AUTO CLUB

año IX · nº 48 · set / oct
1969 · buenos aires

EL MUNDO DE LOS ELEFANTES MARINOS

ANA EMILIA LAHITTE

UN ARQUETIPO ARGENTINO

JUAN ANTONIO SOLARI

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



$ 200.-



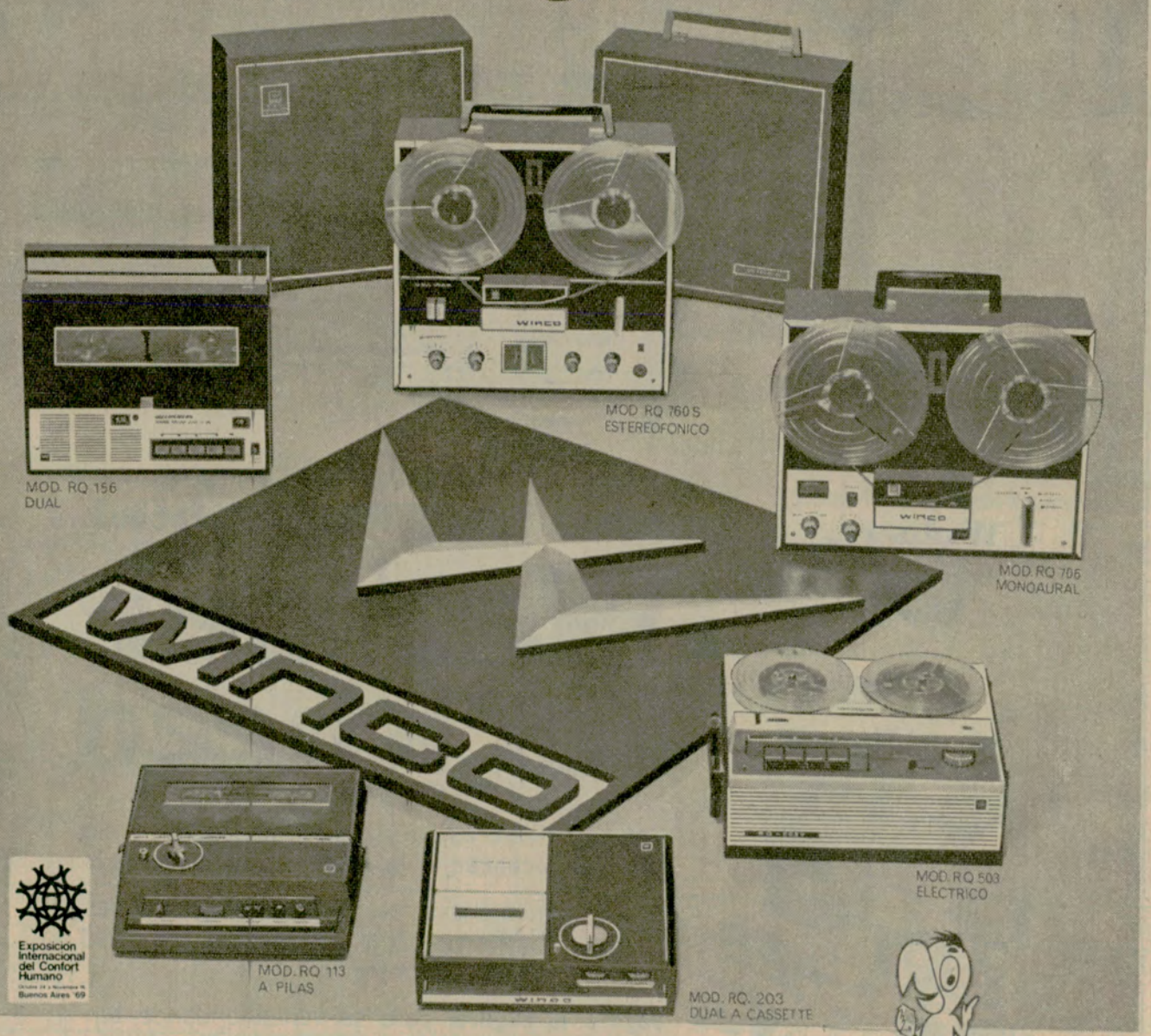
"Serenidad Espacial"

Ingeniería del silencio

FAIRLANE Ford

Julio C. Sarno y Ass.

linea WINCO para grabar



Exposición internacional del Confort Humano
Buenos Aires '69

Con el respaldo de un complejo industrial que exporta calidad

Una línea completa de grabadores que ofrece la posibilidad de elegir entre 6 modelos, desde el superportátil, hasta el incomparable estereofónico.

GARANTIA TOTAL: 1 AÑO **SERVICE Y REPUESTOS ASEGURADOS EN TODO EL PAIS**

FABRICADOS POR WINCO S. A. CON LICENCIA DE MATSUSHITA ELECTRIC Cº. JAPON

GRABADORES WINCO

SERVICIOS TECNICOS AUTORIZADOS EN CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES

BUENOS AIRES: SERVICIO TECNICO CENTRAL: CASTRO BARROS 250 - **CABALLITO:** GAONA 1301 - **LINIERS:** CARHUE 171 - **AVELLANEDA:** LAPRIDA 71 - **LA PLATA:** CALLE 11 Nº 506
LANUS OESTE: ALCORTA 19 - **VICENTE LOPEZ:** URQUIZA 1539 - **MORON:** RIVADAVIA 18431 - **QUILMES:** HUMBERTO 1º 79 - **QUILMES:** ALEM 59

GURATTI Y VISO

T 654



VAYA A LO SEGURO!...

Y LO SEGURO ES LA LINEA COMPLETA DE

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS



Con seguridad, usted ya usa Flúido para Frenos **Wagner Lockheed.** ¡Ha elegido muy bien!

Sea igualmente exigente en materia de repuestos para sus frenos. Opte por **Wagner Lockheed** y tendrá protección integral.

Vaya a lo seguro: pare su vehículo donde tengan la línea completa **Wagner Lockheed.** Son los repuestos que su seguridad exige y que sus frenos necesitan.

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS WAGNER LOCKHEED

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 Corporation, U. S. A.**

A-18

POR DEMOLICION Y AMPLIACION DE NUESTRO MONUMENTAL EDIFICIO

LIQUIDAMOS UN

AHORA MAS QUE

LOZAPLAT

GRAN STOCK A PRECIOS INCREIBLES...

NUNCA COMPRE POR MENOR A PRECIO DE MAYOR

CORRIENTES 2699

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



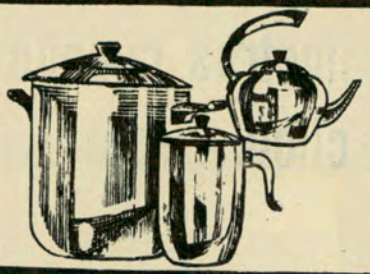
COMPLETO 12 Personas
$38.000

GAMUZA
Jgo. 101 Piezas
INCLUIDO PESCADO



$21.000

BATERIA COCINA INOXIDABLE TERMICA



15 Piezas
$4.500

JOHNSON
INOXIDABLE
Juego 101 Piezas



$ 15.900



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

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

PRODUCTO de PLATA LAPPAS
Mod. Blanco Lantel



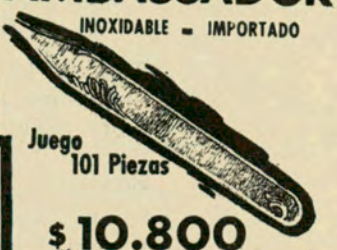
Juego 101 Piezas
INCLUIDO PESCADO
$ 23.500

GAMUZA
Mod. EMBAJADOR

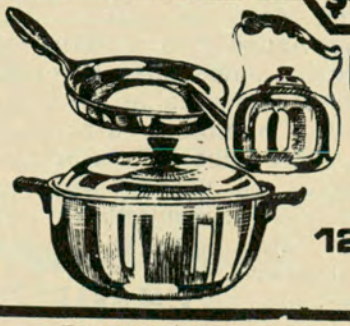


Juego 101 Piezas
INCLÚIDO PESCADO
$32.000

AMBASSADOR
INOXIDABLE - IMPORTADO



Juego 101 Piezas
$ 10.800



BATERIA COCINA ACERO INOXIDABLE
IMPORTADO
18 \ 8
12 Piezas
$ 8.900

ACERO INOXIDABLE
PULIDO
IMPORTADO



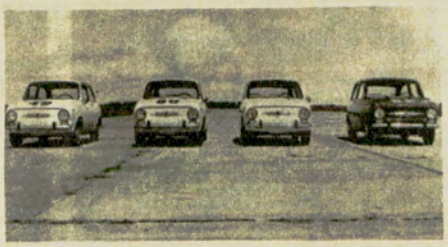
Juego 101 Piezas
$7.900

EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR

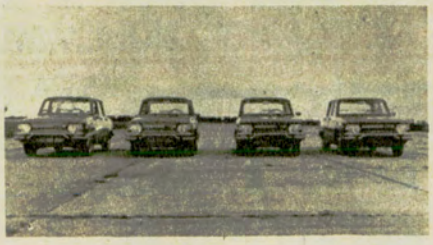
T. E. 89-9321 — Unica dirección CORRIENTES 2699 — T. E. 88-2882

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5% PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

G. MONART

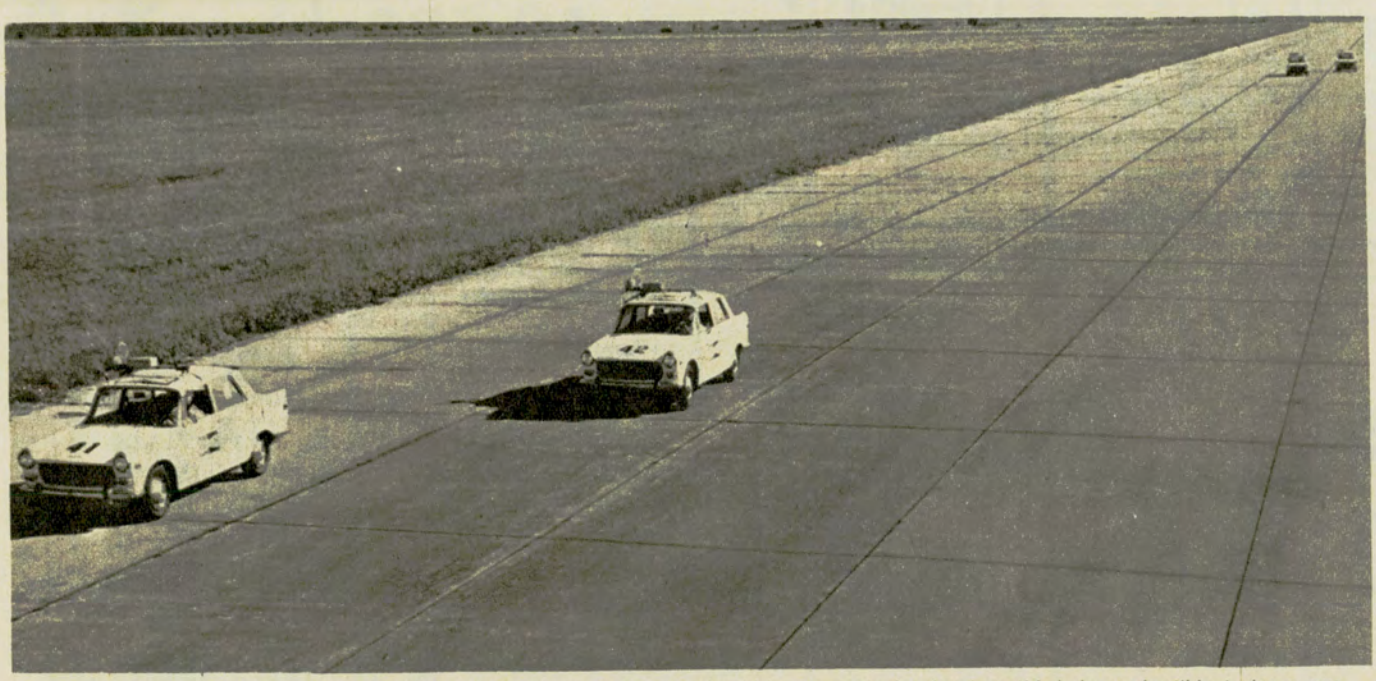






T 695

Fiat, Citroën, Renault y Peugeot lograron recorrer más kilómetros cuando usaron Bujías Champion Turbo-Action.



