y la "Convención sobre formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos particulares de carretera" (Nueva York, 1954). ♠



con GRUMETE 13

Líquido con silicones. Deja una brillante película protectora que repele el polvo y la suciedad.

En el automóvil **conserva la pintura en buen estado y da brillo.** La suciedad no se pega por lo que reduce la necesidad del lavado frecuente.

Los muebles relucen a nuevo!!! Protege la madera y el brillo dura más. También es insuperable para lustrar heladeras, lavarropas, muebles metálicos, etc.

Latas de 280 cc., 1 litro y 20 litros.

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

5.960

Noticias y Actividades del A.C.A.

Informóse sobre la ampliación de importantes obras en Rosario

UNA importante delegación del Automóvil Club Argentino, encabezada por su presidente, e integrada además por el secretario y el vocal de la Comisión directiva, ingeniero Abel M. Lissarrague y doctor Ricardo E. Aráoz, respectivamente, el integrante de la Asamblea de Delegados, doctor Baltazar Martínez Briones, y el gerente general, señor Domingo M. Armendáriz, realizó una visita a la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe. A poco de su arribo, se hizo conocer al periodismo un comunicado para destacar la creciente actividad del ACA en esa importante zona del país, dependiente de la pujante ciudad santafecina.

Un servicio cada vez más eficiente

Después de informar sobre el positivo resultado de la gira efectuada a las provincias de Misiones y Formosa, el comunicado de la Entidad resalta el esfuerzo que el ACA desarrolla en Rosario, en beneficio de los asociados locales y en tránsito, con la ampliación de varias obras de especial importancia, que permitirán brindar un servicio cada vez más eficiente. *"Todo este esfuerzo* —dice el comunicado— *que hace el Automóvil Club Argentino, no solamente lo recibe el socio, sino el país, y demanda una inversión calculada, en números redondos, en los sesenta millones de pesos, solamente para aquí, la ciudad de Rosario".*

Expresa a continuación el comunicado que las playas de estacionamiento que le fueron adjudicadas al ACA por licitación de la Municipalidad rosarina, están siendo adecuadas para prestar otros importantes servicios, además del de estacionamiento de automóviles. *"También en el local adquirido, en la calle Pueyrredón 837, se desarrollarán tareas de taller mecánico, ampliatorias de las que actualmente allí se realizan, y que son hasta ahora servicios de electricidad, carburación y mecánica ligera. En momentos de efectuar la visita, se estaban realizando obras de ampliación, con el anexo de tres fosas para la inspección de frenos, alineación, etc., además de instalaciones para gomería y el complemento de oficinas y dependencias sanitarias para la atención de los automovilistas.*

Remodelación de la filial

Con referencia al edificio central de la actual filial rosarina, se anunció que el mismo será remodelado, dotándolo de nuevos elementos de confort, así como también será ampliada la playa de expendio de combustibles, que dispondrá en breve de otras cuatro islas y ocho surtidores. Por otra parte, en la sección engrase se agregarán fosas pasantes, se instalará una sala de máquinas bajo nivel, se construirán dos fosas de inspección y una de alineación, además de prestarse servicios especiales de mecánica integral; el sector gomería contará con mayores facilidades de atención, y será remodelado el depósito de lubricantes.

También destaca el documento el aporte que significa el auxilio mecánico que desde mediados de febrero último prestan en Rosario cuatro unidades móviles. Afirma, por último, el comunicado: *"Nuestra organización no responde a fines comerciales: es una Institución con vocación de servicio permanente para el mejor desarrollo de la Nación. Ahí está diciéndolo, mejor que toda palabra, la presencia del Automóvil Club Argentino a lo largo y a lo ancho de las rutas del país, ayudando a andar nuestros caminos".* ♠



El Presidente de la Comisión Asesora de Turismo, doctor Luis Petraglia, presenta al disertante señor Carlos J. Furbatto.



De izquierda a derecha: el ingeniero Mario L. Negri, vicepresidente segundo honorario del Automóvil Club Argentino; la señora Lidya Gallo de Linares, subdirectora de Turismo de la provincia de Salta, y el doctor Luis Petraglia, presidente de la Comisión Asesora Permanente de Turismo de la Institución.

Interesantes disertaciones en el ciclo "Jueves Turísticos"

EN el salón de actos de la Institución, el Automóvil Club Argentino inició su ya tradicional ciclo denominado "Jueves Turísticos", creado con el objeto de fomentar el turismo, desarrollar y facilitar el conocimiento de las bellezas naturales del país e incrementar la práctica del automovilismo y las relaciones entre sus asociados.

En la sesión inaugural ocupó la tribuna la subdirectora de Turismo de Salta, señora Lidya Gallo de Linares, quien disertó sobre "El turismo en Salta".

La disertación fue ilustrada con proyección de diapositivas y luego se exhibió una película sobre distintos aspectos de la atractiva provincia norteña.

En reuniones sucesivas, que contaron también con una numerosa concurrencia, disertaron el señor Carlos J. Furbatto, quien desarrolló el tema: "Este Buenos Aires que todos ven... y pocos conocen", y el periodista Marcelo Mendieta, que habló sobre "Poesía del noroeste argentino".

Durante ambos actos se proyectaron filmes documentales de la Argentina.

Presentó a los oradores el presidente de la Comisión Asesora de Turismo del Automóvil Club Argentino, doctor Luis Petraglia.



"Jueves Turísticos"

De izquierda a derecha: el ingeniero Mario L. Negri, vicepresidente segundo honorario de la Institución; el periodista Marcelo Mendieta y el presidente de la Comisión Asesora de Turismo del Automóvil Club Argentino, doctor Luis Petraglia, en un momento de su discurso de presentación del orador de la reunión, señor Mendieta.



Vista parcial del público que asistió a la reunión de "Jueves Turísticos", durante la cual el señor Carlos J. Furbatto disertó sobre "Este Buenos Aires que todos ven... y pocos conocen".

EXPOSICION NACIONAL E INTERNACIONAL DE PERIODISMO

SE realizó en el teatro Roma, de Avellaneda, entre el 4 y el 13 de junio ppdo., la Exposición Nacional e Internacional de Periodismo, en la que el Automóvil Club Argentino, con la participación de la Filial Avellaneda, intervino con paneles que expresaron su contribución a esa importante actividad. Los doce paneles expuestos por la Entidad incluyeron diversos aspectos de la obra que realiza la Institución: Educación Vial, Cartografía, revista AUTOCLUB, y Escuela de Conducción y Tránsito, estuvieron presentes en la muestra.

Asimismo, durante el tiempo que duró la exposición fueron distribuidas, entre todos los concurrentes, publicaciones gráficas sobre Educación Vial. ♠





S 469

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 A.C.A.:

Estación de Servicio Central (Cap. Fed.), Casa Central (Cap. Fed.), Avellaneda (BA), Bahía Blanca (BA), Barracas (Cap. Fed.), Belgrano (Cap. Fed.), Caballito (Cap. Fed.), Catamarca, Comodoro Rivadavia (Ch.), Córdoba, Corrientes, Flores (Cap. Fed.), La Plata (BA), La Rioja, Mar del Plata (BA), Mendoza, Neuquén, Olivos (BA), Once (Cap. Fed.), Paraná (ER), Posadas (Ms.), Resistencia (Ch.), Río Cuarto (Cba.) Rosario (SF), Salta, San Carlos de Bariloche (RN), San Juan, San Luis, San Miguel de Tucumán, San Salvador de Jujuy, Santa Fe, Santa Rosa (LP), Santiago del Estero, Tandil (BA), Villa Devoto (Cap. Fed.).

Su cobro en todo el país 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 Repúblicas de Bolivia, Brasil y Uruguay.

VACACIONES EN CASA RODANTE



La Entidad ha encargado la fabricación de veinte trailers. Una experiencia tendiente a promover esa interesante forma de desplazamiento turístico.

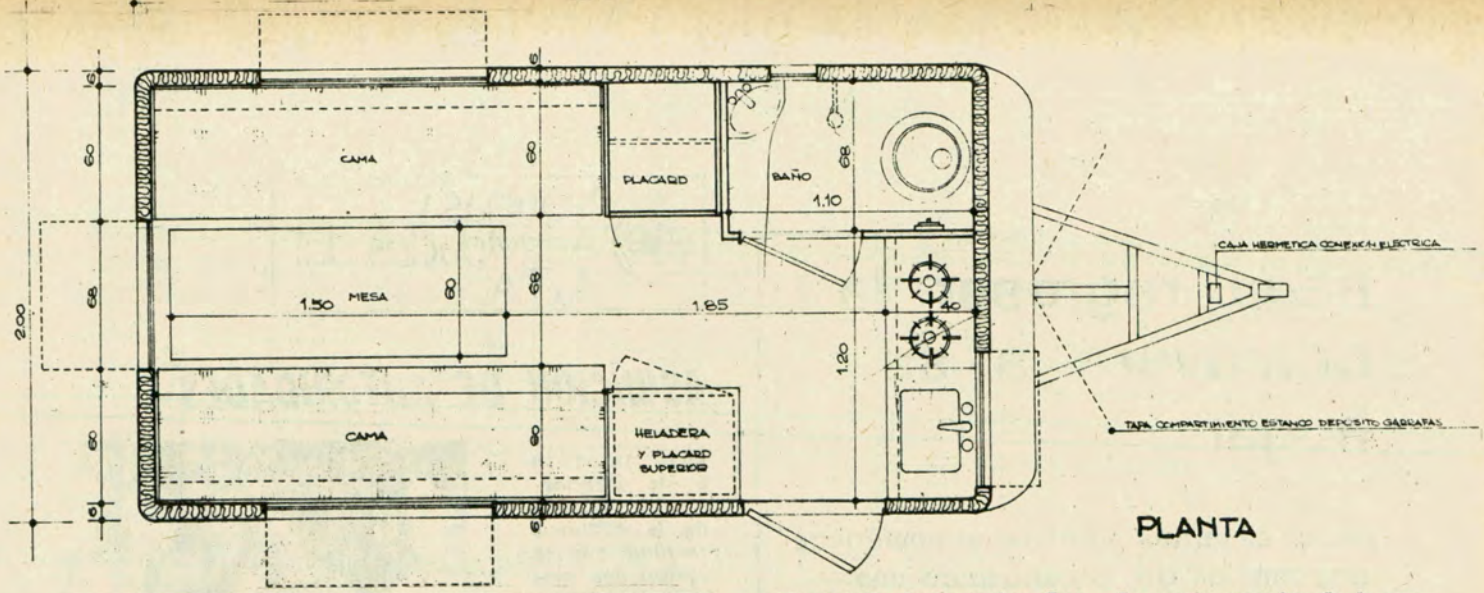
El A. C. A., decidido a promover intensamente la difusión del uso de casas rodantes en nuestro país, y consciente de las amplias posibilidades de esa nueva forma de desplazamiento turístico, ha iniciado una experiencia que ya se encuentra en estado de ejecución.

Sobre un diseño de la Oficina de Proyectos y Supervisión de Equipamiento de la División Arquitectura de la Entidad, se encargó a la firma INCAMET S. A. —previa licitación— la construcción de veinte prototipos de trailers para su posterior venta entre los socios de la Institución.

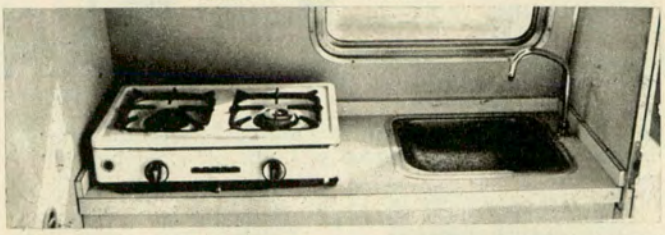
Actualmente se realizan pruebas en montaña y, en general, en toda clase de caminos, con el primer prototipo entregado por INCAMET, con el propósito de experimentar las posibilidades del trailer antes de lanzar la serie completa al público.

El modelo —que fue diseñado para que pudiera ser transportado por automóviles livianos— cuenta con todos los adelantos de la vida moderna: cocina y baño completos, heladera, una cámara séptica, dos tanques de 100 litros de agua cada uno, cuatro cuchetas, un placard grande para ropa, placard para vajilla, una mesa, campana para eliminar olores, mosquiteros, espacio para almacenamiento debajo de las camas inferiores, etc.

En una cámara estanca hay dos garrafas de gas de 10 kg cada una para alimentar la cocina. Todo el interior está forrado con laminado plástico de agradables colores y los



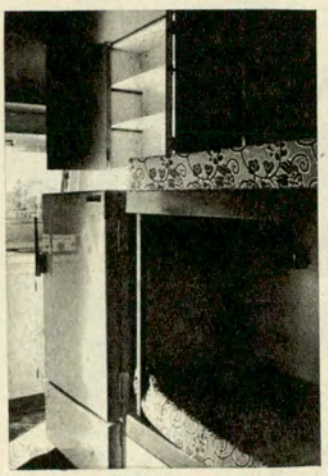
PLANTA



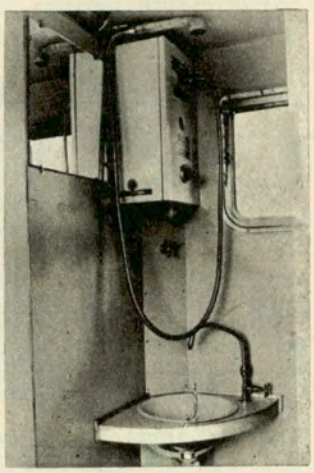
Un detalle de la cocina. Las instalaciones de gas y agua permiten toda clase de experiencias culinarias en este nuevo modelo de trailer.

La parte superior de la carrocería es de aluminio gofrado. La parte inferior está terminada en aluminio liso nervurado.





Un aspecto interior de la casa rodante: las camas superiores se rebaten y se convierten en respaldos de cómodos sillones.