En una prueba de economía de combustible, 4 Peugeot, con recipientes de vidrio que contenían igual cantidad de combustible tuvieron que recorrer una distancia prefijada. Cuando dos de los autos equipados con bujías standard agotaron el combustible, los dos restantes equipados con Bujías Champion Turbo-Action continuaron su marcha.

Esta es la prueba de que bujías bien diseñadas pueden lograr apreciables diferencias en la performance!. En cuidadosos tests cada uno de estos autos obtuvieron mayor kilometraje usando Bujías Champion con diseño Turbo-Action que usando bujías con diseño standard. Sesenta y cuatro autos nuevos, representando 16 marcas populares, europeas, americanas y japonesas rindieron mejor kilometraje usando Champion Turbo-Action. **Otros tests probaron que los autos provistos de Turbo-Action lograron mejor aceleración.** Las bujías con diseño Turbo-Action están preparadas para los especiales requerimientos de cada tipo de motor y están disponibles para la mayoría de las marcas. Pida bujías Champion Turbo-Action para su automóvil... cuanto antes.



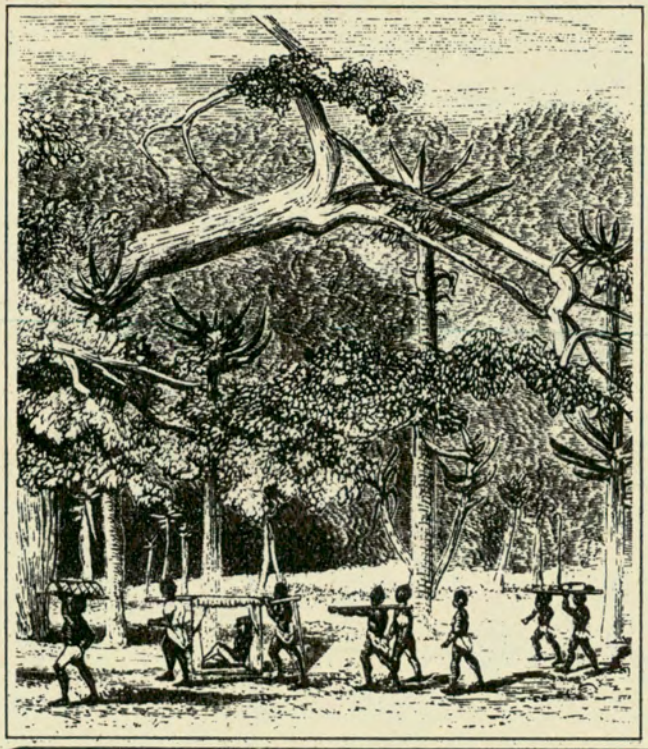
CHAMPION

Preferidas mundialmente en aire, mar y tierra.

piense en excursiones

Este es el momento de comenzar a hacer planes de excursión alrededor del mundo.
IBERIA en su Nuevo Estilo, lo lleva donde Ud. quiera y notará ese nuevo estilo –ROSA REAL– apenas haya pisado la alfombra de uno de los lujosos Jets DC-8 Turbo-Fan de Iberia.
Estas son algunas de las 200 E.E.I. –Excursiones Exclusivas Iberia–con tarifa Jet clase económica y accesibles planes de pago (pequeño anticipo y el saldo hasta en 24 meses).

Ud. ya se decidió a volar, ahora seleccione la E.E.I. de su preferencia, con la certeza de que disfrutará plenamente las ciudades, países o continentes que visite.



83 ciudades
27 países
4 continentes

1 - NORTE DE ESPAÑA Y PORTUGAL - 14 DIAS
Total U$S 933,00 (pasaje incluido). Cuota mensual m$n 13.400. Visitando: Madrid, San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Sgo. de Compostela, Vigo, Oporto, Fátima, Lisboa, Mérida.

2 - ANDALUCIA Y MARRUECOS - 14 DIAS - Total U$S 1.015,00 (pasaje incluido). Cuota mensual m$n 14.600. Visitando: Manzanares, Córdoba, Sevilla, Jerez de la Frontera, Cádiz, Málaga, Tánger, Rabat, Casablanca, Marrakech, Beni-Mellal, Mekues.

3 - ISLAS CANARIAS Y MARRUECOS - 14 DIAS. - Total U$S 1.046,00 (pasaje incluido). Cuota mensual m$n 15.100. Visitando: Las Palmas, Puerto de la Cruz, Tenerife, Casablanca, Marrakech, Fez, Beni-Mellal, Mekues, Rabat.

4 - INGLATERRA CLASICA - 15 DIAS - Total U$S 1.290,00 (pasaje incluido). Cuota mensual m$n 18.600. Visitando: Londres, Harrowgate, Edimburgo, Perth, Aviemore, Glasgow, Liverpool, Stratford-Upon-Avon, Brighton.

5 - ALEGRE ESCANDINAVIA - 15 DIAS - Total U$S 1.416,00 (pasaje incluido). Cuota mensual m$n 20.400. Visitando: Dinamarca, Suecia, Noruega.

6 - CIRCUITO EUROPEO - 18 DIAS - Total U$S 1.155,00. (pasaje incluido). Cuota mensual m$n 16.700. Visitando: España, Francia, Italia, Suiza, Alemania, Inglaterra.

7 - ITALIA COSTA AZUL - 19 DIAS - Total U$S 1.124,00. (pasaje incluido). Cuota mensual: m$n 16.200. Visitando: España, Francia, Italia.

8 - CIRCUITO AVION EUROPA ESTE - 22 DIAS. Total U$S 1.672,00 (pasaje incluido). Cuota mensual m$n 24.100. Visitando: Francia, Checoslovaquia, Austria, Hungría, Rusia, Polonia, Alemania.

9 - EUROPA Y TIERRA SANTA - 34 DIAS - Total U$S 1.679,00. (pasaje incluido). Cuota mensual m$n 24.200. Visitando: España, Francia, Holanda, Alemania, Suiza, Italia, Tierra Santa.

10 - INTERTOUR - 35 DIAS Total U$S 1.296,00 (pasaje incluido). Cuota mensual m$n. 18.700. Visitando: España, Francia, Alemania, Suiza, Austria, Italia.

11 - LATINTOUR - 60 DIAS Total U$S 1.870,00 (pasaje incluido). Visitando: España, Francia, Holanda, Alemania, Suiza, Austria, Yugoslavia, Liechtenstein, Italia, Mónaco.

IATA

Para mayores detalles, solicite folletos explicativos a quien más sabe de viajes, su amigo, el Agente de Viajes I.A.T.A. o a: E.E.I. (Excursiones Exclusivas IBERIA) Av. Pte. R. Sáenz Peña 947 - Capital.
Marque con una X la E.E.I. que le interesa y a vuelta de correo recibirá —completamente gratis— la información que desea.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

NOMBRE Y APELLIDO .....

DIRECCION .....

CIUDAD ..... PROV. .....

piense en Iberia

IB IBERIA
LINEAS AEREAS INTERNACIONALES DE ESPAÑA

Donde solo el avión recibe más atenciones que usted

Consulte a su amigo, quien más sabe de viajes, el Agente de Viajes I.A.T.A. o a: IBERIA Lineas Aéreas Internacionales de España, Av. Pte. R. Sáenz Peña 947 - Tel. 35-2056/9. Bs. As. - Ezeiza: 650-0393 - En CORDOBA: Galería Ames, Buenos Aires 180 - En ROSARIO: Sarmiento 819, 3er. p., Edificio Travella.

YUSTE. 118

T 679

RIV hace girar a toda máquina!

T 771

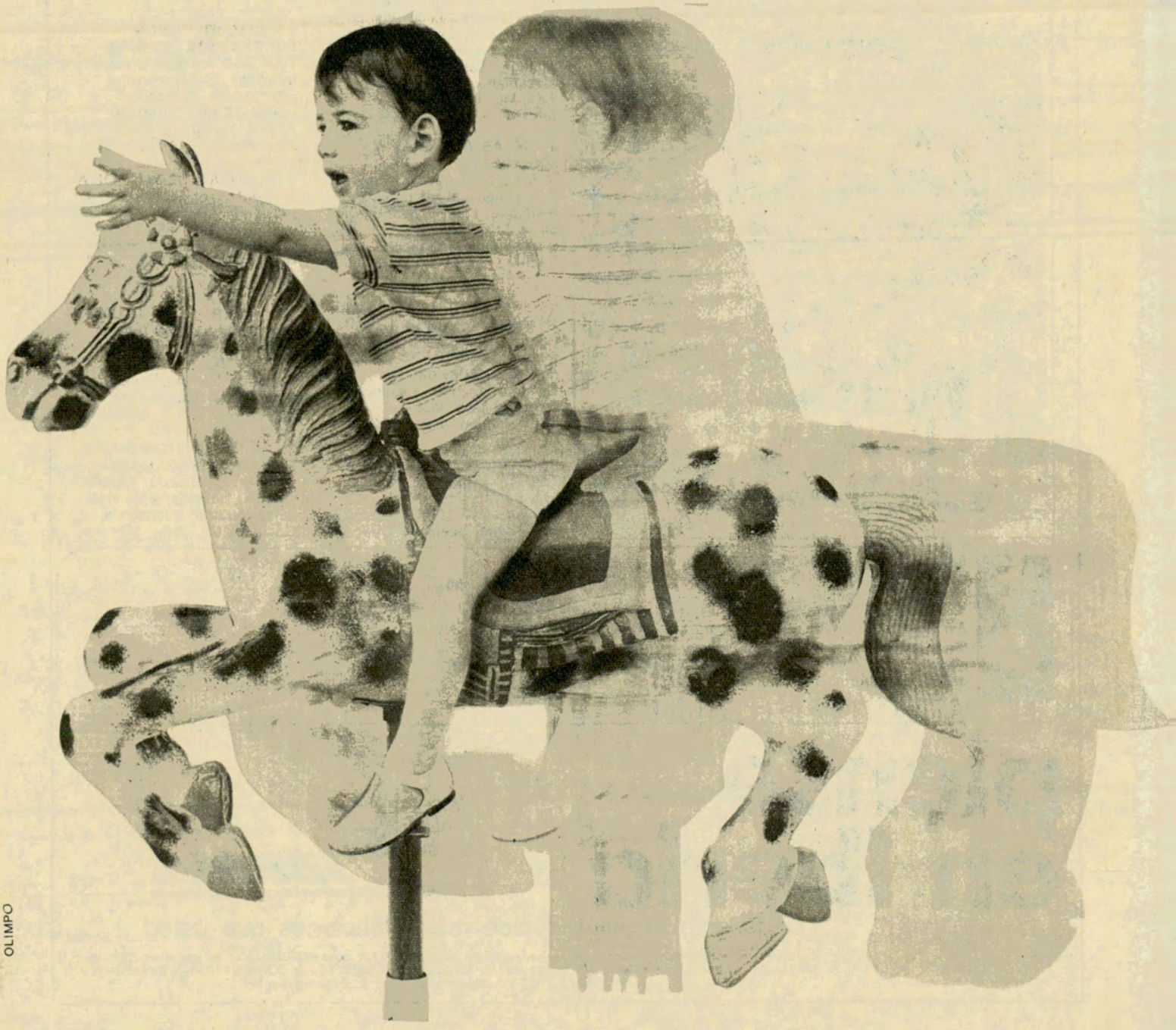
Toda máquina gira como el mundo... Y en su giro mueve esperanzas que ayuda a convertir en realidad; porque la máquina es acción que acerca el futuro.

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. 34-8455/56/57



OLIMPO

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 DE ESTA EDICION:
440.000 EJEMPLARES

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

sumario

AÑO IX - Nº 48 - SEPTIEMBRE-OCTUBRE 1969 - BS. AS.

EDITORIAL, *por la Dirección*	10
NOS ESCRIBEN...	16
CRONICAS DE LA VIEJA SALTA, *por Roberto García Pinto*	21
UN ARQUETIPO ARGENTINO, *por Juan Antonio Solari*	24
EL MUNDO DE LOS ELEFANTES MARINOS, *por Ana Emilia Lahitte*	28
LAS CALLES DE BUENOS AIRES, *por Gustavo García Saraví*	30
EL PROBLEMA CAMINERO ARGENTINO (III Parte), *por Jacinto Toryho*	32
LA CASA DE YRURTIA: UN TEMPLO DE ARTE, *por Violeta Valls*	38
EL MUSEO DE ARTE DECORATIVO, *por Esther G. Anselmi*	42
TUERQUITAS	46
HAGA TURISMO CON AUTOCLUB (Río Negro)	48
...Y AQUI NOSOTRAS, *por Valentina*	58
DETRAS DEL VISOR, *por Sara Facio*	68
LAS RUINAS DE TEOTIHUACAN, *por Fermín Estrella Gutiérrez*	74
TURISMO Y AVIFAUNA, *por Abraham Brailovsky*	78
EL CLEVELAND PLAY HOUSE, *por Lily Leino*	82
ALEMANIA, ENTRE NIBELUNGOS Y FABRICAS, *por Adriana Bianco*	84
LA ACADEMIA FRANCESA	88
ESTRASBURGO, *por Magdalen Liddle*	91
EL "29", *por Guido Quintana*	94
HACIA EL MAR NEGRO, *por Alberto Carbone*	97
MEDICINA PARA TURISTAS: EL BOTIQUIN VIAJERO	100
PIRATAS EN EL CAMINO	104
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: VEINTE AÑOS DESPUES	106
NAUTICA: VELEROS, LANCHAS Y CRUCEROS	110
NOTICIAS DE LA F.I.TA.C.	114
NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL ACA	118
LETRA VIVA, *por Ulyses*	132
AUTORES Y LIBROS, *por M. G.*	133
NOTICULAS	136
PESCA MASIVA EN EL PARANA, *por Horacio Miqueo*	138
AUTOCLUB INFORMA	148
ITINERARIO GASTRONOMICO, *por Angela Silva*	156

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

Las provincias patagónicas, por la fascinante belleza de sus paisajes, en los que alternan llanos, mesetas, montañas y lagos de aguas transparentes, van cobrando, día tras día, un mayor y merecido prestigio ante los turistas argentinos y extranjeros.

Contribuyen a afianzarlo los múltiples atractivos que ofrecen a quienes las visitan: deportes de invierno, la caza mayor y menor, la pesca y el andinismo, actividades que se pueden desarrollar dentro de un marco de impresionante esplendor.

Además, vale el viaje y es reconfortante para el espíritu argentino el conocimiento de su población laboriosa que, en las zonas costeras y en las llanuras interiores, en centros industriales, frutícolas y ganaderos, aúna su esfuerzo al esfuerzo de todos en el anhelo de forjar la grandeza de la Patria (ver nota en pág. 48).

¿Qué es el Automóvil

El título de esta nota puede parecer casi ingenuo, pues que de cierto sabemos que difícilmente podría hallarse hoy un habitante de la República, sea o no propietario de un automóvil, que no contestase sin vacilar: es una institución —u organización— que cuenta con varios centenares de miles de asociados, los automovilistas; que construye y administra moteles y hoteles de turismo; promueve y estimula las corrientes turísticas en el país; facilita el seguro de los vehículos y de quienes los conducen u ocupan, al hacerlo económicamente más accesible; publica planos, mapas y hojas de ruta tras de realizar, por sus propios medios, el metódico y constante relevamiento de los caminos; fomenta el automovilismo deportivo y organiza competencias de este tipo, especialmente las que se traducen en un efecto promocional para el país y/o para el deporte mecánico, etc., etc. Todo esto parece sencillo, claro y evidente —y lo es—, porque son de notoriedad pública esas manifestaciones visibles de la actividad del Automóvil Club Argentino; pero la respuesta se haría menos simple si a la interrogación del título agregásemos estas otras, que pueden complementarla: esta extraordinaria organización funcional, ¿a qué y a quién sirve, es decir, quién se beneficia con ella? ¿Cuál es la explicación del apoyo con que cuenta de parte de los automovilistas? ¿Cuáles son el origen y el destino de los recursos de que dispone, que indudablemente deben de ser considerables para afrontar todas las tareas y planes constructivos de que da cuenta diariamente la prensa del país? Y muchas más de igual carácter podrían ser formuladas. Esta estructura interrogativa tiene una respuesta única que satisface todas las cuestiones; pero vamos a detenernos en algunas de las facetas de ese enorme poliedro iluminado, transparente y en continuo movimiento, que se llama Automóvil Club Argentino. Nuestro comentario resultará más inteligible y, desde luego, será veraz, positivo y concluyente.

⌗ ⌗ ⌗

Ante todo, es indispensable dejar bien establecido que esta Institución —así, con la mayúscula que le corresponde por derecho de eficiencia y ejemplaridad—, es una entidad social a la que se afilian —salvo los llamados "socios adherentes", que lo hacen como una expresión de simpatía— las personas físicas que poseen y usan automóviles. ¿Por qué lo hacen? Simplemente porque quien se incorpora a esta Entidad sabe que, mediante el pago de una cuota mensual, adquiere la certidumbre y la tranquilidad de que en todo momento, bajo cualesquiera circunstancias, aquélla estará dispuesta y capacitada para prestarle servicios, es decir, para satisfacer las necesidades, regulares o eventuales, que emergen de su condición de automovilista, de usuario de su automóvil. El socio sabe —y se siente halagado y objetivamente satisfecho por ello—, que este Club que él contribuye a mantener y cuyo funcionamiento y expansión es el resultado de esa contribución periódica colectiva de los asociados —recuérdese que éstos son más de 430.000 en estos momentos—, es fundamentalmente y por su naturaleza una fuente productora de servicios, de servicios tan buenos como deben y pueden ser y que abarcan todos los aspectos que pueden interesar al usuario de un automóvil, que, además, es siempre potencialmente un turista a quien, como tal, el Club prestará asistencia práctica y asesoramiento dondequiera que aquél se encontrare. Sabe también ese socio, que para cumplir ese cometido la Institución dispone en la actualidad de cerca de 300 estaciones de servicio (de las cuales son propias alrededor del 50 % y "adheridas" a su plan servicial las restantes, que pertenecen a concesionarios de Y.P.F. y están sometidas al contralor funcio-

editorial

...ub Argentino?

nal del A.C.A., en todo cuanto atañe a la atención a los asociados); que esas estaciones, dotadas del personal y equipos necesarios, están dispersas, es decir, ubicadas a lo largo y lo ancho del país, desde La Quiaca hasta Ushuaia, desde Eldorado hasta el Lago Argentino, de Concordia a Bariloche, de Bahía Blanca a La Rioja, de Mendoza a la Capital Federal —sobre todos los caminos y todos los lindes de la República—, y que su número está creciendo constante y sistemáticamente. También sabe el socio del A.C.A. que, para servirle, y no solamente a él— aunque, como es lógico, puede esperar un trato económico preferencial— sino a toda la comunidad argentina, el Club, en estos últimos años, ha puesto a su disposición, hasta este momento, 18 establecimientos de hostería (entre moteles y hoteles), que serán 32 a fines del año corriente y 35 antes de mediados de 1970 —y seguirán aumentando—, situados o en construcción sobre las rutas por donde fluye el turismo y la economía de Misiones, Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza, La Pampa, Chaco, Formosa, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz... y Tierra del Fuego, es decir, sobre la periferia geográfica de la República, donde, lamentablemente, aún no se atreve a hacer pie el capital privado, aunque el Club confía en que su ejemplo civilizador abra las vías para el espíritu emprendedor de los inversores particulares. Y tiene cabal conocimiento el socio, que para atender debidamente los planes y las prestaciones de esa ya tan extensa red servicial, que se expande sin pausa gracias a las cuantiosas inversiones que para ello se destina, con riguroso contralor permanente, durante los ejercicios anuales, esta Entidad debe mantener en actividad un numeroso y calificado personal técnico y especializado, sin contar el administrativo, que trabaja con tesón, a menudo con espíritu de sacrificio y siempre con alto sentido de su responsabilidad, y ha adquirido los más perfeccionados equipos de auxilio mecánico, de cartografía, de comunicaciones radiotelefónicas —y últimamente también dos unidades para un servicio de aviación destinado a satisfacer necesidades sociales—, etcétera, elementos todos ésos, humanos y técnicos, con los que asegura para sus afiliados —e indirectamente para todo el pueblo de la Nación—, la prestación de la compleja gama de servicios que necesitan el turista y el automovilista, inclusive una excelente Escuela de Mecánica y Capacitación y una no menos excelente Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, ya reconocida por el pertinente departamento oficial de enseñanza técnica. Todo esto es de conocimiento objetivo, directo y personal de los asociados, quienes también esto que es fundamental, lo saben: el Automóvil Club Argentino no es una empresa comercial, de actividades lucrativas, y todos los beneficios patrimoniales que obtiene con el concurso y el apoyo de sus afiliados y mediante la capacitada dirección y la administración responsable de que dispone, todos esos excedentes que, desde 1961, arrojan los balances de los consecutivos ejercicios, son inmediatamente invertidos durante cada ejercicio siguiente en obras, equipos y servicios nuevos o en el perfeccionamiento y ampliación de los ya existentes. Porque el Club tiene esta misión y este destino: servir al país, lo que sólo puede hacer y hace por intermedio de los automovilistas y turistas. Al mismo tiempo, funciona de hecho como un poderoso y eficaz agente de enlace, vinculación y conocimiento entre el Norte y el Sur, el Este y el Oeste. También ésta es una misión eminente.

\# \# \#

Pero eso no es todo, ni mucho menos. El A.C.A., activo instrumento de progreso y de promoción al servicio de toda la comunidad argentina, no olvida en momento alguno que, de acuerdo con su Estatuto, su misión también está en "fomentar la práctica del automovilismo, el turismo, la cultura, el conocimiento y progreso de las comunicaciones", a cuyo efecto deberá "promover, fomentar, desarrollar y facilitar la práctica del automovilismo y el turismo" y "promover, fomentar, organizar y fiscalizar pruebas automovilísticas de carácter deportivo o técnico". Y lo hace, aún a costa de grandes esfuerzos y erogaciones añadidos a los que exige el ineludible cumplimiento de sus obligaciones serviciales específicas.

Lo hace —repetimos— cuando por sí solo, es decir, bajo su directo contralor y dirección, organiza competencias automovilísticas de diversa índole; lo hace cuando se empeña sin limitación material ni espiritual, en facilitar y asegurar el eficaz funcionamiento de la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo, la C.A.D.A.D., a la que apoya con toda su autoridad moral y experiencia para que puede llegar al desideratum consistente en la organización racional y progresista de ese deporte en nuestro país; lo hace cuando, directa o indirectamente, promueve las condiciones necesarias para que en la República las palabras "autódromo moderno", "pistas" o 'circuitos permanentes o semipermanentes"... no sean solamente palabras o meros recursos de propaganda o banderines para fácil uso de los que no aciertan a hacer otra cosa sino lo contrario de lo que aconseja el viejo adagio, "res non verba", para satisfacer impulsos circunstanciales; lo hace cuando no declina su responsabilidad, sino muy al contrario, de mantener una constante comunicación y enlace responsable entre el deporte automovilista argentino y el movimiento deportivo mundial en este campo, sea directamente sea a través de los organismos internacionales que lo rigen y le dan prestigio y seguridad

Así es y tal es el Automóvil Club Argentino.

LA DIRECCION

marca su nivel!



EL CIGARRILLO DE LOS MEJORES MOMENTOS...



FERNET-BRANCA

tradicional y a la menta

...el trago joven!



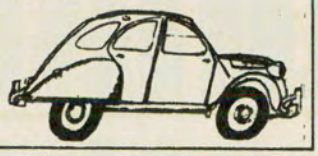
MAYORISTAS Y DISTRIBUIDORES

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

LA COMERCIAL

REPUESTOS TAUNUS

Warnes 1155/57 - T. E. 55-1259

NUEVA CALCOMANIA CONTACT !