El baño es completo. Un tubo de "gas carbónico" permite el funcionamiento del calefón. La ducha se puede fijar al techo.

pisos son de goma. Las ventanas, amplias, son corredizas y rebatibles. Existe, asimismo, un compartimento especial para ruedas de auxilio y cargas en general.

En el enganche del trailer hay una caja de conexión eléctrica y una bomba de freno. Esta permite una frenada eficaz del trailer en caso de necesidad. Cuando no funciona, la casa rodante queda montada sobre cuatro gatos estabilizadores.

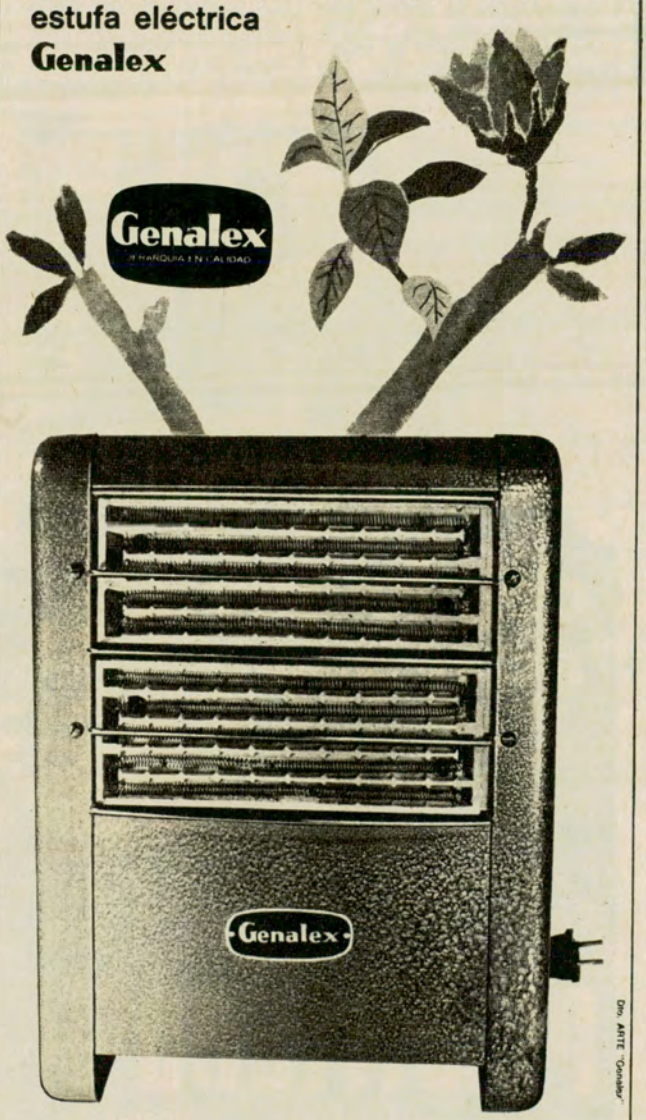
Tales son las características básicas de la *"unidad trailer prototipo"*, primer modelo de una serie de casas rodantes: los nuevos modelos variarán en función de las necesidades de los adquirentes, de acuerdo con datos estadísticos capaces de reflejar la expectativa de los usuarios potenciales. Se ha previsto, por ejemplo, un prototipo de seis cuchetas, con menores instalaciones sanitarias, ideal para ser utilizado en campings que posean una infraestructura completa.

Los distintos modelos de *trailers* serán exhibidos, oportunamente, en dependencias del A.C.A. en diversos puntos del país. Estamos en condiciones de adelantar, asimismo, que el precio de venta a los socios de la Entidad, será aproximadamente de $ 700.000. Se gestiona, además, ante instituciones bancarias, la implementación de una línea de créditos que permita la adquisición de las casas rodantes, por parte de los asociados, en cómodas condiciones de financiación. ♠



haga regresar la primavera a su hogar...

en su casa, los cambios atmosféricos dispóngalos Ud. encendiendo una estufa eléctrica Genalex



no consumen el oxígeno del aire

G.E.C. AEI

THE ANGLO ARGENTINE GENERAL ELECTRIC CO LTD.

PASEO COLON 669 - Tel. 34-3071

Buenos Aires

Noticias y Actividades del A.C.A.

ASUNCION DE AUTORIDADES



En la foto puede apreciarse un aspecto de la brillante reunión que se realizó con motivo de la asunción de las nuevas autoridades del Automóvil Club Argentino. En un aparte puede observarse a los señores Adolfo Lanús y Duilio Anzizi, este último acompañado por su esposa.

TRIBUNAL DE HONOR



En breve ceremonia, el presidente del A.C.A. hizo entrega de los diplomas a los miembros del Tribunal de Honor de la Institución, doctores José Canasi, Ricardo Bassi, Roberto López Novillo, Angel Macarrone, Enrique Sojo y señor Ramón Santamarina, quienes fueron reelegidos para el período 1969-1971. En la oportunidad, el presidente del Automóvil Club Argentino pronunció un breve discurso, que fue contestado por el doctor Canasi. Realizada la distribución de cargos, fue reelegido el doctor Canasi como presidente del Tribunal de Honor, mientras que el doctor Sojo actuará como secretario.

MAS DE 16.000 NUEVOS SOCIOS

Los automovilistas de todo el país que aún no eran socios del Automóvil Club Argentino han puesto elocuentemente en evidencia su interés por adherirse a la Institución. Al cierre de esta edición, las solicitudes recibidas en todo el país alcanzaban aproximadamente a 16.000, lo que elevaba el número de asociados a más de 431.000.

ESTADISTICA DE AUXILIOS

La estadística del servicio de auxilio mecánico del Automóvil Club Argentino en la Capital Federal y Gran Buenos Aires arrojó los siguientes guarismos para los meses de abril y mayo.

ABRIL Con demora de:	Cantidad de auxilios
15 m.	26.588
30 m.	6.277
45 m.	4.254
1 hora	1.067
1 h. 15 m.	1.067
1 h. 30 m.	843
1 h. 45 m.	553
2 horas	442
2 h. 15 m.	243
2 h. 30 m.	177
2 h. 45 m.	72
3 horas	57
Más de 3 horas	41

Resumen En concepto de:	
Mecánica	23.832
Gomas	2.826
Remolques	17.128
Total de auxilios	43.786

MAYO Con demora de:	Cantidad de auxilios
15 m.	29.093
30 m.	5.167
45 m.	4.071
1 hora	3.044
1 h. 15 m.	1.571
1 h. 30 m.	1.211
1 h. 45 m.	792
2 horas	628
2 h. 15 m.	414
2 h. 30 m.	321
2 h. 45 m.	181
3 horas	275
Más de 3 horas	1.053

Resumen En concepto de:	
Mecánica	27.755
Gomas	2.892
Remolques	17.084
Total de auxilios	47.821

COMUNICADO:

TURISMO INTERNACIONAL

A los señores asociados que aún tengan en su poder la Libreta de Pasos por Aduana o el Carnet de Passages en Douanes utilizado en su viaje al exterior con automóvil, se les solicita su devolución a la Sede Central o a la dependencia más próxima (también por correo certificado).

Se procederá así a reitegrarles la caución por ellos depositada, de m$n. 500.- ó 1.000.-, según corresponda.

ES OBLIGATORIO EL REGISTRO DE AUTOMOVILES PARA EL SERVICIO DE AUXILIO MECANICO

SE recuerda a los asociados la obligatoriedad de registrar sus automóviles para la prestación del servicio de Auxilio Mecánico, con lo cual obtendrán un importante beneficio en el costo por kilometraje recorrido, fuera de la zona sin cargo, en un servicio, ya que las tarifas en vigencia se discriminan por coches inscriptos y no inscriptos, siendo por ende, mayor la que corresponde a estos últimos.

Para una mayor liustración se consignan los artículos 2º y 3º del reglamento pertinente, a saber:

"Los socios tendrán derecho a la prestación de los servicios de mecánica de emergencia en las estaciones y de auxilio mecánico en la vía pública, únicamente para un solo automotor por asociado, el cual registrará y marcará el Club gratuitamente con una insignia adherida al parabrisa del coche, distintivo que no eximirá al interesado de la obligación de exhibir su credencial con el cupón de sus cuotas al día."

"Los asociados tendrán derecho a requerir esos servicios para otros automotores de su propiedad, hasta un total por asociado de tres (3), previo registro de aquéllos y mediante el pago de la suma anual que se establezca."

Para ello, podrán hacer efectivo el registro correspondiente en la oficina de Auxilio Mecánico, 3er. piso, sector hemiciclo de la Sede Central, o en cualquiera de nuestras estaciones propias o adheridas.

REAJUSTE DE TARIFAS

A partir del 18 de junio del año en curso, se ha resuelto incrementar las tarifas que se perciben en concepto de kilometraje recorrido, fuera de la zona gratuita en un radio de más o menos 30 kilómetros desde el mojón kilómetro 0, en servicios de Auxilio Mecánico, conforme al detalle que se consigna a continuación:

a) Por caminos pavimentados, el km para coches inscriptos ..... $ 25.-
b) Por caminos de tierra, serranos o de montaña, para coches inscriptos ..... „ 30.-
c) Por caminos llanos pavimentados, para coches no inscriptos ..... „ 33.-
d) Por caminos de tierra, serranos o de montaña, para coches no inscriptos ..... „ 39.-

UN HALLAZGO

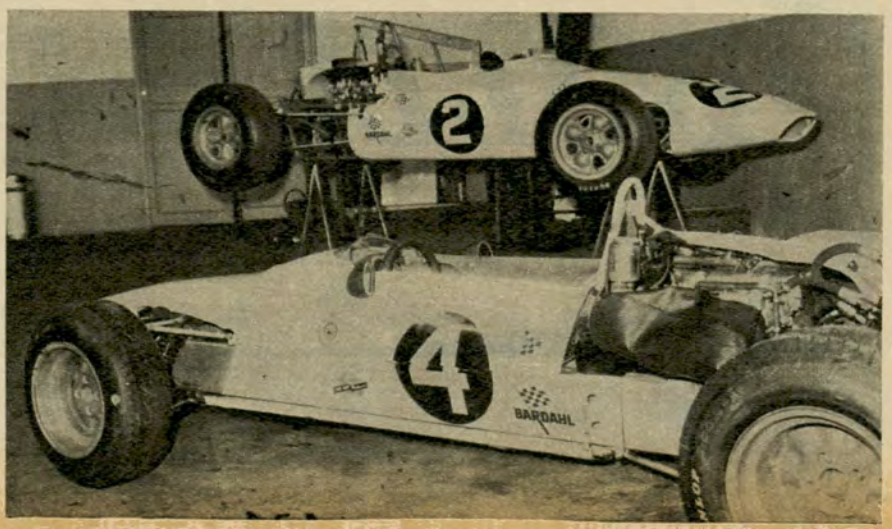
EL socio plenario número 298.686 de esta Institución, señor José Fontanet, se dirigió a AUTOCLUB informando que en el campamento de Mar de Ajó del Automóvil Club Argentino, encontró un par de anteojos de receta.

Hizo el hallazgo en el período comprendido entre el 18 de febrero y el 4 de marzo pasado.

El señor Fontanet reside en la calle 2, esquina 40 de la localidad de Berazategui, provincia de Buenos Aires.

COCHES DE COMPETICION DE LA ENTIDAD

COCHES 2 y 4 (un tercero está en construcción) del equipo de competición del Automóvil Club Argentino. El 4 es marca B.W.A. y el otro un Brabham. A dichos vehículos le fue sustituida la planta motriz original de fórmula 3 por la de motores Fiat nacionales, por gentileza de la firma Fiat Concord que cedió sin cargo alguno los motores, los cuales fueron preparados gracias a la colaboración de la Comisión Deportiva de Concesionarios Fiat. El propósito de este equipo fue el de utilizar los automóviles de propiedad de la Entidad en la práctica activa de la especiaildad, en una de las categorías que se encuadran, en la actualidad en nuestro país, en el Reglamento Deportivo Automovilístico, como lo es la Fórmula 2 de Mecánica Argentina. Se entendió que a través de la práctica en esta especialidad se encontraba el mejor medio como escuela promocional de los pilotos argentinos con miras al campo internacional. Es así que el lema del Automóvil Club Argentino es el de contar con un equipo de competición promocional y no profesional. El equipo de la Institución, a cargo del señor Héctor S. Staffa, está integrado por Carlos Reutemann, Mauricio Franco y "Cacho" Fangio.



» GUIA «

PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

D.K.W. Auto Unión — SERVICE GARANTIZADO

AUTO UNION

MELONI Hnos. S.A.C.I.F.I.A.

COMUNICA: Que se encuentra en plena actividad nuestra nueva sucursal Norte: Av. Maipú 3302/08, T. E. 797 - 8626, Olivos, en Repuestos y Accesorios AUTO UNION. Reacondicionamiento integral de motores. Recambio cigüeñales en el acto. Rectificación de cilindros.

ANEXO: Service Mecánico Autorizado. Compra-Venta de autos nuevos y usados. Bajo la dirección de SAN CUP S. R. L. Y como siempre, estamos a vuestras gratas órdenes en:

Casa CENTRAL: Las Heras 3449 - Tel. 71-7376 - 72-6747 - Suc. FLORES: DONATO ALVAREZ 90 - Tel. 66-3237

Envíos rápidos al Interior. Descuentos especiales a socios del Automóvil Club Argentino.

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)

AUTO UNION

CUELLO Hnos

SERVICE AUTO UNION

• MECANICA • CHAPA
• PINTURA • TAPICERIA

SOCIOS A. C. A. ENGRASE GRATIS

Gral. URQUIZA 630
frente HOSPITAL RAMOS MEJIA

DKW - AUTO UNION
REPUESTOS Y ACCESORIOS

D.K.TODO

NACIONALES e IMPORTADOS
ENVIOS AL INTERIOR

NUEVA DIRECCION - MONROE 2691

La amplia circulación de AUTOCLUB y su interesante contenido turístico la constituyen en el medio ideal para realizar una eficaz publicidad.

BOZZI AUTOMOTORES S.R.L.

T. E. 72-4207

MECANICA - CHAPA
PINTURA - ELECTRICIDAD
ESTACION DE SERVICIO
ALINEACION Y BALANCEO

CAVIA 3297
(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS

Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533

SERVICIO AUTORIZADO

WILLI RIEDL

AUTO UNION

SERVICIO AUTORIZADO EN MODERNOS TALLERES DE 2000 m²

CHAPA - PINTURA
REPUESTOS Y ACCESORIOS

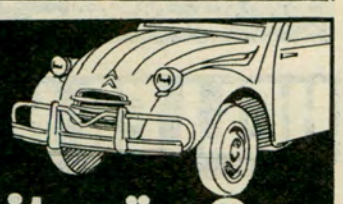
LAYRRI S.A.I.F.A.
CONCESIONARIO OFICIAL I. A. S. F. S. A.
SAN MARTIN 241 - SAN MARTIN
(alt. Av. SAN MARTIN 8200)
T. E. 755-0288 - 0246

Cadillac
SERVICE GARANTIZADO

Técnica Mecánica "SILVIO"
77 - 7777
CADILLAC
OLDSMOBILE
PONTIAC
CHEVROLET
NICARAGUA 5856
CAJA
"HYDRA-MATIC"
REPUESTOS
LEGITIMOS

AUTO UNION
TALLERES SPORT S.R.L.
Service autorizado - Engrase especializado - Chapa - Pintura.
Repuestos legítimos y nacionales aprobados por I.A.S.F.S.A.
Descuentos a socios del A.C.A.
HONDURAS 5857 T. E. 77 - 0146
(Altura Juan B. Justo 1500) 773 - 1325

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 2cv
TALLERES **RUBEN'S**
MECANICA INTEGRAL • CHAPA Y PINTURA
TALLER AUTORIZADO DE:
CAJA DE AHORRO POSTAL Y A.C.A.
AVELLANEDA 1773
Tel.: 66-9966 - Bs. AIRES

TIENE UN
AUTO UNION
COMPRE REPUESTOS LEGITIMOS
TAMBIEN PARA GRACIELA - GW. - INSTITEC
RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO Y R. RUIZ
UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859
Bs. Aires

Citroën
SERVICE GARANTIZADO

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

CITROEN 2-CV
MECANICA-INTEGRAL ESPECIALIZADA
AUTO FRAN
NEUQUEN 1020 / 24
T.E. 90-2548 - Bs. As.

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

AUTOCLUB es el principal medio de difusión del turismo nacional. A sólo tres años de su aparición, fue laureada por la "Asociación de la Prensa Técnica Argentina", con el premio "F. Antonio Rizzuto".

TIRADA DE ESTA EDICION
433.000 EJEMPLARES

LANZANI Y GHIOTTI
DE COMPETICION
LA CASA DEL AMORTIGUADOR
"28 años en la especialidad"



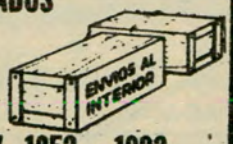
- TREN DELANTERO
- CAJA DE DIRECCION
- DIRECCION
- FRENOS
- EMBRAGUE
- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400
Adm. T. E. 89 - 2357 Playa 89 - 3224

DISTRIBUIDORES
AMORTIGUADORES
"S.A.D.A.R."

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**

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO

REPUESTOS LEGITIMOS
GERMANY MOTORS
de SCHERBUK & MADSEN
VOLKSWAGEN
CONCESIONARIOS
• MECANICA
• ELECTRICIDAD
• CHAPA Y PINTURA
EL SALVADOR 4186
T. E. 89 - 6164

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO

PEUGEOT
MECARBUICK
SERVICIO INTEGRAL
PEUGEOT DESDE 1956
SILVIO RUGGIERI 2840
Tel. 72-3695 - 7572

HELLER Hnos.
SERVICE AUTORIZADO
PEUGEOT
TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS
VENTAS Y CONSIGNACIONES
CRAMER 3274-76 • 70-0325

Repuestos y Accesorios

Renault
SERVICE GARANTIZADO

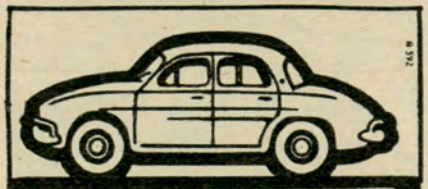
RECIBIMOS REPUESTOS
OPEL LEGITIMOS ALEMANES
OPEL 56 al 68
CHEVROLET 400
GUARDINCERRI
GARANZINI S. R. L.
Av. GAONA 3201/11
Tel. 59 - 5040/7692



EN SU
PEUGEOT
403 - 404
CON SOPORTES DE ACERO
TALLERES MECANICOS
SAN EDUARDO
SERVICE ESPECIALIZADO PEUGEOT
J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

SERVICE ESPECIALIZADO
LINEA
A CARGO DEL TECNICO HORACIO ULIBARRIE
IKA
RENAULT
PORTNOI y Cía.
S. R. L.
MECANICA INTEGRAL
COCHRANE 2446 - T. E. 51-4024
CHAPA y PINTURA
CONGRESO 4906 - T. E. 52-5580





RENAULT
SERVICE
REPARACIONES EN HORAS
SALTA 1325
23-8913 y 23-5673

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

PARA SU AUTOMOTOR
COMPRE LO MEJOR
3H
PROBADA CALIDAD DE UN PRODUCTO
GARANTIA DE
IMPULSORES DE ARRANQUE

AUXILIO MECANICO
Nuevo número telefónico
82-6081

D.A.I.T.A. DEPARTAMENTO DE ASISTENCIA E INFORMACION TECNICA AUTOMOTOR

• Asesoramiento sobre reparaciones a efectuar. • Asesoramiento sobre compra y venta de automóviles. • Información técnica. • Revisiones mensuales para prevenir futuros desperfectos. • Control de desgastes y consumos, etcétera.
TECNICOS a su disposición para su actual o futuro automóvil.

PRESUPUESTOS E INFORMES:
SEGUROLA 2869 — CAPITAL FEDERAL — T. E. 69 - 5443

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

Elasticos

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

Cristales de Seguridad

AUTOCLUB cumple una función didáctica de vital importancia promoviendo el conocimiento integral del país dentro y fuera de sus fronteras.

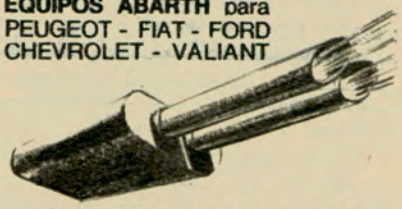
CRISTALES PARA AUTOMOTORES
OSVALDO S.C.A.
SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL
PROTECTORES DE PARABRISAS
COLISAS - PERFILES DE GOMA
COLOCACION INMEDIATA
Av. EL CANO 2922 - Tel. 73-1903
Administración y ventas:
CORRIENTES 6499 - Tel. 54-1036

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

La Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A. C. A.
Suministra informes a los interesados, personalmente, en sus instalaciones del Parque Tres de Febrero o por teléfono llamando al número **72-0488** de lunes a viernes, de 7a 21.30 horas.

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

Señor Socio
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

Varios

¡AHORA EN URQUIZA!

Alvarez Thomas 3495, Dep. 1 - Capital

LABORATORIO FOTOGRAFICO "ARIEL"

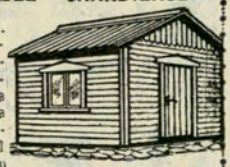
Ampliaciones superiores p/aficionados y profesionales.

Precios en papel doble peso:

7½ x 10: $ 35.-	10 x 15: $ 45.-
9 x 12: „ 40.-	12 x 18: „ 50.-
9 x 14: „ 42.-	18 x 24: „ 100.-

Lunes a sábados: de 10 a 12.30 y de 16 a 20.30 horas.

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"



FACIL DE ARMAR. Ideal para depósito, vivienda, garaje, cuadrillas, taller, fin de semana, etc. Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso. 3 x 3 m. Precio en fábrica, **$ 35.000**

Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3x3, $ 45.000; 3x4, $ 55.000; 3x5, $ 65.000; 3x6, $ 75.000. Pieza 3x3, cocina 2x2, y porch, $ 89.000. Hay otros modelos. Envíos al int. Solic. catálogo.

Av. CABILDO 4460-Bs. As.-T.E. 70-0803

EN BUENOS AIRES

Grantfotel ORLY

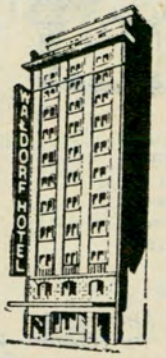
ADHERIDO AL A.C.A.

Descuento especial a socios

170 habitaciones todas con baño, teléfono, calefacción, TV, Servicio de Cafetería.

GARAJE PROPIO

PARAGUAY 474 - T.E. 32-5344-48



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 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

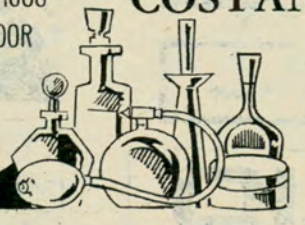
DIRECCION TELEGRAFICA EMBAHOT

Cuando viaja al... "PARAGUAY"...

PERFUMES FRANCESES
LINEA COMPLETA DE COSMETICOS
ARTICULOS FINOS DE TOCADOR

Importador directo de los EE. UU. y Europa

DESCUENTOS A SOCIOS



Perfumeria y Farmacia

"COSTANZO Hnos."

PALMA 424
c/Alberdi
Teléf. 46377
c. correo 1060
ASUNCION PARAGUAY

HOTEL LYON

96 departamentos todo confort de 1, 2 y 3 ambientes con heladera.

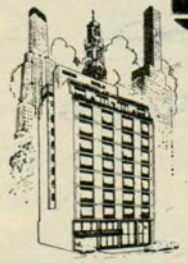
RIO BAMBA 251 - Cables Lyotel

T. E. 45-0101 al 09 - Bs. As.

Hoteles

EN BUENOS AIRES

ITALIA HOTEL
ROMANELLI



UNICO CON GARAJE PROPIO

130 HABITACIONES
130 BAÑOS PRIVADOS
130 TELEFONOS

RESTAURANTE A LA CARTA

AIRE ACONDICIONADO
Dirección Telegráfica ROMAHOTELES

RECONQUISTA 647 - T. E. 32-6361

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

LA REVISTA AUTOCLUB

tiene una circulación documentada de 433.000 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.

Restaurantes

RESTAURANTE
"EL GRAN DON SANCHO"
OJEA, VELLO y CIA.
COCINA INTERNACIONAL
SUIPACHA 453
Tel. 392 - 2654



AUTOCLUB promueve el turismo hacia los cuatro puntos cardinales del país. Las variadas secciones de la revista contienen todas las informaciones necesarias para el viajero y el automovilista. Así, el A.C.A. contribuye al conocimiento integral de nuestro suelo.

FUE RECONOCIDO EL CONSEJO PERMANENTE DE SEGURIDAD EN EL TRANSITO

Por Decreto Nº 2174 del 14 de abril pasado, la Intendencia Munipal de esta cuidad reconoció oficialmente al Consejo Asesor Permanente de Seguridad en el Tránsito.

En los considerandos del mismo, entre otras cosas se expresa: "Que la reconocida capacidad que poseen en la materia las entidades que componen el citado Consejo, así como también la responsabilidad que han acreditado a través de su vida institucional, aseguran la mayor eficiencia y seguridad en su funcionamiento".

La Mesa Ejecutiva del Consejo se halla integrada por el Automóvil Club Argentino como presidente (representante, doctor César C. Carman); FATAP como vicepresidente (representante, señor Helios Alonso); Consejo Publicitario Argentino como secretario-tesorero (representante, señor Manuel M. Mórtola), y SHELL CAPSA (representante, señor Dionisio Quesada) y ADEFA —Asociación de Fafricantes de Automotores— (representante, doctor L. Richard Zorraquín) como vocales. ▲

AGASAJO AL PERIODISMO

El ex Director de Tránsito y Obras Viales de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, ingeniero José Benjamín García, ofreció, en su domicilio, una demostración a los periodistas.

Antes de que finalizara la reunión, el ingeniero García expresó su complacencia por encontrarse con representantes de la prensa escrita, oral y televisiva de esta Capital "con quienes —expresó— deseaba estrechar los vínculos de amistad forjados durante los once años en que estuvo al frente de aquella repartición municipal".

Dijo, además, que agradecía la colaboración que le había prestado el periodismo "que realizó una labor encomiable al difundir lo que se hacía en la Municipalidad en cuanto a obras de tránsito y educación vial". ▲

BUENOS AIRES NOCTURNO

Saboree la mejor carne del mundo en...
LA ESTANCIA



RESTAURANTE
PARRILLA
un FOGON en el corazón de BUENOS AIRES
REFRIGERACION
LAVALLE 941 Tel. 35-0336

Cantina y Rotisería



"LA LLEGADA"
Almuerce y Cene con AIRE ACONDICIONADO
Igual que en su casa
Descuento del 10 % a los socios del A.C.A.
CORDOBA 1751 T. E. 44 - 7097 BUENOS AIRES



Buenas Noches en Buenos Aires... eso es
KARIM!
1er. Show 23.45 horas
2do. Show 1.30 horas
3er. Show 3 horas
CARLOS PELLEGRINI 1143 44-0884/41-9629

MEMORIA DEL EJERCICIO 1968

BALANCE GENERAL Y CUENTA DE GASTOS Y RECURSOS

(CONCLUSION)

SERVICIOS Y BENEFICIOS SOCIALES

Estaciones de Servicio y Camineras

En lo que a estaciones de servicio se refiere, durante el año próximo pasado el Club ha proseguido con el plan de construcciones previsto, de ir extendiendo la prestación de servicios hacia los lugares donde las necesidades lo imponen, o bien reforzándolas en aquellas ubicaciones en que el caudal societario así lo demanda.