(especial para Parabrisas y/o Lunetas, interior)

EXCLUSIVA PARA ESTUDIANTES Y PROFESIONALES EN

F A U

ARQUITECTURA

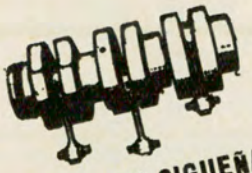
AUTO UNION

DOMINGO PERRI Y CIA. S.R.L.

SERVICIO MECANICO INTEGRAL

Fábrica de repuestos
D.K.W. - Auto Unión - Institec

Exposición y Ventas
Av. Córdoba 6260 -
T. E. 54-6781



RECAMBIO DE CIGUEÑALES EN EL ACTO

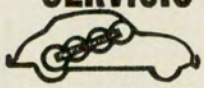
ODONTOLOGIA · MEDICINA · DERECHO · FILOSOFIA Y LETRAS · CIENCIAS ECONOMICAS · INGENIERIA · AGRONOMIA Y VETERINARIA · FARMACIA Y BIOQUIMICA

OTRA CREACION DE

GRABAMAS

CUBA 3525
Tel. 70-3560 - Bs. As.

SERVICIO MECANICO INTEGRAL



Atendido por sus dueños



REPUESTOS LEGITIMOS - ALINEACION DE DIRECCION
ENGRASE - PUESTA A PUNTO con CONTROL ELECTRONICO
HORARIO: 8 a 12 y 14 a 19 Hs.

TALLERES ALONSO

Monroe 826 - 73-1742 esq. Figueroa Alcorta
Mencionando este aviso descuento Especial

Gente a

PRIMERA FABRICA INTEGRAL DE CUBREVOLANTES, CUBRE-RADIADORES, CORTINAS Y BICHEROS

PORTA CIGARRILLOS NOVEDOSO Y O LAPICERO IMANTADO

En diversos colores.
Adaptable al tablero del automotor.
Práctico y económico



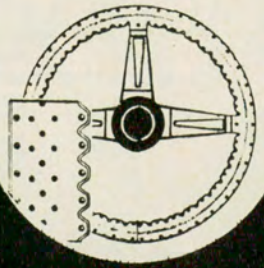
Perilla en Espiral "EL SUPLENTE" de fina y sobria terminación para Fiat 1500 y todas las marcas de automotores.



CONFORT Y SEGURIDAD EN SU AUTOMOVIL...

Cubrevolantes Gente a MOD. PAT.

con broches a presión:
Se coloca en un minuto.



Gente a

Fabricación y Distribución:
MIRALLA 446 - Capital
Tel. 68-0824

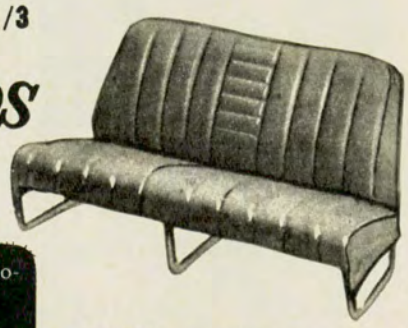
Solicitelo en las mejores casas del ramo.

AHORA
en su
NUEVA Y UNICA DIRECCION

MARIANO ACHA 2251/3
T. E. 51-7815

TAPIZADOS avenida

S.A.C.I.F.



Siempre con su tradicional especialidad de
VESTIR BIEN A SU CITROEN

Fundas, Tapizados, Tapizado MM Funcional, Tapizado O.P. Deportivo, gran variedad de fundas, capotas y otros accesorios.

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.

P

CREDITOS - FINANCIACIONES

AUTOMOVILES - COLECTIVOS
TAXIS Y CAMIONES
TRAMITES RAPIDOS Y VENTAJOSOS

Pimarito

C.F.S.A.
Boedo 1732 Capital
Tel. 921-1522/8830



QUIEN BIEN SE SIENTA... BIEN SE SIENTE !!

CON

PLAVINTEX

Es automático! PLAVINTEX - siempre lo más indicado para renovar y valorizar la vida del automóvil - significa comodidad y elegancia en movimiento. Fácil limpieza. Resistencia y mayor duración. En suma: economía!

AUTO MEJORADO CON PLAVINTEX TAPIZADO!

EN VENTA EN TODO EL PAÍS POR METRO
Y EN ROLLOS DE 25 M.
ANCHO: 140 CMS.

Es un producto de PLAVINIL ARGENTINA S.A.I.C.

T 548

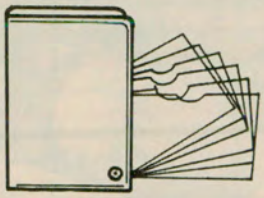
PROMOCIONESE!

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

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

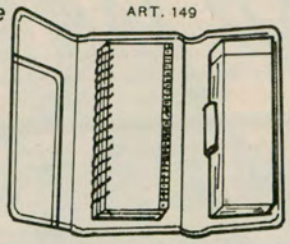
Impresiones en oro, planograf y electrónico.

VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE



ART. 107
MOD. IND. 1893

ART. 149

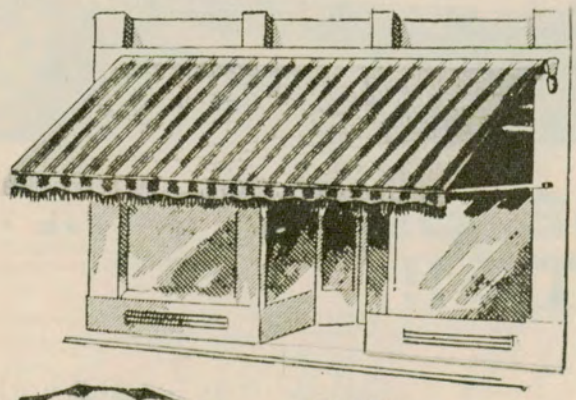


ART. 472
MOD. IND. 47

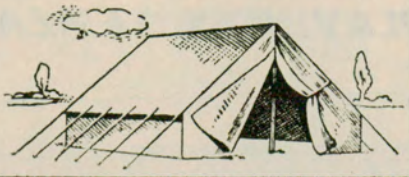


PLASTICOS EIFFEL®
SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES
CONGRESO 2070 · TEL. 781-1174 · BS. AS.

CONSULTENOS SIN COMPROMISO • SOMOS FABRICANTES



TOLDOS
CARPAS
ARTICULOS
PARA CAMPING



LONGOBARDI
33-2727/5118 BOLIVAR 280 (Bs.As.)



IGLESIA DE SAN PEDRO

Señor Director:

Los que suscriben, miembros de la Comisión Directiva "Pro Celebración del 200º Aniversario de la Fundación de la Iglesia de San Pedro, Monumento Nacional", tienen el agrado de dirigirse al Señor Director de la revista AUTOCLUB, para hacerle una aclaración respecto a una nota sobre la fundación de esa Iglesia y el modo en que llegó la imagen del santo patrono a ella, nota firmada por don Carlos Villafuerte, quien se basa en la supuesta carencia de documentos señalada en la revista que usted dirige en el año 1966 (Nº 31). Dicha falta de documentación es inexacta, puesto que las familias Navarro y Díaz de esta localidad (Fiambalá, Catamarca), poseen una copia legalizada del testamento del Capitán don Domingo Carrizo, que data del año 1776, la cual copia dice: "fundo y mando construir a mis expensas la Iglesia que pongo bajo la advocación de mi santo patrono, San Pedro Apóstol, dotándola de su imagen, vasos sagrados...", etc., etc. La imagen no fue traída por "un fiambaleño a lomo de mula", como dice la nota, sino por un Capitán del Rey, o sea, el ya mencionado don Domingo Carrizo, fundador de la Iglesia de San Pedro.

Esta Comisión considera improcedente aceptar leyendas, por más agradables que sean, pues desvirtúan el hecho histórico, cuando la verdadera historia existe, es conocida y está debidamente documentada.

Se considera éste el momento oportuno para hacer la aclaración, y pide para ello la colaboración de su revista, puesto que el año próximo de 1970, celebrará esta Iglesia el 200º aniversario de su fundación.

Saludan al Señor Director, con su más distinguida consideración.

Angélica del Valle Quiroga, Presidenta
Angel Rumi, Asesor
Lila María Elina Navarro Díaz, Secretaria
Parroquia de Nuestra Señora de Fátima
Fiambalá (Catamarca)

EL PRIMER TURISTA

Señor Director:

Aunque me parece un poco ocioso discutir quién fue "el primer turista en la Puna de Atacama", entro en la lid por cuanto veo que hay señores que le dan gran importancia al asunto.

Bien, sólo quiero informar que yo —junto con otros veinte compañeros más de la Facultad de Agronomía de La Plata— andando de viaje de fin de cursos por las provincias norteñas, resolvimos hacer una excursión turística (ya que no había nada agronómico que ver) a San Antonio de los Cobres. Hasta ahí fuimos desde Salta en tren, y luego continuamos en auto hasta el viaducto Polvorilla que se estaba construyendo.

Esto lo hicimos —y como testigo invoco al Tte. Cnel. Narciso Laprida— no en 1945, sino en 1937.
Seguramente otros lo hicieron antes.
Saludo al Señor Director con mi mayor consideración.

Ing. Juan José Nágera
Posadas 1516 (Ciudad)

OPINA UNA PERIODISTA

Señor Director:

Desde mi temprana edad me dediqué al periodismo, casi por mandato supremo. Fundé un 9 de julio de 1943 la Revista Literaria "Rimas", y colaboré en un sin fin de diarios y revistas, por lo que perfectamente puedo hablar de ese tema, tan ligado a mi vida. De tanto en tanto leía AUTOCLUB. El año pasado, al hacer un seguro sobre mi coche, empecé a recibir esta magnífica, interesante y bien ilustrada publicación, que sinceramente me complace leer, encontrando en sus páginas una variedad de comentarios, que son de utilidad.
Por lo tanto, los felicito por su empeño.
Lo saluda muy cordialmente.

Isabelita Garmendia
Catamarca 2585 (Mar del Plata)

BELGRANO-PERI

Señor Director:

Deseo aclarar un concepto de mi anterior carta, en el sentido de que el apellido materno del general Belgrano no es Peri; la madre del patriota era oriunda porteña: doña Josefa González Casero. El apellido Peri corresponde al padre del general Belgrano: don Domingo Belgrano y Peri, italiano y originario como ya he dicho, de la ciudad de Imperia, la cual antiguamente eran dos pueblos separados llamados Porto Maurizio y Oneglia. En Oneglia es donde se encuentra el Borgo Peri que mencioné y es allí también donde se halla el "Viale General Manuel Belgrano", formando parte de la ruta internacional costera que llega hasta Roma.