En el curso de los pasados 12 meses se habilitaron las estaciones de Once, Caleu-Caleu, San Antonio Oeste, Las Cuevas, Villa Devoto y el Puesto Abastecimiento Delta.

La primera de las nombradas, que constituye un verdadero esfuerzo por la importancia de su edificio, instalaciones y capacidad de prestación de servicios, permite absorber la atención de los socios residentes en la densamente poblada zona Oeste de la Capital y sus alrededores y consecuentemente, descongestiona a las otras dependencias que han quedado en condiciones de afrontar mayor demanda.

La Estación Caleu-Caleu, emplazada en el límite de las Provincias de La Pampa y Río Negro, sobre la ruta Nº 22, con su Motel anexo, ofrece a los socios que viajan hacia la zona de los lagos o viceversa las posibilidades de reaprovisionar su automóvil y hacer un alto en el camino para luego reanudar la marcha.

La de San Antonio Oeste, ex-Estación YPF autorizada, situada sobre la ruta Nº 3, en el cruce con la número 23, fue adquirida por el Club por su estratégica ubicación e indudablemente constituye una importante incorporación a su red de dependencias y, una vez remodelada, contará inclusive con un amplio comedor.

La Estación Las Cuevas, emplazada en la alta montaña de la Provincia de Mendoza y en el paso a la vecina República de Chile, pertenece a la Dirección Provincial de Turismo, siendo cedida en préstamo al Club que se hizo cargo de las instalaciones con la finalidad de que los socios que viajan cruzando la Cordillera, tengan un lugar seguro donde reaprovisionar sus automotores o detenerse para después continuar su viaje.

Además, se han formalizado convenios con el Gobierno del Chubut, para la construcción en colaboración de estaciones en Paso del Sapo, Gan Gan y Cholila.

A continuación se detalla un cuadro comparativo de los distintos servicios destinados a la atención del asociado en comparación con el ejercicio anterior:

Ventas	1967	1968
Nafta común	69.200.000 lts.	64.100.000 lts.
Nafta especial	100.025.000 lts.	109.100.000 lts.
Gas-oil	8.700.000 lts.	9.900.000 lts.
VENTA TOTAL DE COMBUSTIBLE	177.925.000 lts.	183.100.000 lts.
Servicios de lavado ...	730.000	750.000
Servicios de engrase ..	393.000	407.000

Auxilio mecánico

Respondiendo a la creciente demanda de este servicio se propendió al mejoramiento de la prestación del auxilio mecánico, principalmente en lo que concierne al reemplazo de aquellas unidades que acusaban un excesivo desgaste y que, por tal razón, no rendían con la eficiencia que era necesaria, como asimismo al mantenimiento constante de las unidades en servicio en perfecto estado de funcionamiento y conservación.

Se incorporaron 30 nuevas unidades, lo cual permitió el refuerzo de la prestación, cuya demanda y exigencias son cada día mayores, obteniéndose un total de 363 unidades afectadas a este servicio en las ciudades y caminos de todo el país.

Ello ha posibilitado la realización de 663.805 servicios, vale decir, 71.455 más que el año anterior.

Estaciones YPF adheridas al ACA

En el transcurso del año 1968, el Automóvil Club Argentino incorporó 9 estaciones, totalizando 142 estaciones adheridas. Se canceló la adhesión de 10 estaciones, teniéndose previsto para el ejercicio 1969 la incorporación de 25 estaciones.

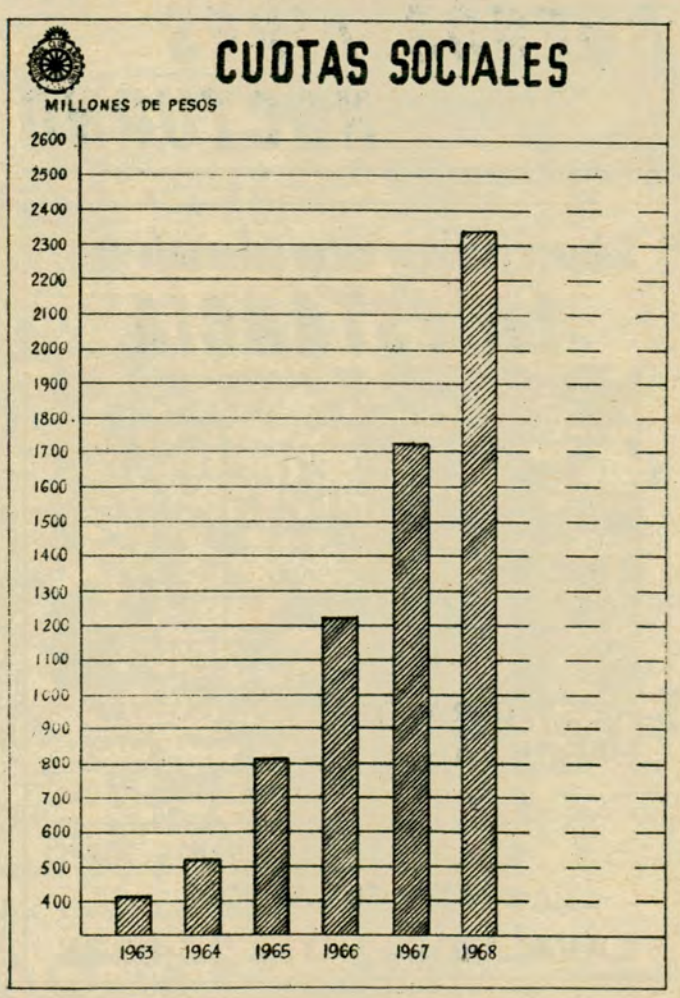
La aceptación de los servicios que se brindan por este intermedio, se ve reflejada en el aumento de los socios que fueron beneficiados con la atención por parte de las estaciones de YPF adheridas al ACA. En el año 1968 se atendieron a 188.250 socios, representando un aumento de 23.050 comparativamente al año anterior.

Plan de forestación

Durante el transcurso del corriente año, la Comisión Asesora de Forestación y Parques dispuso la realización de inspecciones, estudios, proyectos y planificación de trabajos forestales, como ser parquización y poda y planificación de especies en las estaciones que se detallan seguidamente: Azul, Río Tala, San Nicolás, Tortugas, Canals, Firmat, Arrecifes, Rufino, Irene, Pilar, Carmen de Areco, Chivilcoy, Nueve de Julio, Mercedes, Luján, Don Torcuato, Dolores, Juárez, Napaleofú, Mar del Plata, Ascochinga, Villa del Soto, Gobernador Gordillo, Villa Alberdi y Recreos Villa Carlos Paz, San Clemente del Tuyú, Chascomús, Punta Lara, Centro Turístico Delta, Los Timbúes y Punta Indio.

Además, con la colaboración de las Municipalidades de Nueve de Julio y Chivilcoy y de la Dirección de Bosques, que donaron valiosas especies, se parquizaron nuestras estaciones en dichas localidades.

También se obtuvo la donación de 5.000 plantas del Vivero Simson (La Pampa) que se concentraron en la Estación San Nicolás, para su posterior plantación.



Servicios de previsión

La actividad de los Servicios de Previsión durante 1968 puede considerarse altamente positiva.

Un resumen del desenvolvimiento durante los últimos tres años puede observarse en el siguiente cuadro comparativo:

SEGUROS EN CARTERA

(neto de anulaciones)

Seguro de aut.:	1966	1967	Variación %	1968	Variación %
Póliza Nº 1 ..	45.422	36.451	—19,7	36.102	—0,9
Póliza Nº 2 ..	13.914	38.765	+178,6	51.018	+31,6
Subtotal	59.336	75.216	+26,7	87.120	+15,8
Seguro de vida:					
Póliza Nº 14295	12.810	12.638	—1,3	12.483	—1,2
Total	72.146	87.854	+21,7	99.603	+13,3

Como puede apreciarse, en el período comentado la cartera total se incrementó en un 13,3 % y la de automotores en un 15,8 % respecto del año 1967. La estabilización de la Póliza Nº 1, que acusó solamente una disminución del 0,9 %, se debió a la producción de 14.188 seguros, es decir, un 34 % más que el año anterior y a la renovación de aproximadamente el 75 % de la cartera de 1967.

En cuanto a la Póliza Nº 2, si bien el aumento del 31,6 % es sensiblemente inferior al experimentado el año anterior, ello se debe a que el porcentual de variación de 1967 se vio altamente afectado por la producción de 32.876 nuevos certificados como consecuencia de la financiación de primas que se iniciara en el último trimestre de 1966. Este guarismo fue superado en el presente ejercicio en un 5 %, llegándose a una producción de 34.442 seguros.

Paralelamente al incremento registrado en la cartera se operó un aumento de los siniestros atendidos, que alcanzaron un total de 28.496, lo que representa un 29 % más que el año anterior, correspondiendo 891 a la Póliza Nº 1 y 26.585 a la Póliza Nº 2.

En lo que respecta a los Seguros de Vida, si bien se observa una disminución en la cartera, las 4033 ampliaciones de capital producidas en el año han permitido un incremento del 28,9 % en los capitales que alcanzan ahora a un monto de m$n. 5.543.150.000.

En el período comentado, se verificaron dos relevantes medidas tendientes a perfeccionar el servicio. Una fue la celebración de un convenio con el Banco de la Nación Argentina para el cobro de primas de la Póliza Nº 2 a fin de posibilitar al asociado mayores facilidades en cuanto a lugares de pago se refiere. La otra fue la habilitación de la Estación Flores en la Capital Federal, para la atención integral en materia de seguros.

Asimismo, se ha continuado descentralizando el trámite de Siniestros en nuestras Filiales del interior del país, encontrándose habilitadas, al final del ejercicio que se comenta, las siguientes dependencias: Bahía Blanca, Córdoba, Corrientes, La Plata, Mar del Plata, Mendoza, Paraná, Posadas, Resistencia, Rosario, Salta, San Juan, San Miguel de Tucumán, Santa Rosa y Santiago del Estero.

Obras realizadas y en ejecución

A continuación se detallan las cifras de las obras ejecutadas, en ejecución y proyectadas en 1968:

Obras terminadas	12
Obras en ejecución	14
Moteles equipados	1
Estaciones equipadas	3
Recreos equipados	1
Escuela de Conducción	1
Equipamientos en ejecución	24
Proyectos realizados	13
Proyectos en ejecución	12

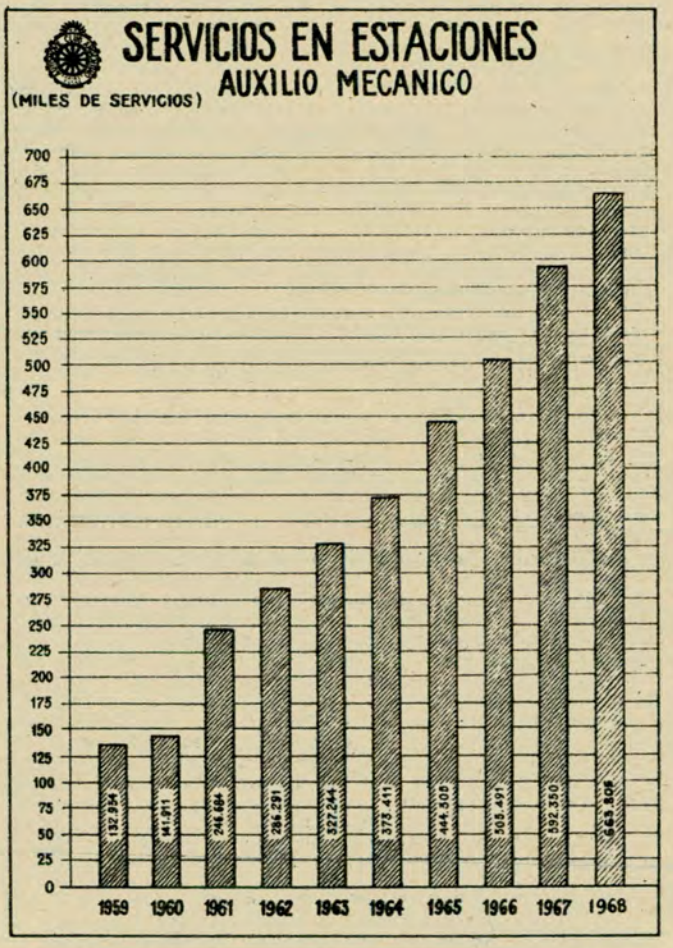
Respecto al mantenimiento, se expone a continuación el cuadro comparativo de la cantidad de trabajos realizados, con relación al ejercicio 1967:

	1967	1968
Herrería	568	559
Carpintería	453	548
Obras de mantenimiento y reparaciones	1.527	2.221

Moteles, hoteles y restaurantes

La acción desarrollada por la Institución en materia de Hoteles y Moteles, produjo en el ejercicio 1968 los siguientes resultados en esta importante actividad servicial:

Con el Gobierno de la Provincia de La Rioja, se concretó en forma definitiva, con fecha 20-8-68, un convenio mediante el cual aquél se comprometió a entregar en propiedad al Automóvil Club Argentino, para su explotación, las Hosterías ubicadas en Chepes y Famatina, cuya habilitación está prevista para mediados del año 1969. Quedó excluida del referido convenio, la hostería de Santa Teresita de Mazán —incluida en la Memoria de 1967—, en virtud de las modificaciones que sufrieron las cláusulas del convenio originariamente pactado, con fecha 15 de abril de 1966.



Pasaron a engrosar la red de Hosterías de la Entidad los establecimientos de propiedad fiscal ubicados en las localidades de: Apóstoles, Eldorado, Montecarlo, San Ignacio y San Javier como consecuencia del convenio suscrito el 15-6-68, con el Gobierno de la Provincia de Misiones. La habilitación de estas hosterías se espera para el primer semestre de 1970, en razón de que los trabajos necesarios para su puesta en funcionamiento, se hallan en ejecución.

Importantes convenios se firmaron también en el curso de 1968, con el Gobierno de la Provincia del Chubut, los cuales comprometieron al mismo a entregar en propiedad al ACA —en las condiciones que en cada caso se destacan— los moteles ubicados en Puerto Madryn, Los Altares y Puerto Pirámides. Destácase que el motel de Puerto Madryn fue habilitado en diciembre de 1968, habiéndose inaugurado oficialmente el día 10 de enero de 1969.

Forma parte de los tres referidos convenios (suscritos el 18-6-68), la obligación por parte del mencionado Gobierno, de entregar a la Institución una Estación de Servicio en Pampa de Agnia, y tres de Fomento en Paso del Sapo, Gan Gan y Cholila; a su vez, el ACA se compromete a la construcción de Estaciones de Servicio en: Las Chapas y Garayalde, y un Puesto de Abastecimiento anexo al motel en Puerto Pirámides.

En la Provincia de La Pampa se habilitó el motel situado en la localidad de Caleu-Caleu, e inauguróse oficialmente el motel de Santa Rosa, que comenzó a brindar sus servicios a partir de diciembre de 1967. En ese Estado se habilitarán, a breve plazo, los moteles ubicados en las localidades de Gobernador Duval (ex La Japonesa) y Santa Isabel, cuya explotación estará a cargo de la Entidad, en virtud de los convenios firmados el día 8 de junio de 1965.

En este ejercicio, se continuaron las obras de los moteles situados en las localidades de Comandante Luis Piedrabuena y Tres Cerros, en la Provincia de Santa Cruz.

Se halla adelantada la construcción del motel situado en la localidad de Los Menucos, en la Provincia de Río Negro, de acuerdo con la ejecución de las obras acordadas para 1968, punto de partida para la realización total de las cons-

trucciones contempladas en los tres convenios suscritos con dicha Provincia, con fecha 3-3-66, los cuales incluyen, además, la edificación de moteles en Viedma y en Valcheta.

Suscribiéronse sendos convenios con el propietario de los moteles "Huaico I" (en San Salvador de Jujuy) y "Huaico II" (en la ciudad de Salta), mediante los cuales dichos establecimientos se adhirieron a la red de moteles de la Institución. Esta incorporación, que al propio tiempo de remarcar los propósitos del ACA, de incrementar esta clase de servicios para los asociados significa una considerable promoción para la Entidad, compromete al dueño de los referidos moteles, a efectuar a los socios de la Entidad y demás beneficiarios reconocidos, los siguientes descuentos: 20 %, excluido el laudo, sobre los precios tarifados para alojamiento, y 10 % para restaurante, confitería y bar.

Se continuaron las gestiones tendientes a concretar la firma de un convenio con el Gobierno de la Provincia de Mendoza, para la explotación de un establecimiento hotelero en la localidad de Bardas Blancas, en base al acuerdo existente.

Fue extendido el convenio celebrado con fecha 3 de agosto de 1966, entre el Gobierno del Territorio Nacional de Tierra del Fuego y la Institución, que posibilitó al ACA la administración de los Hoteles "Albatros" (en Ushuaia) y "Los Yaganes" (en Río Grande), incorporándose al mismo, la explotación de la Hostería "Petrel", ubicada a orillas del Lago Escondido.

Quedó formalizado también entre la Entidad y la Dirección General de Parques Nacionales —con fecha 22-10-68— un convenio mediante el cual dicho organismo hizo entrega al ACA de la Hostería de su propiedad denominada "Alakush", ubicada en la jurisdicción del Parque Nacional de Tierra del Fuego, en la localidad de Lapataia, juntamente con una lancha y un ómnibus destinados al servicio turístico de pasajeros.

La explotación de los Hoteles "Albatros" y "Los Yaganes", las Hosterías "Petrel" y "Alakush", y del ómnibus y la embarcación referidos en los párrafos anteriores, a cargo del ACA bajo la forma de administración directa, conforma la organización descentralizada que la Institución ha denominado "Complejo Turístico Tierra del Fuego", destinado al fomento de la región austral de nuestro país, de acuerdo con el espíritu unánime de las partes que lo posibilitaron.

Pesca, recreos, campamentos y balnearios

La concurrencia a los distintos Recreos, Campamentos y Balnearios de la Entidad, por parte de los asociados e invitados, demuestra el alto grado de interés que despierta esta clase de dependencias. Debido a ello, la Institución volcó el mayor apoyo económico posible, a fin de mejorar las instalaciones existentes, a la vez que ejecutar obras de ampliación, con el objeto de brindar mayor comodidad y capacidad a los usuarios.

Para mejor ilustración se detallan a continuación los guarismos que demuestran el constante incremento en la cantidad de usuarios que se viene registrando de año en año.

RECREOS	SOCIOS			ACOMPAÑANTES		
	1966	1967	1968	1966	1967	1968
Punta Chica *	11.400	14.421	7.677	30.850	43.458	22.764
Luján	10.355	11.486	9.591	33.822	38.723	31.080
Punta Lara	6.811	9.692	9.274	17.854	28.910	29.350
Timbúes	6.802	8.131	7.082	22.774	28.443	24.527
Ing. Maschwitz	5.812	8.497	7.202	18.474	27.181	24.969
Centro T. Delta	—	6.489	12.735	—	21.454	38.469
Chascomús	3.345	4.325	3.843	10.151	12.983	11.163
CAMPAMENTOS						
Villa Carlos Paz ...	3.105	4.986	6.186	8.852	15.201	18.753
San C. del Tuyú	1.525	1.886	2.093	4.699	6.045	6.404
Mar de Ajó	1.287	1.557	1.494	3.742	4.365	5.454
S. M. de los Andes	—	—	14	—	—	54

* Cifras al 30-9-68.

El Campamento de San Martín de los Andes se habilitó en este ejercicio; por otra parte, el día 30-9-68 se procedió a la clausura del Recreo de Punta Chica, de acuerdo con una resolución de Comisión Directiva.

Se destaca la gran aceptación por parte de los asociados y sus familiares, de los Balnearios que la Entidad posee en la Zona Atlántica, habiéndose registrado durante el año 1968 la siguiente concurrencia: Alfar: 173.227 personas; Las Brusquitas: 33.305; Maripesca: 41.243 y San Clemente del Tuyú: 7.500.

En el transcurso del presente ejercicio se atendieron numerosas consultas telefónicas, personales y por escrito, relacionadas con los servicios indicados.

Respecto a la actividad de la Pesca Deportiva, se señala la participación de los equipos representativos de la Entidad, en los distintos Campeonatos Nacionales de Pesca, que bajo los auspicios de FEMEPYL se disputaron en diversos puntos de nuestro país.

El día 21 de abril de 1968 el Automóvil Club Argentino hizo disputar en aguas de la Laguna Chascomús, la tercera Jornada por el Torneo Triangular de Pesca —Copa Challenger— "Confraternidad de Pesca Deportiva", con la participación de los equipos representativos del Club de Pesca Río de la Plata y Club de Pescadores de Buenos Aires. En la ocasión se impuso el Club de Pescadores de Buenos Aires, siguiéndole en la clasificación: 2º el Club de Pesca Río de la Plata y 3º el Automóvil Club Argentino. En virtud de haberse adjudicado el torneo, por tercera vez consecutiva, el Club de Pescadores se hizo acreedor a la Copa en disputa.

Centro Turístico del Delta

Continuando con las obras iniciadas en el ejercicio 1967, en el Centro Turístico del Delta se concretaron otras realizaciones, programadas para una segunda etapa, con el objeto de ampliar las comodidades de esta dependencia que cada día cuenta con mayor número de usuarios, en virtud de sus especiales características y ubicación.

Cabe destacar en primer término, el trazado de un camino de acceso interno, que se está efectuando en la fracción de terreno —lindera a la playa de estacionamiento—, adquirida durante el ejercicio 1967, con el fin de ampliar las comodidades de dicho lugar. El referido camino, en un futuro próximo, habrá de entroncarse con la vía a pavimentar por la Provincia, que unirá la localidad de Benavídez con la Villa La Ñata, siendo fácil predecir la gravitación de este medio que permitirá el acceso al Centro Turístico durante todas las épocas del año. Esto ha de ser complementado con la ejecución de una compuerta y una alcantarilla que facilitarán el acceso a la playa de estacionamiento.

Se procedió a la adquisición de una balsa para posibilitar el cruce del Río Luján a los concurrentes, desde el anexo (estacionamiento) hasta el Centro mismo; con una capacidad para transportar a 250 pasajeros, la cual entró en funcionamiento en enero de 1969, según lo previsto. Como complemento, ha sido menester encarar la construcción de un nuevo embarcadero, especialmente diseñado para el fin a que será destinado.

En otro orden se efectuaron trabajos de urbanización en sectores de la costa, con objetivos de carácter práctico, que han incrementado de manera considerable las posibilidades de esparcimiento para los usuarios.

Se convino también, en el transcurso de este ejercicio, la prestación de servicios por parte de la Cruz Roja Argentina, durante la temporada estival, con la asistencia de personal médico, enfermeras y guardavidas.

Viajes y turismo

La Oficina de Viajes y Turismo de la Sede Central y las ubicadas en las principales Filiales del interior del país han prestado a los asociados que así lo requirieron asesoramiento para la realización de viajes y excursiones por el interior del país y en el extranjero.

Como un aporte al fomento del turismo nacional, se han llevado a cabo, con todo éxito, excursiones en autopullman al Noroeste Argentino, San Carlos de Bariloche, Cuyo (Mendoza-San Luis y San Juan), Alto Valle de Río Negro y Neuquén, y a Tandil en caravana de automóviles.

Asimismo, se realizaron varias excursiones a las Cataratas del Iguazú y al Sur Argentino, visitando Lago Argentino, Ushuaia, etc.

A continuación se detallan las excursiones realizadas durante el año 1968:

2- 2-68	Excursión al Sur argentino y chileno
18- 2-68	Excursión al Sur argentino y chileno
1- 3-68	Excursión a San Carlos de Bariloche
22- 7-68	Excursión a San Carlos de Bariloche
7- 3-68	Excursión a la Región de Cuyo
11- 4-68	Caravana de Automóviles a Tandil
7- 6-68	Excursión al Noroeste argentino
19- 7-68	Excursión al Noroeste argentino
9- 8-68	Excursión al Noroeste argentino
20- 9-68	Excursión al Noroeste argentino
11-10-68	Excursión al Noroeste argentino
28- 6-68	Excursión a Asunción y Cataratas
9- 7-68	Excursión a Asunción y Cataratas
19- 7-68	Excursión a Asunción y Cataratas
1- 8-68	Excursión a Asunción y Cataratas
20- 8-68	Excursión a Asunción y Cataratas
5-10-68	Excursión al Alto Valle de Río Negro y Neuquén

Cheques de viajero

Iniciado en mayo de 1968, los meses transcurridos evidencian la aceptación favorable que este servicio ha encontrado en la masa societaria, como un medio seguro, cómodo y eficiente para portar valores, evitándole así el riesgo de llevar consigo dinero en efectivo.

El gráfico y cuadro adjuntos ilustran el movimiento operado, incidiendo las cifras de mayor venta con los períodos tradicionales de vacaciones en el país: junio-julio e inicios de la temporada estival. La tendencia compradora, por valores, desde un comienzo se orientó a los de mayor monto.

Totales generales de venta mensual, año 1968

(en miles de m$n.)

Mes	Venta	Acumulativo
Mayo	2.405	2.405
Junio	4.135	6.540
Julio	17.975	24.515
Agosto	14.686	39.201
Setiembre	9.805	49.006
Octubre	8.422	57.428
Noviembre	4.970	62.398
Diciembre	46.945	109.343

Trámites y emisión de documentos para viajes al exterior

Se detallan a continuación, comparativamente, las cifras que consignan las tareas realizadas durante los años 1967 y 1968:

	Año 1967	Año 1968
Libretas de Pasos por Aduana y/o Carnet de Passages en Douanes (L.P.A. y/o C.P.D.)	19.270	21.950
Certificado Internacional para automóviles	19.258	21.915
Permiso Internac. de Conducir (Conv. Ginebra)	35.625	24.539
Permiso Internac. de Conducir (Conv. U.S.A.)	6.695	21.858
Carta de Garantía ante Clubes Extranjeros	1	—
Chapa Distintivo "R.A."	15.356	16.942
Carnet de Presentación	95	74
Permiso Internac. de Cond. Extranj. (visados)	486	478
Certif. Inter. para Autom. Extranj. (visados)	36	6
Total de Operaciones	96.822	107.762

Trámites aduaneros

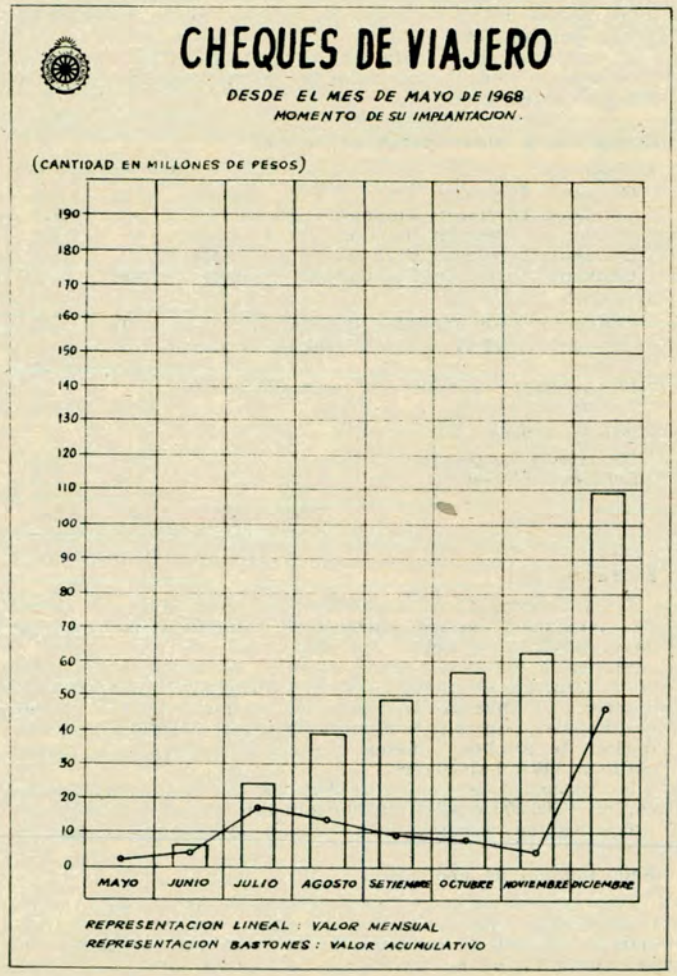
Durante el período comprendido entre el día 1º de enero de 1968 al 31 de diciembre del mismo año, se han efectuado los despachos de Aduana de vehículos automotores cuyas cifras se detallan en la estadística agregada a la presente.