Raúl Gerardo Poppe
Socio Activo Nº 172.297
Avda. Fontana 480 - Trelew (Chubut)

UN TELEFONO

Señor Director:

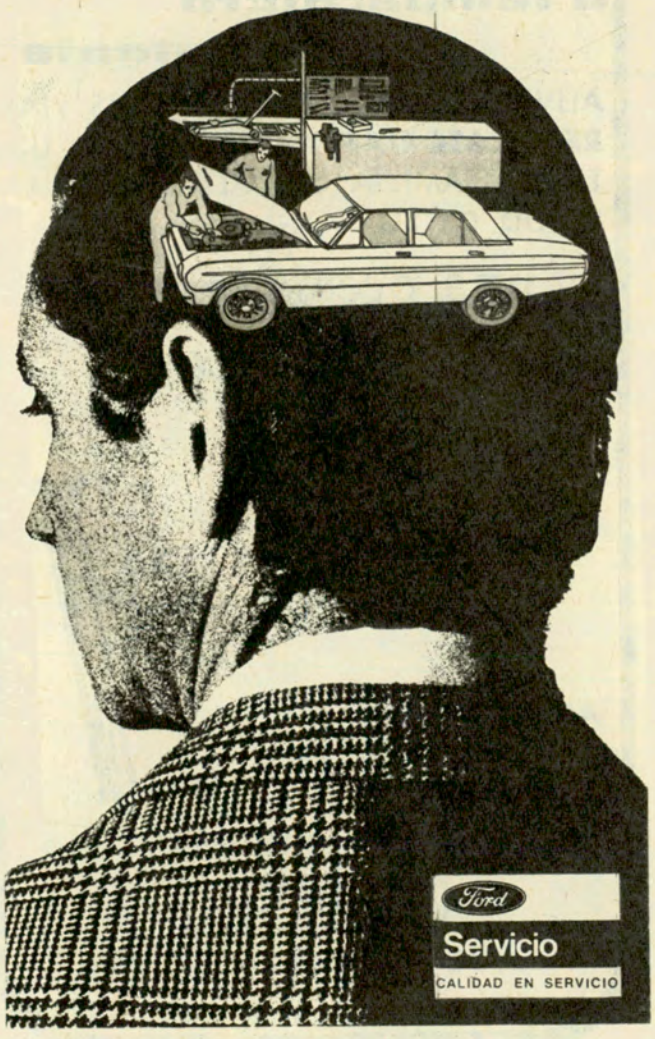
Luis Guillón, importante localidad bonaerense que está ubicada a pocos kilómetros de la Capital Federal, con una población superior a los 30.000 habitantes, en continuo progreso social y edilicio, posee solamente un teléfono público, el cual funciona en un comercio de la localidad, con la agravante de que cuando el teléfono funciona es tanta la gente que lo utiliza que prácticamente

⇨

T 549

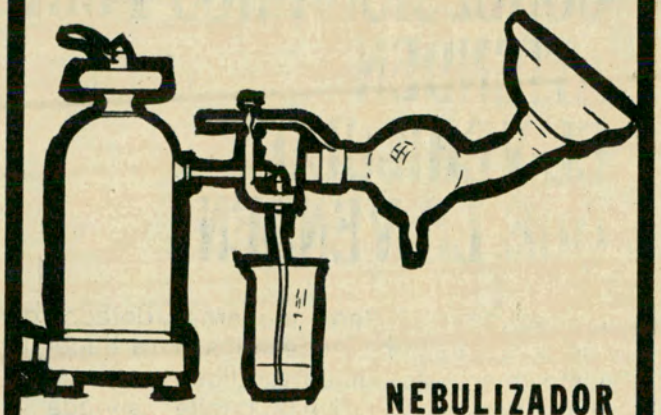
LOS CONCESIONARIOS FORD ATIENDEN EL VEHICULO QUE LE VENDEN

Lo atienden en talleres modernos, dotados de todos los equipos necesarios para hacer lo justo, bien, rápidamente. Ellos no necesitan depender de su "viveza criolla" aunque la tienen.
Atienda su auto, pick-up o camión en su Concesionario Ford. Confíe su Ford a los que saben.



T 768

disfrute
sus vacaciones



NEBULIZADOR

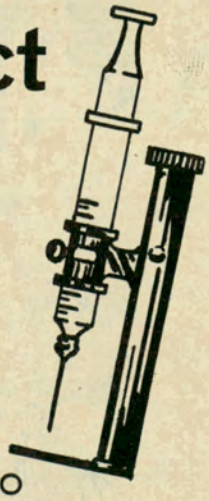
GEMINIS
a temperatura
constante

ALIVIE LOS PROBLEMAS DE SUS VIAS ***RESPIRATORIAS*** Y TENGA PARA USTED Y FAMILIA UN ALIADO DE LA SALUD DE SU HOGAR.

y, una precisión más...

auto-inyect

aplicador
automático
de inyecciones



ADQUIERALOS

POR INTERMEDIO
DE SU FARMACIA AMIGA O
SU REPRESENTANTE EXCLUSIVO.

usuario SRL
Av. DE MAYO 776 2º Piso
33-0358/4748 ~ Bs. As.



en dos días deja de hacerlo debido al exceso de monedas que contiene la alcancía, por lo que sería conveniente que el recaudador de monedas pase con más frecuencia para evitar que cuando la alcancía se llena transcurran largos plazos antes de que el teléfono vuelva a funcionar.

Por lo menos deben instalarse dos teléfonos más.

Pedro Marzorati
Gral. Alvarez 310 - Remedios de Escalada
FNGR (prov. de Buenos Aires)

EL CONDOR, ¿UNA PLAGA?

Señor Director:

Voy a terciar en el asunto "El Aguila y el Cóndor", referente a la carta del señor K. N. Etienne (Autoclub Nº 46, correspondiente al bimestre mayo-junio), sin recordar haber leído el comentario del señor B. G. Arrili, quiero hacer notar, por intermedio de estas líneas, que si el señor Etienne se hubiera quedado inmóvil en su punto de observación del Cerro López de San Carlos de Bariloche según expresa en su carta, con seguridad tendría otra opinión sobre nuestro "Rey de los Andes"; con esto no quiero quitarle méritos ni elegancia al cóndor. Pero sepan, los que lo ignoran, que esta ave es una plaga en el norte argentino.

Sus platos preferidos son los terneros y los potrillos (no hablemos de corderitos, chivitos y otros irracionales más pequeños).

¿Sabe cómo lo cazan? Mientras uno lo picotea de atrás y cuando el animalito dispara asustado y al balar pidiendo auxilio, un segundo le picotea la lengua y un tercero le revienta los ojos; así en pocos minutos lo devoran.

Yo estuve en tristes episodios, donde debí salvar algún infortunado animal, víctima de los cóndores, pero ya sin ojos ni lengua, de modo que había que sacrificarlo para evitar sufrimientos mayores; digo esto con conocimiento de causa.

Un oriundo de Salta lo saluda atentamente.

Ignacio Vázques
Socio Nº 218.291
12 de Octubre Nº 30
Don Torcuato (Pcia. de Buenos Aires)

SOBRE "MOCHILEROS"

El señor H. A. Rodríguez (Rodríguez Peña 2024, Capital Federal), nos ha hecho llegar una carta motivada por el artículo "Los Mochileros", del señor Fernando Peñón —seudónimo de un distinguido profesional universitario, que cultiva un sano humorismo en materia periodística—, aparecido en el Nº 47 de AUTOCLUB. A título ilustrativo —en serio— sobre el tema, nos complacemos en publicar en estas columnas algunos párrafos de la referida carta. Aquí van:

"La escribo motivado por su artículo, en la revista AUTOCLUB de julio-agosto, 'Los Mochileros'... soy estudiante de Ingeniería, y además acampante universitario

desde hace tres años, y de estos últimos quería contarle algo.

"Formamos el grupo más numeroso de mochileros de nuestro país; con esto no quiero decir que actualmente los campamentos universitarios formen el núcleo mayor de mochileros en la Argentina; solamente me basta para catalogar a un acampante como universitario, aún cuando en el presente se dediquen a salir como independientes... a todo aquel que hizo sus primeras armas en salidas organizadas por grupos similares al que pertenezco, y afirmar rotundamente que somos los más numerosos me es permitido, solamente con basarnos en los muchos años que esta actividad es llevada a cabo por universitarios, veintidós años exactamente.

"Ahora bien, nuestras actividades distan mucho de las en que participan los llamados hippies; estamos extremadamente lejos de ser parásitos (hongos) de nuestra sociedad (pilar de la civilización), conocemos nuestro suelo y nuestra naturaleza, no practicamos el 'linyerismo' multitudinario, porque usamos nuestra fuerza para trabajar... usamos de este sistema de recreación, sin llegar a ningún escapismo, porque es realmente en estas pequeñas sociedades donde nos vemos como realmente somos, sin esa oscura máscara que a todos nos coloca el ambiente ciudadano, que por supuesto es lógico y comprensible.

"Como no quiero alargar demasiado el tema, aunque tengo mucho para contarle, le pido un gran favor: recurra a fuentes fidedignas para saber cómo somos, no se quede con la primera impresión que se guardan muchas personas, lamentablemente, cuando nos ven, o simplemente se acercan a charlar con algún integrante de esa pequeña minoría (por suerte) de los pseudo-mochileros, que lesionan directamente la opinión de gente como usted, que no nos conoce, e indirectamente a nosotros, por crear ideas como la suya que, repito, atribuyo a información de mala fuente."

H. A. Rodríguez
Rodríguez Peña 2024 (Capital)

BUENA VOLUNTAD

Señor Director:

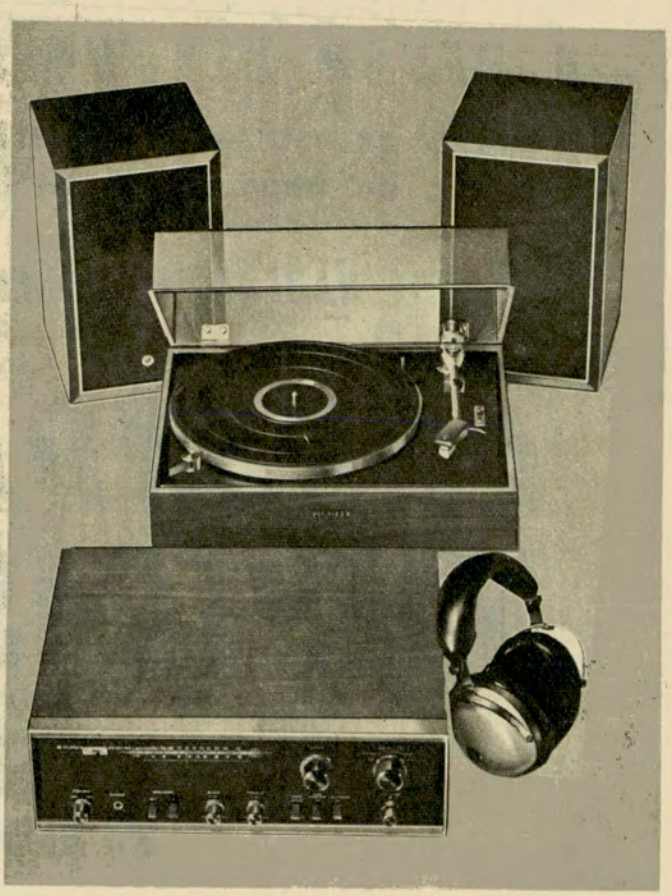
Tengo el agrado de dirigirme al señor Presidente y por su intermedio a las demás autoridades que lo secundan, para dejar expresa constancia de mi satisfacción y agradecimiento por la eficiente ayuda prestada al suscripto el día 4 del corriente, en la estación "Samborombón", sobre la ruta nacional Nº 2, al solicitar un auxilio mecánico de urgencia.

En esa oportunidad y al requerir los servicios de la mencionada estación, me fue dable observar la eficaz actividad del señor César Lonchibuco, quien personalmente y pese a carecer de los medios necesarios para corregir definitivamente las fallas de mi coche, logró subsanar precariamente las mismas para que pudiera seguir viaje con mi familia. Lo destacable del hecho es pues, la excelente y cordial buena voluntad en solucionarme un problema, sin los medios indispensables, contando solamente con su buena disposición puesta a mi servicio.

Lic. Alberto Alonso Delboy
Socio Activo Nº 88.277
Av. Luro 7615 (Mar del Plata)

LOS ENTENDIDOS SABEN QUE ES DIFERENTE

T 925



En el más expresivo rango, la estereofonia es sólo posible con equipos altamente selectivos. ELECTRA S 440, de PIONEER, Japón, es un conjunto completo de elementos compensados para lograr reproducción de sonido en escala superlativa.
La baja distorsión, la sensibilidad y la presentación de su amplificador estéreo con sintonizador AM/FM Multiplex, Solid State; la precisión de su bandeja giradiscos profesional PL11, sus bafles compactos CS-52T y su headphone stereo lo destacan como el equipo de elección.
Por eso ya no es tiempo de deleitarse, sino de sorprenderse, como lo hacen los entendidos que saben de diferencias, escuchando PIONEER, estereofonía con calidad internacional asegurada.

PIONEER
PIONEER INTERNATIONAL, INC.

Galli Hnos
S.A.C.I.e.I.