En la misma se citan las distintas clases de operaciones, las que arrojan en el año las cifras que se mencionan a continuación en forma comparativa con las cantidades acusadas en el año 1967:

Información general

Se detallan a continuación las cifras comparativas que consignan los distintos aspectos de la labor realizada durante el transcurso de los ejercicios de los años 1967-1968:

	Año 1967	Año 1968
Atención de consultas telefónicas en materia de información caminera, orientación vial y actividades turísticas, tránsito (Patentes, Patentamientos, Transferencias, disposiciones y trámites municipales, etc.) servicios sociales y otros	116.000	126.220
Comunicaciones establecidas a larga distancia en proceso de recopilación de datos sobre Meteorología, Vialidad y Turismo, servicios de Balsas, etc.	1.842	1.973
Boletines diarios sobre información Vial y Turística	315	304
Correspondencia tramitada en lo referente a pedidos de itinerarios y material cartográfico, sobre consultas formuladas por asociados, delegaciones, filiales y dependencias del interior, fichas de inspección, remitos, telegramas, caza deportiva, reparticiones, entidades varias, etcétera	4.443	5.073
Material cartográfico valorizado y sin cargo (Hojas de Ruta) e ilustrativo sobre turismo, remitido a socios, delegaciones, filiales, dependencias del interior, reparticiones públicas, entidades, etcétera	479.880	613.576
Público atendido en el mostrador, sobre consultas de carácter vial, itinerarios, actividades turísticas, tránsito, patentes de automotores, renovación y cobro de patentes, servicios sociales, trámites municipales, etc.	131.900	187.780
Publicaciones cartográficas, descripciones, folletos y otros elementos ilustrativos facilitados en el mostrador	144.455	230.680
Publicaciones valorizadas, (Mapas, Guías, Cartas Turísticas, etc.) vendidas	53.964	70.822
Insignias de Radiador, vendidas	435	614



Señalamiento de caminos

Durante el transcurso del año fenecido se desarrolló una intensa actividad en numerosas rutas y zonas urbanas del país, siendo nuevamente la Provincia de Buenos Aires la más favorecida por el mayor volumen de obras.

Para la atención de las tareas en la red nacional (red troncal) se formalizó un importante convenio con la *Dirección Nacional de Vialidad*, el que tendrá una vigencia de 5 años y prevé la instalación mínima de 40.000 señales en 10.500 kilómetros de caminos pavimentados. Este acuerdo prevé la colocación de señales de nuevo diseño, mayor tamaño y amplia visibilidad, especialmente de noche, que se obtiene con la aplicación de material reflectante. Con este tipo de indicadores se dio comienzo a los trabajos convenidos, llevando a cabo el señalamiento de un tramo de la Ruta Nacional Nº 9 y la totalidad de la Ruta Nacional Nº 2.

También se suscribió un convenio por 5 años con la *Dirección Provincial de Vialidad* de La Rioja para instalar señales en su red provincial, habiéndose dado cumplimiento a las obras correspondientes a su primer año de vigencia.

Se convino con la Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros la colocación de indicadores de "Parada" de sus vehículos en las calles afectadas por el segundo operativo de cambio del sentido de circulación de algunas arterias de esta ciudad. Tal como ya es norma de la Entidad, se continuó colaborando con escuelas, hospitales, etc., de distintos puntos del país, mediante la colocación o envío de las señales de reglamentación correspondiente. En igual sentido y a pedido de las autoridades res-

pectivas, se efectuó la señalización interna de institutos militares, pistas de aprendizaje de conducción de automotores en las mismas, etc.

A continuación se detallan los trabajos ejecutados y su comparación con las actividades desarrolladas en el curso del año anterior:

Colocación y conservación de señales

	Año 1967	Año 1968
a) Camineras		
Convenio Dirección Vialidad Prov. Bs. As.	9.523	9.090
Convenio Dirección Vialidad Córdoba ...	—	913
Convenio Dirección Nacional de Vialidad	—	1.746
Convenio Dirección Vialidad de La Rioja	—	704
Convenio Dirección Vialidad del Chubut .	1.494	—
b) Urbanas		
Convenio YPF (señales especiales)	97	342
Convenio FATAP (parada vehículos pasajeros)	594	74
Municipales (señales de reglamentación urbana)	2.977	1.988
c) Señales varias		
Escuelas y hospitales	561	551
Señales diversas	359	472
TOTALES:	15.605	15.880

Educación vial

El Automóvil Club Argentino prosiguió con sus tareas de divulgación de las normas de tránsito y las medidas de seguridad que deben ser adoptadas por conductores y peatones. A ese efecto, unas veces en forma directa y otras por intermedio de nuestra revista AUTOCLUB o con la colaboración de diversas instituciones nacionales, provinciales, municipales, policiales y educacionales, se procedió a la distribución de afiches, folletos y otros elementos, que alcanzaron a 179.177 unidades.

Se dispuso la impresión de 9.000.000 de láminas para colocar en 4.500.000 cuadernos, conteniendo consejos viales para niños, los que se distribuirán a razón de 1.500.000 anuales.

Relevamiento de caminos

Por ser necesario el mantenimiento actualizado de la información relacionada con el estado vial y de construcción de la red de caminos de la República, se realizaron relevamientos en las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chubut, Entre Ríos, Misiones, Río Negro y parcialmente en la vecina República del Paraguay.

Las cifras comparativas de kilometrajes de caminos relevados y actualizados en los últimos años, son las siguientes:

Año	Rutas Relevadas			Rutas Actualizadas		
	Nacionales	Provinciales	Exterior	Nacionales	Provinciales	Totales
1966	4.704,2	12.405,5	—	2.635,7	929,8	20.675,2
1967	5.323,5	13.540,5	—	9.653,5	5.187,8	33.705,3
1968	3.492,3	10.371,9	2.934	14.447,9	7.144,9	38.391

Mapas, cartas y guías de turismo, etc.

Cumpliendo con el plan de publicaciones programado para el año 1968, se realizaron diversas ediciones turísticas y cartográficas, según el detalle siguiente:

Publicaciones impresas

Plano de la República Argentina (reimpresión)	50.000	ejempl.
Guía Turística de la Argentina (3ª edición)	40.000	"
Guía de Hoteles zona Patagonia	19.300	"
Guía de Hoteles zona Nordeste	8.200	"
Guía de Hoteles zona Noroeste, Cuyo y Centro	20.000	"
Guía de Hoteles zona Provincia de Buenos Aires	27.400	"
Carta Turística de la Provincia del Neuquén	35.000	"
Carta Turística de Córdoba	130.000	"
Hoja de Zona Nº 3	50.000	"
Hojas de Ruta varias (24 motivos)	1.090.000	"
Resumen de Servicios del ACA (separata)	30.000	"
TOTAL:	1.499.900	ejempl.

Publicaciones en impresión

Hoja de Zona Nº 5	50.000	ejempl.
Guía Turística e Informativa Zona Nº 6	50.000	"
Carta Turística de la Provincia de Entre Ríos	20.000	"
Hojas de Ruta —varias— (24 motivos)	1.250.000	"
TOTAL:	1.370.000	ejempl.

Una mención especial merecen los convenios suscriptos con Organismos Nacionales y Provinciales, mediante los cuales la Institución contribuye con su aporte al desarrollo de la Vialidad y del Turismo. El más importante fue el realizado con la Dirección Nacional de Vialidad, para la confección de un mapa general de cada una de las provincias y 100 motivos de Hojas de Ruta. El suscripto con la Dirección de Vialidad de la Provincia de Córdoba, por la impresión de 100.000 ejemplares de esa Provincia; con la Dirección de Vialidad de Entre Ríos, por la edición de 20.000 ejemplares de la carta de ese Estado y con la Dirección Provincial de Vialidad del Neuquén, por 30.000 ejemplares.

De acuerdo con el ofrecimiento de ayuda técnica efectuado por el Automóvil Club Argentino, en la reunión de la F.I.T.A.C. llevada a cabo en Asunción, se está concluyendo el croquizado de los relevamientos efectuados en la República del Paraguay, habiéndose realizado el dibujo del original de la ruta Asunción-Puerto Stroessner.

Las publicaciones citadas precedentemente fueron realizadas en base a trabajos y material existente en los respectivos ficheros. A los efectos de actualizarlos se hicieron giras de relevamiento y se obtuvo información de distintas fuentes fidedignas y de reconocida competencia.

Estudios de tránsito

A pedido de las autoridades municipales de varias ciudades, tales como: San Luis, Las Rosas (Santa Fe), Esperanza (Santa Fe), Villa María (Córdoba), San Antonio de Areco (Bs. As.), Quilmes (Bs. As.), Chivilcoy (Bs. As.), Olavarría (Bs. As.) y Chascomús (Bs. As.), se realizaron estudios para establecer el adecuado ordenamiento del tránsito automotor en las mismas, proponiéndose en cada caso —como colaboración— las conclusiones obtenidas y sus posibles soluciones.

Realizóse la planificación y supervisión de encuestas y censos sobre estacionamiento en la Av. 9 de Julio, para determinar la posibilidad de construir playas de estacionamiento a distinto nivel en esa arteria.

Se mantuvo permanente contacto con organismos nacionales, provinciales y municipales, con el objeto de obtener mejoras o solicitar la adopción de algunas medidas, inclusive de algunas sugeridas por nuestras filiales, asociados y otras instituciones vinculadas al tránsito.

Tránsito, patentes, asesoramiento sobre faltas municipales

Fueron atendidas todas las gestiones y solicitudes formuladas por los señores asociados relacionadas con los diversos trámites municipales y ante organismos vinculados con el automotor. Igualmente fueron satisfechos los pedidos formulados desde el interior del país, a través de las distintas dependencias y/o representantes que la Entidad posee.

Se detallan seguidamente las cifras comparativas del presente ejercicio con respecto al anterior, que demuestra un mayor incremento en la prestación de los servicios:

	Año 1967	Año 1968
Registros de Conductor y sus renovaciones	49.823	54.827
Transferencias de vehículos	16.348	14.535
Patentamientos distintos vehículos	15.232	9.823
Certificaciones de domicilios	12.083	13.527
Autorizaciones distintos trámites	17.921	18.847
Declaraciones Juradas (Ley 14.385 y otras)	16.739	19.105
Certificaciones de firmas (Cap. Fed. y Prov. Bs. As.)	14.055	15.219
Cobros patentes Cap. Fed. y Prov. Bs. As.	22.837	3.120
Trámites de asesoramientos Prov. Bs. As.	16.497	17.439
Distintos trámites del Tribunal de Faltas	10.065	11.162
Distintos trámites rubros de tránsito	13.122	13.914
Distintos trámites rubros patentes	12.749	15.891

Escuela Técnica de Conducción y Tránsito

La Escuela Técnica de Conducción y Tránsito inició sus cursos con una concurrencia de 4.163 alumnos, superando al año 1967 que fue de 2.983 alumnos, los que se desenvolvieron en 68 divisiones.

La enseñanza teórica que comprende los programas correspondientes a Educación Vial, Accidentes de Tránsito y Mantenimiento de Automotores, se desarrolló con normalidad.

En lo que se refiere a la enseñanza práctica, se realizó en la pista de aprendizaje del parque 3 de Febrero, habiendo adquirido la Entidad para práctica de manejo 16 vehículos nuevos que totalizan 28 unidades con las ya existentes. El número de alumnos que recibieron prácticas se estiman en 280, dentro del horario de 7.30 hasta 21.30 horas.

Como en años anteriores el gabinete psicotécnico, con sus aparatos de precisión, siguió cumpliendo su importante mi-

sión de verificar reacciones y agudeza visual, habiéndose realizado revisaciones en el orden siguiente:

Alumnos Escuela	4.163
Auxilio Mecánico	286
Socios	61
Reparticiones oficiales	15.158
Empresas particulares	20

El total de alumnos ingresados en la Escuela desde 1962 al 31 de diciembre de 1968 fue de 21.159.

Inauguración del Edificio: El Automóvil Club Argentino concretó un importante proyecto: el edificio del parque 3 de Febrero, que fue inaugurado el 12 de setiembre de 1968. Al mencionado acto concurrieron las autoridades de la Entidad, representantes municipales y otros distinguidos invitados.

Educación vial práctica para niños en la pista del parque 3 de Febrero: Con el objeto de extender la prestación de los servicios, en este caso a los hijos de los señores asociados, se ha puesto a disposición de los mismos 20 cochecitos que brindan a lo niños momentos de sano esparcimiento. Dicha tarea está supervisada por personal especializado, que cuida y enseña al tiempo que se desarrolla dicha actividad recreativa. El horario dedicado al mundo infantil se limitó a los días sábados y domingos de 10 a 12.30 y de 16 a 20 horas.

Escuela de Mecánica y Capacitación

El año 1968 fue un año de expansión de la Escuela de Mecánica y Capacitación del Automóvil Club Argentino, y se pudieron cristalizar viejos anhelos, al iniciarse el curso de Mecánico en Automotores. La obra ya había comenzado anteriormente con los cursos de Mecánica Ligera (quince cursos realizados durante el año 1967). Se acrecientan a veintisiete, es decir, un 80 % más que en el año anterior. Lo mismo ocurrió con los cursos de Carburación y Encendido: de dos cursos anuales se pasó a cinco en el siguiente, capacitando en tres de ellos a cuarenta y cinco mecánicos o futuros mecánicos de auxilio y se programaron y dictaron dos cursos de Afinado Mayor para público y un curso de Aspirantes a Supervisores para el personal del ACA.