Avda. ENTRE RIOS 628 - 636 T.E. 38-9031/39

NO ESTUDIE MAS INGLES

A PESAR DE QUE USTED LO NECESITA

E intentó su estudio una o varias veces o inició su estudio, y desistió; no importan ahora las razones. NO HAGA ENSAYOS

YA PUEDE HABLAR, ENTENDER, LEER Y ESCRIBIR EN INGLES

APRENDA INGLES MIENTRAS DUERME

SIN ESTUDIAR

SIN HORARIO EXTRA

INTERNATIONAL SYSTEM

CORDOBA 904 - 9º piso **Ofs. "A" y "B" Cap. Fed.**

A PARTIR DEL 15 DE NOVIEMBRE EN NUESTRAS PROPIAS OFICINAS:
LAVALLE 641, 8º Piso, Ofic. "C"

Solicite demostración e informes, personalmente o por carta. Ponemos a su disposición nuestro cuerpo de asesores que lo entrevistarán personalmente, en nuestras oficinas o en el lugar por usted indicado, con el solo fin de dar a conocer este novísimo método de enseñanza.

Estacionamiento gratuito, Suipacha 769 - 30 m de la oficina.

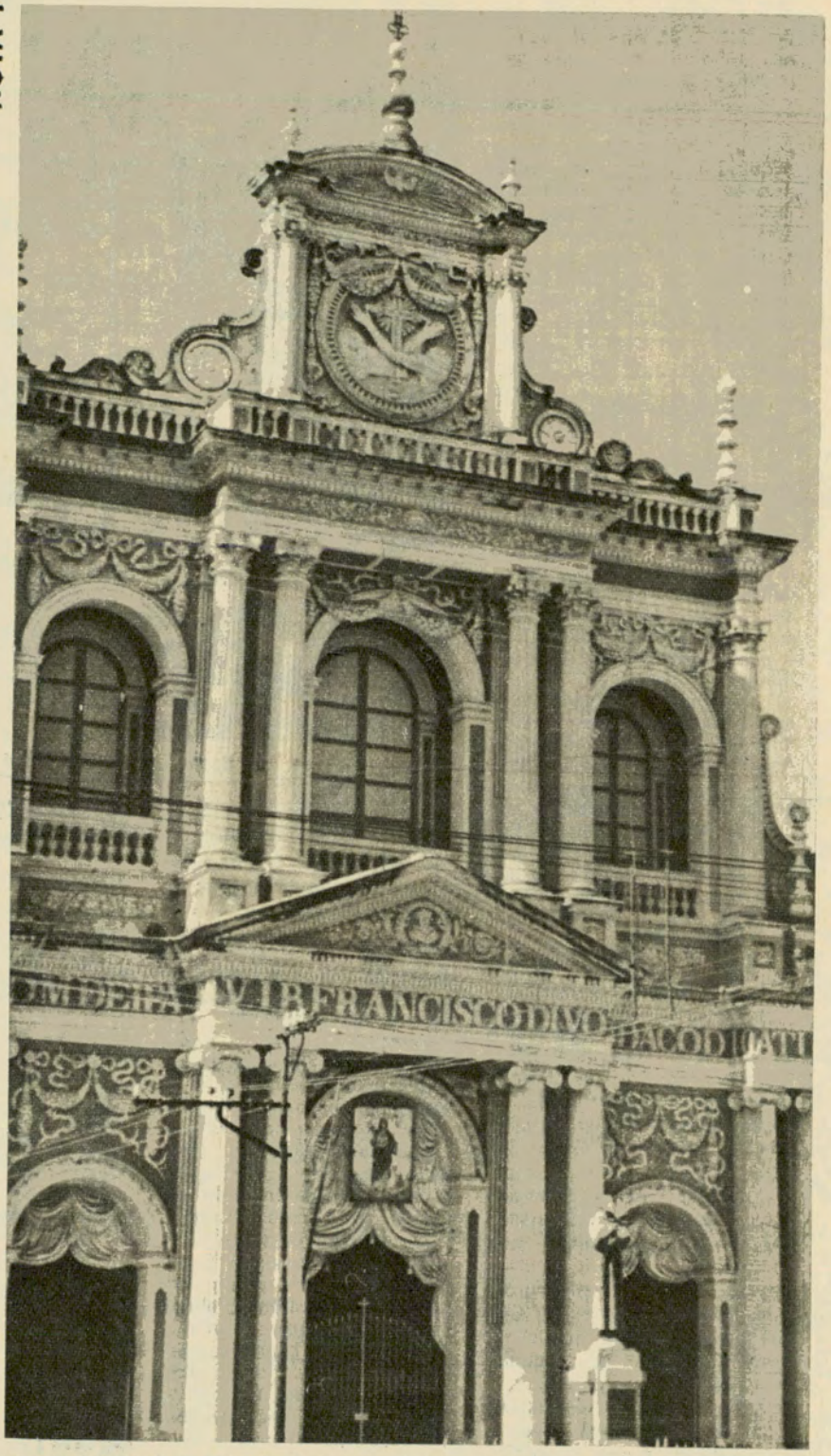
NOMBRE Y APELLIDO .....

DOMICILIO ..... PISO ..... DPTO. .....

LOCALIDAD ..... T. E. .....

CRÓNICAS DE LA VIEJA SALTA

NOTA I



Frente principal y atrio de la iglesia de San Francisco, en la ciudad de Salta.

DATOS HISTORICOS PARA VIAJEROS

por Roberto García Pinto PARA AUTOCLUB

Un capítulo de la evolución de la tradicional ciudad del Norte: desde su fundación hasta la aparición de Güemes en la escena política. Los indios y la aldea.

El 16 de abril de 1582, después de continuas luchas y largas disensiones y rivalidades, se fundaba al fin la ciudad de *Salta* en la región que ordenara el Virrey D. Francisco de Toledo, que por ese mismo mes moría en España, entrado en años y cargado de servicios. Desaparecía una figura notable de gobernante y de civilizador, cuyo alto espíritu habría de sobrevivir en sus obras. En 1586 llegaba a *Salta* para suceder y procesar a Lerma el muy ilustre señor don Juan Ramírez de Velasco. Se había distinguido en las campañas de Italia y era descendiente de los reyes de Navarra. Venía acompañado de su familia y de un destacado séquito de militares y de funcionarios. En carta al rey decía: *"Salta no tiene de ciudad más que el nombre y un fuerte en que están cuarenta soldados con el título de vecinos"*. Velasco condenó a Lerma pero sin abocarse a su crimen más grave, la tortura y muerte del gobernador Abreu. Apeló el causante ante el Consejo de Indias y debió trasladarse a la cárcel de Madrid donde murió antes del fallo definitivo.

La vida de la aldea, en sus primeros tiempos, era un continuo batallar con las indiadas rebeldes. Dependía de otros pueblos mejor asentados y más importantes, pero

⇨

sirvió de base en la tarea de dominar y poner orden en el inmenso territorio. *Jujuy*, *Londres* y otros villorrios surgieron de expediciones en buena parte organizadas por los pobladores de *Salta*, del mismo modo que estos habían venido de *Santiago del Estero*, centro y baluarte de la conquista del Tucumán.

El desarrollo fue lento y precario. El clima de tan dilatada región no era muy saludable y debiéronse soportar frecuentes epidemias. Alguna vez el vecindario decidió trasladar el caserío a la costa del cercano río Vaqueros, pero el voto no se ejecutó. Con el tiempo, a pesar de los males y dificultades, la ciudad echó raíces. Estaba llamada a un destino brillante, ya insinuado en la segunda mitad del siglo XVIII, por el gran impulso del comercio de mulares y ganados, provocado por la demanda cada vez mayor de la industria minera del Bajo y del Alto Perú. *Salta* era el punto de contacto entre los vastos campos productores de las pampas húmedas y los numerosos agentes y compradores, que en las ferias del valle de Lerma venían a proveerse del indispensable medio de transporte a sangre. Radicáronse entonces en la provincia familias de jerarquía y de fortuna, venidas del Plata o de aquellas regiones mineras. La siembra de pasturas y cereales cobró gran importancia y las fincas de regadío dieron excelentes beneficios. El pequeño pueblo adquirió cierta riqueza, proporcionada a la modestia general de la época, y pasó a ser la tercera ciudad en población e importancia del futuro país argentino, a muy poca diferencia de *Buenos Aires* y de *Córdoba*.

Fundación de Orán

En 1782, con motivo de dictarse la Real Ordenanza de Intendencias que reordenaba la organización del virreinato, quedó de cabecera de una Gobernación-Intendencia que se llamó de *Salta del Tucumán*, con jurisdicción sobre *San Miguel*, *Jujuy*, *Catamarca*, *Santiago del Estero*, *Atacama* y, desde 1807, *Tarija*. Al ejecutarse la Real Ordenanza de Intendencias, asumió el mando el Brigadier Andrés Mestres, último gobernador de la antigua división política y primero de la nueva. Al instalarse en la ciudad de *Salta* los funcionarios se ocuparon de mejorarla y servir sus necesidades. Mestres resultó un administrador progresista. Reedificó y amplió el Cabildo y el hospital, construyó puentes y veredas, fomentó la exploración del Gran Chaco, medida de vastas proyecciones políticas y económicas. La primera expedición estuvo al mando del coronel Gabino Airas, y la segunda, mejor organizada y con mayores recursos, fue dirigida por el coronel mayor Juan Andrián Fernández Cornejo, quien pudo realizar por primera vez la navegación del Bermejo. Logró salir al Paraná y poner pie en *Buenos Aires*. Su hijo José Antonio escribió la relación de la épica travesía que demostró la posibilidad del paso y sus ingentes dificultades.

Don Ramón García de León y Pizarro, sucesor de Mestres, siguió el impulso de su antecesor. El acto más importante de su gobierno consistió en la fundación de *Orán*, en la vecindad de una reducción jesuita, en el rico valle de Zenta. Había una continuidad en el propósito de dilatar hacia las selvas del Chaco la obra de la civilización y poner una firme avanzada sobre las fértiles tierras del norte salteño.



El convento de San Bernardo, en la ciudad llena de recuerdos que

Los sucesos de mayo

Al ocurrir la Revolución de Mayo los hechos repercutieron de inmediato en el ambiente local. Acuciado por el depuesto virrey Cisneros, el coronel mayor don Nicolás Severo de Isasmendi, quien desempeñaba el cargo de gobernador-intendente, a la sazón ya renunciante y a la espera del sucesor, debió retomar el mando ante la gravedad de la reacción. Trató de afianzar al partido españolista y plegarse a la reacción que Liniers y Concha levantaron en Córdoba.

Pero la mayoría del Cabildo se pronunció por la Primera Junta. Hubo grandes debates y se decretaron medidas de rigor contra los patriotas. Uno de los cabildantes, el regidor Calixto de Gauna, cuya prisión se había ordenado, escapó a *Buenos Aires* y ejecutó la proeza asombrosa de llegar en ocho días de viaje a caballo hasta la Plaza de la Victoria y dar parte al nuevo gobierno de los acontecimientos de *Salta*. Pronto regresó en compañía de don Feliciano Chiclana, precursor ilustre de una función política que había de tener, con el andar del tiempo, frecuente reaparición. Era el primer *interventor nacional* en jurisdicción extraña. En la ocasión su presencia fue muy útil. Apoyado por



Aspecto actual del Cabildo salteño, en el que se desarrollaron trascendentes hechos históricos.



hoy es una urbe moderna y progresista.

la inminente llegada de las fuerzas de *Buenos Aires*, asumió el gobierno provocando la caducidad de las autoridades locales en agosto de 1810. El 26 del mismo mes, don Santiago de Liniers y Bremond, Conde de Buenos Aires, derrotado en la maniobra de resistencia antirrevolucionaria, moría fusilado con sus compañeros en *Cabeza de Tigre*. El 29 de diciembre un nuevo Cabildo Abierto, con todas las ceremonias tradicionales, designaba diputado al doctor Francisco de Gurruchaga, hombre de fortuna y de leyes que había recibido en España las borlas doctorales y era uno de los más decididos promotores de la emancipación americana. *Salta* se pronunciaba de modo definitivo a favor de la Junta erigida en la capital del virreinato.

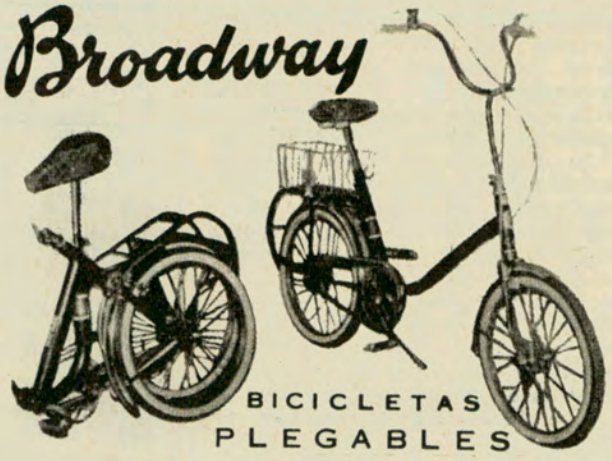
Aparece Martín Güemes

Pronto pasó la expedición libertadora al mando de Castelli y Balcarce, llevando en sus banderas el ambicioso propósito de dominar para la nueva causa a las provincias alto-peruanas, e incluso de colocar en *Lima* el fuego sagrado prendido el 25 de Mayo. El 7 de noviembre de 1819, el combate de *Suipacha* abrió las puertas al optimismo revolucionario en todo el Altiplano.

Entre los jefes y oficiales movilizados, ya se había destacado cierto joven teniente de húsares a quien, desde el primer momento, se le confió la misión de vigilar los puestos de avanzada en la Quebrada de Humahuaca. Su gravitación entre las milicias locales era cada día mayor y quedó ampliamente prestigiado por su aguda visión táctica y sus condiciones de jefe, cuando logró transformar en triunfo, sobre la ribera del río Suipacha, la retirada secuente al prematuro ataque a la posición fortificada de *Cotagaita*. Así apareció en los primeros combates de la Independencia el futuro general don Martín Miguel de Güemes, quien no había de cejar en la gran tarea hasta que la muerte lo llevó de este mundo. En la ocasión se le retacearon sus méritos. El parte de la batalla ignora sus acciones (probadas después con fehaciente documentación). Los celos y las rivalidades terminaron por separarlo del ejército, dejándolo en *Salta* en tareas subalternas. Pero nada pudo impedir su destino. A los pocos meses ocurría el desastre de *Huaqui* y los poderosos de ayer regresaron en retirada corridos por los enemigos y agobiados por sus propios errores, mientras él afirmaba su prestigio entre las milicias de la Provincia. ♠

¡REGALE LO MEJOR!..*

Broadway



BICICLETAS PLEGABLES

FAMOSAS POR SU CALIDAD Y GARANTIA
3 MEDIDAS - PARA NIÑOS Y ADULTOS
EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

VEALOS FABRICAR Y ELIJA A SU GUSTO Y CONDICIONES EN

TARIJA Y AV. LA PLATA 1200
TEL. 922-2031-32-33 y 6181

Establecimientos Broadway S.A.

CONOZCA ¡BRASIL!

Expreso Gral. Urquiza S.R.L

LO LLEVA...
experiencia·confort·seguridad



servicios regulares directos
BUENOS AIRES
PORTO ALEGRE

SALIDAS: LUNES – MIERCOLES Y VIERNES
omnibus de super-lujo atendidos por azafatas
CONEXION DIRECTA
CURITIBA – SAO PAULO – RIO DE JANEIRO

RIOJA 238 T.E: 97-1220

T 885

José Hernández (1834-1886) no es sólo el justamente celebrado autor de *Martín Fierro*, obra máxima de nuestra literatura cuya gloria acrece con el tiempo. Fue, además, en el curso de su agitada, fecunda y relativamente breve existencia, una de las personalidades más vigorosas y notables entre las que, más allá de las luchas y pasiones de la época en que le tocó vivir, contribuyeron a forjar y organizar la República. Soldado y poeta, periodista, escritor, político, convencional y diputado y senador en la Legislatura de Buenos Aires —faz ésta sin duda poco conocida de su actuación pública—, Hernández probó siempre su permanente preocupación por los destinos del país y sus instituciones, con fidelidad a los ideales de los fundadores de nuestra patria.

Verdad es, sin embargo, que la posteridad lo recuerda y admira, en primer término, por su libro inmortal, que no fue fantástico ni caprichoso, según dijera Lucio V. Mansilla ante la tumba del autor, *"porque su corazón vibraba al unísono del corazón del pueblo, cantando un himno a la libertad, a la igualdad y a la fraternidad, para recordar, con estrofas inteligibles, que hay clases olvidadas y desheredadas que reclaman nuestra patriótica solicitud. Fue* —agregó— *todo un poeta, y los que han dicho que la poesía ama las musas y no la Verdad, tienen que convenir, esta vez al menos, en que América puede reivindicar para sí, entre otras glorias puras, la de tener cantores que hallan ecos simpáticos entre las multitudes, siendo intérpretes sinceros de sus nobles ideales, bardos que se elevan hasta el pináculo donde moran aquéllas, sin defraudar la libertad".*

Luis V. Varela, a su vez, en las mismas circunstancias, afirmaba que *"en las turbulencias de la vida agitada, una norma sublime ha acentuado siempre la inspiración de todos sus actos y de todos sus escritos. Poseía un espíritu lleno de aquella bondad evangélica que forma de una existencia un apostolado y, obedeciendo la inclinación natural de su alma bella, ha cumplido su misión sobre la tierra, haciendo a toda hora labor de misericordia."* Y al dar el postrer adiós al amigo, expresó con palabra conmovida: *"Yo hago votos porque, al lado del ilustre nombre de tus mayores, brille sobre tu lápida el nombre consagrado de Martín Fierro, como un fanal que guíe a los peregrinos de la Pampa cuando vengan trayendo, como un tributo de gratitud y de cariño, la ofrenda de sus corazones y de sus lágrimas al cantor de su querencia, de sus amores y de sus hazañas."*

El juicio de los contemporáneos

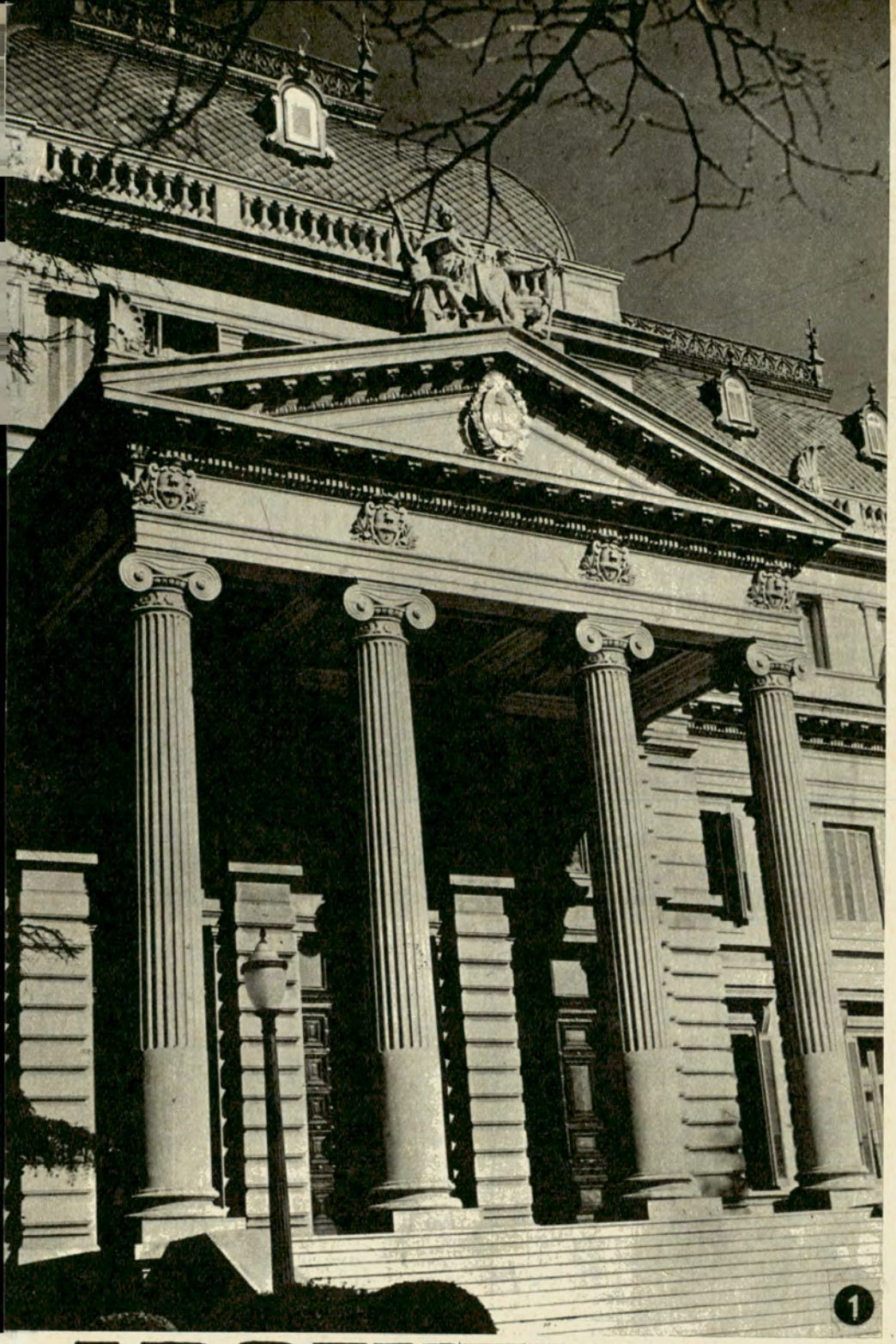
"La Prensa", en su edición del 22 de octubre de 1886, no fue menos expresiva en su juicio: "Las obras de Hernández son verdaderos poemas de méritos sobresalientes. Hay en ellos



UN ARQUETIPO

1 **Palacio de la Legislatura de La Plata. Hernández fue quien propuso y sostuvo, en memorable discurso, que así se debía llamar la nueva capital.**

2 **Así ha representado el pintor Enrique Mc Grech al Viejo Vizcacha, uno de los caracteres típicos de la inmortal obra de Hernández.**



ARGENTINO

La ciudad de La Plata -moderna y progresista- debe su nombre a José Hernández.

por Juan Antonio Solari • PARA AUTOCLUB

una profunda filosofía que ilumina la civilización de las campañas argentinas y la triste suerte del paisano, del gaucho crudo, nuestra víctima tradicional, lleno de valor, de alma poética, de una clara y sagaz inteligencia y animado por un sentimiento de artista. *Martín Fierro* por eso ha alcanzado la mayor popularidad que jamás haya conquistado un libro argentino. Ha estado en todas las jerarquías sociales, desde el fogón del campesino que se lo devoraba, hasta las de los literatos, que lo admiraban, deleitándose. Los legisladores, los gobernantes, los educacionistas, tenían y tienen mucho que aprender en esas páginas. La República pierde en Hernández a uno de los atletas de su literatura propia, original, creadora. Su muerte ha de ser llorada sinceramente en cualquier parte donde sus libros hayan sido leídos." *"La Nación"*, que tituló su nota necrológica "Martín Fierro", escribió: "Su recuerdo tardará mucho en desaparecer de la memoria de nuestro gaucho. *Martín Fierro* y *La Vuelta de Martín Fierro* tienen páginas de admirable sencillez que han grabado honda y permanente huella en el espíritu y el corazón del habitante de nuestras campañas, porque ve sus propias desdichas, su hogar solo, la pampa en derredor como un mar, su alma misma y sus luchas, descriptas en su propio lenguaje, pintadas con colores verdaderos: simples, que no se borran. No lo dudamos: cuando la noticia de su fallecimiento llegue a la campaña ha de haber más de un paisano encanecido que, descolgando su vieja guitarra, haga plañir sus notas rumorosas, mientras su pensamiento, al extenderse en las soledades de la pampa, evoque la memoria del poeta".

El vaticinio se ha cumplido. Y a casi un siglo de la aparición de *El gaucho Martín Fierro* (1872), completada seis años después con *La vuelta de Martín Fierro*, la posteridad reconoce en la obra y en su autor, como lo señalara Ricardo Rojas, no a un retórico que remeda, sino a un payador que canta, tan lejos del imitador literario como cerca del más genuino poeta popular, y al igual que los poemas que resumen una corriente estética o un sentimiento social, el *Martín Fierro* asume los caracteres de una obra colectiva; es alta, imperecedera síntesis del genio nativo, de sus dolores, anhelos y esperanzas. Nada pueden, ante su fuerza entrañable y emocional, ciertas interpretaciones ni veraces ni auténticas.