El 1º de abril se abrieron las puertas a la mecánica a ciento setenta alumnos del curso de Mecánico en Automotores, obra de gran envergadura y objeto fundamental de la Escuela, de los cuales se espera que ciento dos comiencen el 2º año, más otros nuevos ciento sesenta que iniciarán el 1er. año.

Pero éste no fue solamente un año de expansión, sino también de programación de cursos, dado que se cambiará la duración de los mismos, para darles una mayor agilidad, hecho que repercutirá directamente en beneficio de los asociados brindándoles nuevas oportunidades y mejores cursos.

Asimismo, estos cursos permiten que alumnos egresados de Escuelas Técnicas Nacionales, en carácter de becados, agreguen a sus conocimientos y prácticas, otras nuevas y de tal manera puedan canalizar y desarrollar sus aptitudes docentes.

La labor de la Escuela en el ejercicio 1968 puede sintetizarse en las siguientes cifras comparativas con el año anterior:

Escuela de Mecánica

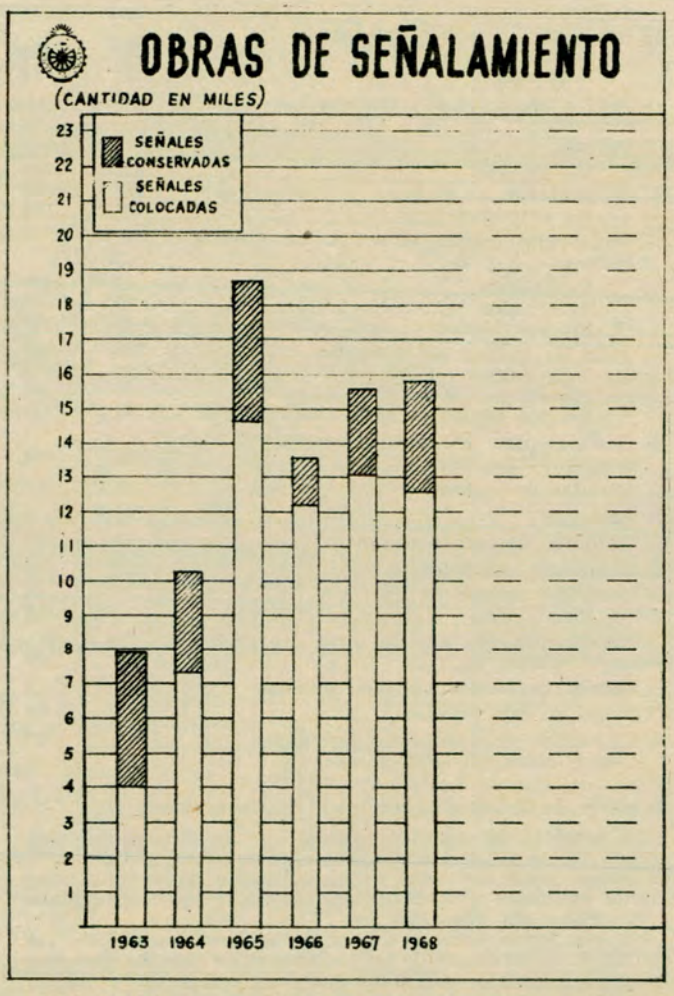
Curso realizado	Año 1967 Cant. de cursos	Año 1967 Alumnos	Año 1968 Cant. de cursos	Año 1968 Alumnos
Mecánica Ligera ..	15	193	27	358
Carburación	1	18	2	31
Encendido	1	14	1	15
Afinado Mayor	—	—	2	15
Mec. de Automotores	—	—	1er. año	170
Totales	17	225	33	589

Escuela de Capacitación

Curso realizado	Año 1967 Cant. de cursos	Año 1967 Alumnos	Año 1968 Cant. de cursos	Año 1968 Alumnos
Carburación	1	20	3	45
Encendido	1	20	3	45
Asp. a Supervisores	—	—	1	18
Asp. a Jefe Filial ..	—	—	1	10
Totales	2	40	8	118

Asesoría Jurídica

La Asesoría Jurídica ha prestado el asesoramiento correspondiente especializado, a los socios de la capital y del interior y las consiguientes gestiones extrajudiciales respecto de los accidentes automovilísticos acaecidos a los mismos.



Además del asesoramiento permanente a la Administración del Club, se ha prestado asistencia jurídica a los órganos directivos de la Entidad y al Tribunal de Honor, y tramitado los expedientes radicados ante reparticiones públicas que requieren su presentación, atendiendo, asimismo, las cuestiones a que pueden dar lugar las propiedades del Club.

Intervino en la concertación y redacción de numerosos contratos de diversa índole con personas privadas y públicas, y tomó ingerencia en el cumplimiento que se da a los mismos.

La Asesoría Jurídica tuvo a su cargo también todas las demás cuestiones que se ventilan ante la Justicia Nacional y el control de los juicios respectivos existentes en el interior del país.

Servicios a los asociados

	1967	1968
a) Consultas evacuadas personal o telefónicamente	12.720	10.600
b) Consultas evacuadas por correspondencia, varios, interior y exterior	3.500	3.000
c) Gestiones extrajudiciales ante terceros, sociedades, compañías de seguros, reparticiones públicas, etc.:		
Verbalmente	4.360	4.800
Por nota	1.432	1.450
d) Constancias obtenidas en Registros Municipales de la Capital Federal y provinciales	175	87
e) Propuestas de indemnizaciones obtenidas	174	157
f) Subsidios por fallecimiento en accidentes automovilísticos:		
En trámite	140	148
Iniciados	141	132
Pagados	118	110
Rechazados	12	19

Servicios a la Entidad

a) Dictámenes	620	693

	1967	1968
b) Respuestas a requerimientos:		
Oficios	152	208
Embargos	58	43
c) Juicios promovidos y tramitados:		
Promovidos por el ACA en Capital Federal:		
En trámite	229	300
Archivados	66	146
En actividad	163	154
Promovidos contra el A.C.A. en Capital Federal:		
En trámite	62	300
Archivados	19	146
En actividad	43	154
Total de juicios en actividad	206	182
Total de Juicios en trámite	291	338
Promovidos por el ACA en el interior	55	48
Promovidos contra el ACA en el interior	41	33
d) Gestión para el cobro extrajudicial de deudas particulares	425	604
e) Minutas de poderes	35	18
f) Protestos	41	4
g) Trámites de escrituración	35	35
h) Inmuebles escriturados	—	8
i) Control y sellado de contratos	76	78
En vigencia		314
j) Expedientes en trámite ante reparticiones públicas		279
k) Cobros realizados en rep. Públicas		19
l) Pagos en rep. Públicas		39
m) Gestiones extrajudiciales por daños	215	303
Cobros extrajudiciales	16	13

Asesoría de Asuntos Laborales y de Concesiones

La Asesoría de Asuntos Laborales y de Concesiones fue creada debido al incremento incesante de problemas de índole laboral y los derivados de la prestación de servicios mediante empresas concesionarias, comenzando sus funciones a principios del año 1968.

En esa forma tiene a su cargo la formalización de los contratos de concesión de las Estaciones de Servicio, moteles, bares, restaurantes, playas, estaciones adheridas, y demás servicios que presta la Entidad por intermedio de concesionarios; asimismo, contratos de locación de obra o servicios que se prestan al Club por medio de empresas o personas individuales, interviniendo en toda cuestión referente a los mismos.

Además tomó a su cargo la defensa legal del ACA en los juicios laborales que se le siguen en la Capital Federal y Gran Buenos Aires, teniendo el contralor de los del interior del país, continuando con el asesoramiento legal en materia laboral.

El resultado de este año de labor surge de las estadísticas siguientes:

Juicios tramitados en Capital Federal

Pendientes al 1º de enero de 1968	16
Iniciados durante el año 1968	13
Tramitados durante el año 1968	29
Terminados en el año 1968	19
Pendientes al 31 de diciembre de 1968	10

Resultado de juicios terminados en 1968 en Capital Federal

Ganados	10
Conciliados y transigidos	5
Perdidos	4
Total terminados en 1968	19

Juicios tramitados en el interior del país

Pendientes al 1º de enero de 1968	9
Iniciados durante el año 1968	12
Tramitados durante el año 1968	21
Terminados en el año 1968	4
Pendientes al 31 de diciembre de 1968	17

Resultado de juicios terminados en 1968 en el interior del país

Ganados	2
Conciliados y transigidos	1
Perdidos	1
Total terminados en 1968	4

Los contratos con profesionales, empresas, etc. (de locación de obra en general), tramitados y realizados durante el año 1968 fueron 47.

Los Contratos de Concesión de Estaciones de Servicio formalizados durante el año 1968 fueron 100.

Contratos de bares, buffets, restaurantes, moteles, hoteles, estaciones adheridas, etc.

Contratos existentes al 31-12-68: Estaciones Adheridas	142
Contratos actualizados por prestación de Auxilio Mecánico	3
Total:	145
Contratos rescindidos al 31-12-68	34
Notas varias referentes a Estaciones Adheridas	182

Contratos existentes al 31 de diciembre de 1968

Moteles y Hoteles	15
Peluquerías	2
Playas	2
Quioscos	2
Bares, Buffets y Restaurantes	23
Carpetas con antecedentes de otras concesiones en estudio	12
Total:	56

Contratos confeccionados en 1968

Moteles y Hoteles	13
Playas	2
Bares y Buffets	12
Total:	27
Contratos rescindidos al 31-12-68	22
Notas varias referentes a Moteles, Bares, Buffets, Restaurantes, Peluquerías, Quioscos y Playas	296

Casas adheridas

El evidente interés demostrado por los socios por el plan de Casas Adheridas que le ofrece la Entidad, hizo que se agotaran las nóminas en las que figuran los datos referentes a las mismas, habiendo sido necesario en 1968 confeccionar nuevos listados y folletos para responder a la constante demanda.

A principios de dicho año se confeccionaron nuevas nóminas de los comercios y profesionales adheridos del interior del país, como así también, posteriormente, un folleto editado especialmente para las adhesiones de Capital Federal, alrededores y La Plata.

Las casas adheridas al 31 de diciembre de 1968 eran más de 2.700.

Biblioteca

La concurrencia de asociados y público en general a la Biblioteca del Automóvil Club Argentino fue, durante el año 1968, de 5.038 personas; se atendieron numerosas consultas y se facilitaron, en calidad de préstamo, 2.112 libros.

La recepción de revistas y publicaciones, alcanzó a 560 ejemplares entre nacionales y extranjeras, extrayéndose por medio del fichado los artículos de interés para el ACA, dándose preferencia a los siguientes temas: tránsito, turismo, vialidad, técnica automotriz y técnica diversa, que constituyen un importante material de consulta.

Asimismo, se incorporaron 360 libros provenientes de compras y donaciones.

El canje de publicaciones que la Biblioteca mantiene con distintos organismos nacionales y extranjeros, fue incrementado con nuevos contactos que proporcionaron una importante y valiosa documentación.

Telecomunicaciones

En el transcurso del ejercicio se comenzó la ampliación de la red de telecomunicaciones, proveyendo nuevas unidades del sistema en banda lateral única (B.L.U.) con sus torres, mástiles y antenas adecuados, habiéndose instalado 39 equipos en dependencias del interior del país donde no los había, y se reemplazaron las radioestaciones de otras 18 filiales y estaciones de servicio, incluyéndose 2 unidades móviles terrestres.

Las estaciones radioeléctricas nuevas, agrupadas funcionalmente en torno a las cabeceras que son asiento de los inspectores regionales, fueron libradas inmediatamente al servicio habiéndose intercambiado 9.858 mensajes, de los cuales 6.228 corresponden al tráfico general de la Institución y los 3.630 restantes contienen la información recibida diariamente sobre estado del tiempo y de los caminos en el interior del país, suministrada durante 1968 por 56 estaciones.

En el sistema de radiocomunicaciones correspondiente al servicio de auxilio mecánico de la Institución, la Sección instaló 64 transceptores en otros tantos vehículos, haciendo lo propio con estaciones de base en Mercedes y en Punta Indio, a la vez que se reemplazaron las radioestaciones de base en Mar del Plata, Samborombón y La Plata, todas en la provincia de Buenos Aires, instalándose un equipo de base en Miramar para apoyo de los móviles que patrullan las rutas de la costa atlántica en la temporada de verano.

Para agilitar el servicio ya citado de auxilio mecánico se solicitó y obtuvo de la Secretaría de Estado de Comunicaciones, la autorización para operar en un nuevo canal VHF, adquiriéndose e instalándose asimismo el nuevo transceptor de base para esta Central Buenos Aires, dotándoselo de antena soportada por un nuevo mástil de 60 metros de alto ubicado en la terraza del edificio.

La Sección efectuó también la adaptación de los equipos móviles de radio para operar en el nuevo canal; ejecutó durante el ejercicio el mantenimiento de todas las radioestaciones de la Institución, tanto en la Capital Federal y su zona conurbana como en el interior del país, y de otros equipos electrónicos de la Sede Central, traducido todo ello en las 728 obras abiertas en la Sección Telecomunicaciones en 1968, que incluyen el mantenimiento y operación del servicio de audioamplificadores fijo en la Central y de unidades móviles en otros edificios del Club.

Se dio comienzo a la renovación de la estación radioeléctrica para radioaficionados adquiriéndose un nuevo transceptor en el sistema de banda lateral única y ejecutándose la instalación de una antena orientable por control remoto y soportada por una torre independiente.

La Sección tuvo a su cargo la organización, puesta en funcionamiento y atención del servicio de radiocomunicaciones en el dispositivo de seguridad en las competencias automovilísticas patrocinadas por la Institución.

Servicio de aviación

A principios del año 1968, con la adquisición de la aeronave Piper PA 32 Cherokee LC ITI, se pone en vigencia el Servicio de Aviación.

La dotación de material se incrementa en el mes de julio con la adquisición de la aeronave Piper PA 31 Navajo LV JGN.

Ambas máquinas han constituido un moderno y rápido medio de transporte al servicio de la Entidad, sus organismos internos y entes oficiales que así lo han requerido.

El resultado obtenido fue por demás halagüeño, pues facilitó el desplazamiento de directivos y funcionarios en misiones oficiales. Así pudieron recorrerse largas distancias en menor tiempo y cumplir una labor más intensa.

Por otra parte, y dentro de los objetivos que se le fijaron, se ha ido conformando la estructura necesaria a efectos de prestar el servicio societario que fue el fundamento principal de su creación, en vigencia estimada para los primeros meses del año 1969.

Dentro de la actividad desarrollada puede señalarse:

1. Asistencia de autoridades a inauguración de estaciones y moteles.

2. Asistencia de autoridades al Primer Seminario Regional de Filiales.

3. Asistencia de autoridades a aniversarios de los Automóviles Club de Chile, Uruguay y Touring y Automóvil Club del Perú.

4. Cooperación con autoridades provinciales y policiales.

5. Traslado de accidentados en competencias automovilísticas.

6. Traslado de autoridades del Club en tareas específicas: inspecciones, verificaciones, recepción de moteles, etc.

7. Distribución de los cheques del viajero.

8. Distribución de equipos de radio a las distintas Filiales del interior.

Actividad de los aviones

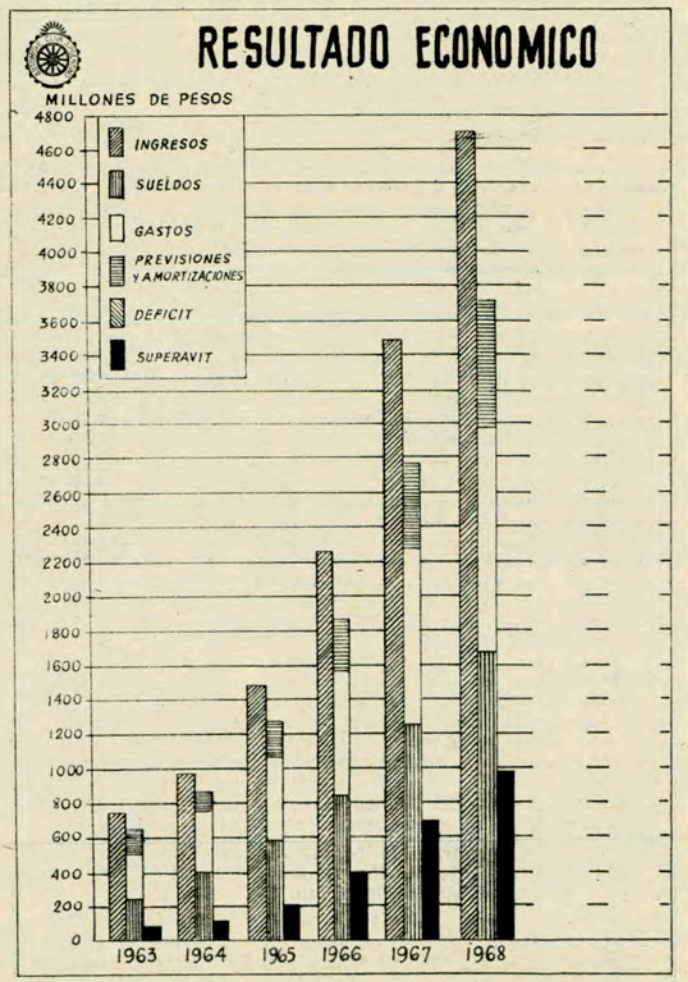
Piper PA 32 Cherokee LV ITI (a partir del mes de enero de 1968):

Total de horas de vuelo: 357 h 05'. Kilómetros recorridos 82.129.

Piper PA 31 Navajo LV JGN (a partir del mes de julio de 1968):

Total de horas de vuelo: 303 h 45'. Kilómetros recorridos: 100.136.

En total, con ambas aeronaves se realizaron 660 h 50' de vuelo y se recorrió una distancia de 182.265 kilómetros.



Métodos y estudios

La actividad de procesamiento de datos, a cargo de esta dependencia se incrementó considerablemente durante el año, alcanzando un aumento aproximado del 75 % el volumen de información procesada mediante la computadora electrónica IBM 1440. En particular se destaca la incorporación de la tarea de emisión de cupones para 140.000 socios (activos urbanos), aparte de los 218.000 plenarios ya incorporados el año anterior. Asimismo, en lo que se refiere a la actividad de seguros, el ingreso de aproximadamente 30.000 nuevos asegurados demandó la utilización de 100 % más de capacidad de archivo y la consecuente emisión de igual número de pólizas y avisos de vencimiento.

Teniendo en cuenta la próxima instalación del Sistema Electrónico IBM 360, se iniciaron los trabajos de planeamiento y programación para la puesta en marcha del mismo. A tales fines, durante el año 1968 el personal asistió a los cursos de capacitación para el manejo del nuevo sistema. También durante el transcurso del año se produjo la instalación de los nuevos modelos de máquinas perforadoras y verificadoras y el reemplazo de la unidad impresora del Sistema 1440 por un nuevo modelo que aumenta en un 100 % la velocidad de operación.

En lo concerniente a las labores de organización y métodos, la División completó la integración de su cuerpo de analistas de sistemas, consolidando las tareas de racionalización de los procedimientos administrativos de la Institución.

Servicio de Prensa

La difusión de los más destacados hechos acontecidos dentro de la Institución, labor específica de esta Oficina, se realizó utilizando los siguientes medios:

Boletín interno

Con la edición semanal del Boletín Interno se mantuvo informadas a todas las dependencias de la Sede Central y

demás representaciones de Capital Federal e interior del país, del acontecer diario y de las innovaciones y ampliaciones de los servicios que se brindan a la masa societaria; asimismo, se hizo conocer mediante las ediciones extras de este Boletín todo aquello que por su importancia requiriera una rápida y especial difusión.

Boletín de los caminos

A manera de colaboración con la prensa y a fin de mantener informados a través de ella a los asociados y automovilistas en general, diariamente se publicó, como ya es costumbre, el boletín sobre el estado de rutas y caminos de nuestro país, destacando principalmente los tramos desmejorados por factores climáticos.

Comunicados de Prensa

Motivados por inauguraciones, ampliaciones de la red servicial y/o cualquier otro acto trascendental por su naturaleza, se confeccionaron los Comunicados de Prensa y notas especiales, que los distintos sectores de la prensa oral, escrita y televisada recibieron y difundieron sin escatimar esfuerzos, dedicando a este fin espacios destacados dentro de sus respectivos órganos.

Como siempre, el espíritu de colaboración con toda actividad periodística ha animado la tarea de esta Oficina, manteniendo de tal manera la cordialidad recíproca existente, a través del tiempo, entre la Entidad y las distintas organizaciones al servicio de la información. En este año, como en otros, fue muy amplia la acogida que nuestras noticias tuvieron por parte de la prensa nacional.

ACTIVIDADES VARIAS

Culturales

Intensa y variada fue la actividad cultural de la Entidad, desarrollándose actos en los cuales participaron prestigiosas personalidades nacionales y extranjeras, cuya actuación mereció el amplio apoyo de los asociados y público en general.

El detalle del ciclo cultural y los disertantes que participaron de él es el siguiente:

Miércoles 24 de abril: Conferencia a cargo del Director de la Oficina de Información de la Secretaría General de la OEA, Dr. José María Cosentino.

Martes 4 de junio: Mesa Redonda con el auspicio del Consejo Argentino del Alcoholismo. La disertación estuvo a cargo del profesor de Toxicología, Dr. Alberto Calabrese.

Miércoles 26 de junio: Conferencia a cargo de S.E. el embajador de Colombia, Dr. Lucio Pabón Núñez.

Martes 16 de julio: Conferencia a cargo del Sr. Agregado Cultural de la Embajada del Perú, D. Alfredo Cánepa Sardón.

Miércoles 28 de agosto: Conferencia a cargo de la escritora y periodista, Sra. Virginia Carreño.

Miércoles 23 de octubre: Conferencia a cargo del maestro Juan Emilio Martini y recital musical con los cantantes Luisa Sofía, Renato Sassola y Bruno Tomaselli.

Miércoles 20 de Noviembre: Conferencia a cargo del señor embajador del Japón, D. Ichiro Kawasaki.

Jueves turísticos

Como en años anteriores este tradicional ciclo del Automóvil Club Argentino contó con la entusiasta adhesión de los asistentes, que pudieron apreciar las interesantes disertaciones sobre temas turísticos, como asimismo las exhibiciones de películas cinematográficas y de diapositivas.

Los actos programados se desarrollaron en la siguiente forma:

Jueves 6 de junio: Films turísticos y disertación a cargo del Director del Fondo Nacional de las Artes, doctor Augusto Raúl Cortazar.

Jueves 27 de junio: Films turísticos y disertación a cargo de la Coordinadora de Turismo de la Casa de Tierra del Fuego, Sra. Ilda N. B. Maiztegui de Fígari.

Jueves 11 de julio: Films turísticos de Argentina y Canadá.

Jueves 25 de julio: Films turísticos y disertación a cargo del Cnel. (R) Raúl Gómez Fuentealba.

Jueves 8 de agosto: Films turísticos y disertación a cargo del Sr. Juan Pedro Erreca.

Jueves 22 de agosto: Films turísticos y disertación a cargo del Sr. Alberto N. Antonini.

Jueves 12 de setiembre: Films turísticos y disertación a cargo del Dr. José Ulises López.

Jueves 19 de setiembre: Films turísticos y disertación a cargo de la Sra. Lola Tapia de Lesquerre.

Jueves 26 de setiembre: Films turísticos y disertación a cargo del representante de la Provincia de Salta, Cnel. (RE) Federico C. Day.

Jueves 3 de octubre: Conferencia a cargo del Asesor de Turismo del Chubut, D. Norberto C. Ciampoli, acompañado por films documentales.

Jueves 21 de noviembre: Conferencia a cargo del señor Rodolfo I. Bravo, ilustrada con diapositivas.

Locales de la Entidad

El Salón de Actos y el Anfiteatro de sede central fueron cedidos durante el presente ejercicio en 82 y 114 oportunidades, respectivamente. Se alternaron las actividades propias del ACA y las desarrolladas por otras Instituciones, que consistieron en conferencias, convenciones comerciales, exposiciones florales, proyección de películas técnicas, etc.

Carnets honorarios

De acuerdo con disposiciones estatutarias, en el curso de 1968 fueron entregados 69 carnets honorarios a integrantes del Poder Ejecutivo Nacional, Provincial, Municipal y Cuerpo Diplomático.

Carnets especiales

Se otorgaron 127 carnets especiales a distintos funcionarios radicados en el país.

Personal

La cantidad de empleados en relación de dependencia con la Entidad era, al 31 de diciembre de 1968, de 2.552 agentes en todo el país.

Mesa de entradas y expedición

Se detallan seguidamente las cifras de piezas despachadas y de recibidas en el curso del ejercicio que acaba de finalizar:

Piezas Recibidas	Año 1968
Simples	231.000
Certificadas	35.000
Expresos	22.000
Encomiendas	7.100
Telegramas	6.200
	301.300

Piezas Despachadas	Año 1968
Simples	568.108
Certificadas	171.020
Expresos	14.277
Encomiendas	5.435
Telegramas	5.800
Revista AUTOCLUB	2.266.147
Total:	3.030.787

Compras y maestranza

Debido al constante incremento de las actividades de la Entidad y a su creciente expansión, se debió asegurar el oportuno suministro de materiales necesarios para su mejor desenvolvimiento.

Seguidamente se consignan las cifras comparativas en el presente ejercicio con el del año anterior:

	Año 1967	Año 1968
Pedidos efectuados a Compras	7.558	8.406
Número de Licitaciones efectuadas	762	870
Número de casas invitadas	8.618	9.270
Cantidad de compras efectuadas	6.831	10.007
Número de casas invitadas en concursos telefónicos de precios	27.000	32.000
Despachos a Comisión Directiva	382	367
Almacenes		
Despachos al interior de mercaderías y equipamientos varios	2.600	3.500
Imprenta		
Trabajos terminados	830	1.179

Buffet

Como en años anteriores, el servicio de Buffet en las dependencias del Club se siguió prestando por medio de sus concesionarios y por administración. En algunas Estaciones se efectuó el servicio de minutas.

Se realizaron tareas de control mediante el registro de proveedores del interior, comparándose costos y precios de venta, efectuándose inspecciones periódicas. ♠

Franqueo pagado Concesión 4938
Tarifa reducida Concesión 209
Correo Argentino Central (B) Sucursal 61 B
Impreso en Fabril - Julio 1969 Industria Argentina



Renault 4: Con alegría interior y exterior.

Hay alegría interior en sus asientos cómodos, confortables, para sentarse como uno quiere. También hay alegría en su volante ágil y su palanca de cambios cónica: la alegría de un manejo vivaz, divertido, con swing. Cómplice de mil aventuras. Y por fuera? Por fuera la alegría también estalla en una variada gama de colores sólidos y metalizados, capaces de atrapar las mil luces de una noche de fiesta o el sol brillante de un cálido día de playa. El Renault 4 es joven . . . y por eso le gusta vivir a la par de la gente joven, ya sea de edad o de espíritu. Con él, IKA-RENAULT ha logrado lo que ningún otro fabricante de automóviles había conseguido: ponerle cuatro ruedas a la alegría.

Y un motor para llevarla a todas partes.



Renault 4: cuatro ruedas a la alegría.

RENAULT 4 es un producto

IKA RENAULT

RENAULT: Primera en toda Francia. Primera en producción y primera en exportación de automotores.

RELATOR


FIAT
600