Trayectoria del soldado-poeta

Mas no es nuestro propósito destacar los indiscutibles méritos de la obra literaria de Hernández. Sólo hemos tratado de recordar cómo se los reconocían sus contemporáneos, citando opiniones autorizadas, que no fueron, por cierto, las únicas.

Deseamos, sí, hacer una ligera mención a su labor de legislador bonae-

rense, a través de algunas iniciativas cuya paternidad no es frecuente que se le atribuya.

Hernández tiene por entonces cuarenta y cinco años. Su trayectoria ha sido, desde la niñez, penosa, perdiendo a su madre —Isabel Pueyrredón— al cumplir los nueve. Resentida su salud, debe dejar el hogar de su abuelo paterno, Don José Hernández Plata —una quinta de Barracas cerca del Riachelo—, y suspender sus estudios. Una década pasa junto a su padre, D. Rafael, ocupado en trabajos en las estancias del sur de la provincia de Buenos Aires, endureciendo su juventud —según refiere su hermano— en la ruda escuela del campo. Es domador, pialador, resero, participa en algunos entreveros con los indios. De 1853 al 55, se ve envuelto en las luchas registradas como consecuencia de la revolución del 11 de setiembre, participando en encuentros que dejan en su alma honda impresión. En 1857 pierde a su padre, fulminado por un rayo mientras desempeñaba sus tareas de campo. Al año siguiente, con Nicolás Calvo, se dirige a Paraná, sede del *Congreso de la Confederación Argentina*. Trabaja como tenedor de libros. Se alista en las filas de Urquiza y toma parte en Cepeda, regresando a la actual capital de Entre Ríos, donde fija su domicilio. Desempeña funciones de oficial segundo en la Contaduría y, dedicado en sus horas libres al aprendizaje de la estenografía, pasa a ocupar luego un puesto de taquígrafo en el Senado de la Confederación. *"Figuran en el Congreso* —anota Rafael Hernández— *los hombres más representativos, entregados a la obra trascendental de constituir las instituciones de la Nación. Al lado de ancianos ilustres como Zubiría —el presidente de la Constituyente del 53—, Colodrero y Ferré, se destaca la juventud vigorosa y entusiasta de Llerena, Huergo y Seguí, y como exponentes de verdadera madurez Zavalia, Gutiérrez, Derqui, Gorostiaga, Zapata y tantos otros luchadores de primera fila que labraron allí el bronce de su alcurnia patricia. Observador, inquieto, inteligente, Hernández hace en ese ambiente su verdadera escuela, logrando esa versación parlamentaria con la que iba a distinguirse más tarde."* Hace allí también valiosas amistades, que tienen en su vida futura una fuerte gravitación. Agravada en 1861 la crisis entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación, que se dirime en los campos de Pavón, toma parte en la batalla como soldado raso en el ejército de Urquiza, obteniendo el grado de sargento mayor por acción de guerra.

Después de Pavón

Derrotadas las fuerzas de la Confederación, Hernández retorna a Paraná. Contrae enlace en 1863 con Carolina González del Solar y poco después se entrega al periodismo desde *"El Argentino"*. El asesinato de Angel Peñaloza, "El Chacho", en Olta, por soldados del ejército nacional, lo impresiona profundamente y publica con sus iniciales varios artículos vehementes, condenándolo, editados en folleto bajo el título de *Rasgos biográficos del general Angel V. Peñaloza*, que alcanza gran difusión.

Del 64 al 68 nuevas y dramáticas luchas despiertan su fibra de combatiente: el sitio de Paysandú lo lleva a ponerse a las órdenes del general Gómez, defensor de la plaza sitiada, en cuyas filas actúa Rafael, hermano del poeta, como capitán; residiendo en Concepción del Uruguay, donde se encuentra con su íntimo amigo y colega Guido y Spano, también dispuesto a apoyar a Gómez, recibe la noticia de la caída de Paysandú y del fusilamiento de su defensor. Se cree que Hernández vivió una temporada en Paysandú y que allí escribió una parte de *Martín Fierro*. En la guerra con el Paraguay, el soldado-poeta parte de Entre Ríos, donde se concentran las tropas aliadas, en dirección a Corrientes, poniéndose a las órdenes del gobernador de la provincia, Evaristo López. Desempeña funciones de secretario privado, Fiscal General interino del Estado, secretario de la Cámara Legislativa, desde julio a setiembre de 1867. Llega a ministro de Hacienda, pero abandona la posición pública para empuñar las armas y enfrentar una revolución.

Radicado en Buenos Aires, Hernández, contrario a la elección de Sarmiento-Alsina para el gobierno del país, funda el diario *"El Río de la Plata"* el 6 de agosto de 1869, con Guido y Spano y figuras como Agustín de Vedia, Navarro Viola, Tomás Guido, Vicente Quesada, Mariano A. Pelliza, Estanislao Zeballos. La oposición periodística es acerada y sin cuartel, determinando la clausura del diario. Después del asesinato de Urquiza, Hernández vuelve a Paraná y secunda a López Jordán, a quien lo ligan viejos lazos de amistad. Tras el desastre de Ñaembé, en enero del 71, el cabecilla del movimiento, que había ocupado, como se sabe, la gobernación de Entre Ríos, se refugia en Santa Ana do Livramento, donde también va Hernández venciendo serios peligros para su vida. Al año siguiente —1872— retorna a Buenos Aires y publica *El gaucho Martín Fierro*, entregándose a su quehacer intelectual. Colabora en *"La Patria"*, publicado el 1º de noviembre del 73 en Montevideo por su amigo Juan José Soto. Apoya la candidatura Avellaneda para la presidencia y, sin misión oficial alguna, reedita *La vida del Chacho*, envía a Blanes, el pintor uruguayo, autor del cuadro *Los treinta y tres orientales*, el mensaje en verso que comenta la obra y obtiene amplia difusión. En 1878, como ya dijimos, aparece *La vuelta de Martín Fierro*.



La rueda de uno de los últimos "mateos" platenses, símbolo de un tiempo que se va. Al fondo, la majestuosa catedral, en estilo gótico.

Es a esta altura de su vida, plena de luchas, enseñanzas y con un nombre literario popular sin precedentes, que el 30 de marzo de 1879 se incorpora a la Cámara de Diputados de la provincia de Buenos Aires por la 3ª sección electoral, finalizando su período al año siguiente, en que es reelecto también por un año. Ocupa nuevamente su banca (1881-82), a la vez que desempeña funciones como miembro del Consejo General de Educación. Pasa al Senado por el período 1882-85, resultando otra vez electo, hasta su fallecimiento el 21 de octubre de 1886.

Hernández legislador

Su actuación como representante popular, que la Legislautra bonaerense recopiló en tres tomos en 1947, revela un responsable sentido del deber, un celo sin desmayo y el conocimiento de la historia del país y de sus problemas fundamentales. La experiencia recogida en largos años de luchas al lado de figuras representativas del pensamiento nacional y su lúcida inteligencia, una memoria prodigiosa, el sano fervor patriótico que fue su norte, tanto como su directo contacto con las necesidades del pueblo, sobre todo de nuestra campaña, destacaron bien pronto su nombre y su figura. El poeta tenía también jerarquía de gobernante.

Un solo debate, el más extenso en que intervino, sería suficiente para corroborar nuestro aserto. Fue al tratarse el proyecto de cesión del municipio de Buenos Aires para asiento de la capital permanente de la República, que él aprobaba, en oposición a la tesis sostenida por Alem en discursos no menos memorables.

En la imposibilidad de trazar aquí una síntesis de su labor legislativa, nos limitaremos a mencionar, en cuanto se relaciona con ciudades que actualmente cuentan entre las más progresistas del país, que se debe a un proyecto de Hernández, de 1879, la sanción por la Cámara para la formación del pueblo de Necochea, ordenando cubrir de rentas generales el valor de los terrenos que deban expropiarse, tomando como punto de arranque para la ubicación de los mismos los cuatro mil metros a contar desde la orilla del mar, siguiendo la margen derecha del río Quequén. Tomaba como base leyes de 1877 y 1878, que no se habían cumplido por dificultades presentadas para la expropiación de los terrenos. Otra iniciativa suya vinculábase a la creación en el colegio denominado Santa Catalina de una escuela teórico-práctica denominada *Escuela Científica de Ganadería*, que llegó a concretarse en promisoria realidad. Se ocupó de la extensión de las líneas férreas fuera de los límites de la Provincia, del progreso portuario en el sur de la misma, construcción de las obras del Riachuelo, urbanización de los pueblos como exponente de la preocupación legislativa, política vial como solución impostergable, la riqueza paleontológica provincial, llamada a ser defendida con espíritu patriótico, legislación ferroviaria, proyectó una medida que representa en cierto modo un anticipo del aguinaldo al empleado público, insistió en el estímulo a la industria agrícola como heraldo del progreso, de política hospitalaria, de los aportes del gobierno al adelanto de los pueblos, en una legislación por la enseñanza manual de la juventud, etc.

El bautismo de La Plata

En relación con el nombre de la actual capital de la provincia de Buenos Aires, fue gracias a la iniciativa de Hernández que se impuso el que hoy ostenta: La Plata. Lo sostuvo con elocuente palabra en la sesión de la Cámara del 12 de mayo de 1881, venciendo a la oposición que no aceptaba su idea.

Cedido el municipio de Buenos Aires para la capital permanente de la República —se ha dicho con razón— y resuelta la creación de la capital para la provincia, que había hecho ese sacrificio para responder al imperativo de la historia y a las demandas del porvenir, se suscitaba otro gran problema sobre el nombre que debía dársele a aquélla, de acuerdo a la jerarquía cultural y progresista del primer estado argentino. Desde su banca de legislador, convertida en tribuna ilustre para el sostenimiento de esa solución nacional, Hernández enuncia el nombre insustituible. En razón de una tradición secular, porque el Plata magnífico dio su nombre al Virreynato en la gesta del descubrimiento, porque lo dio más tarde a las Provincias Unidas del Río de la Plata, cuando la idea de la independencia puso en movimiento a la "nueva, gloriosa Nación", es que la ciudad cabecera de la Provincia debía ser consagrada con ese nombre. La Plata es el nombre que corresponde a la que será en los días futuros foco de cultura, ciudad universitaria, guión prestigioso en todas las evoluciones del país. Corresponde a la ciudad el nombre del Río del eterno augurio, porque va a recostar en su margen el poderío de su progreso. Porque para el concierto de la República y el continente, la ciudad de La Plata será definición inequívoca en las etapas sin fin de la civilización. Hernández lo vio así. Y por eso la ciudad de su ensueño llevó el nombre por él discernido.

Bien está que se lo recuerde como un galardón más de su acción de clarividente constructor, sumando así un nuevo lauro a su genio de poeta de la argentinidad, noblemente sentida y plenamente vivida por su talento y su corazón patricios. ♠



con GRUMETE 13

Liquido 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

5.540

EL MUNDO DE LOS ELEFANTES MARINOS



En el extremo septentrional de la Península Valdés, estos misteriosos animales recuerdan a sus antepasados de épocas prehistóricas.

por Ana Emilia
PARA AUTOCLUB *Lahitte*

Una de las cosas fuera de serie que yo tenía que ver era la "elefantería de mar más grande del mundo".

El año anterior, cuando estuve en Chubut, naufragué a la vista del puerto. No pude llegar. Ahora, la excelente disposición de la Dirección de Cultura facilitó las cosas. Y partimos, al amanecer.

Claro que había que sacrificar horas de descanso. ¡Cómo suenan a frases hechas... las frases hechas! ¿Descanso? ¡Qué absurdo! Cuando viajo, pienso en que todo quedará muy lejos, otra vez. Y descanso al regreso. O nunca; hay que aprovechar, al máximo, cada instante de las veinticuatro horas, que nos enriquecerán para siempre.

Punta Norte

Apostadero Punta Norte. Al N.E. de la Península Valdés. Latitud 42° 05. Longitud 63° 46' W. Era nuestro objetivo.

Salimos de Madryn cuando era de noche. Teníamos que llegar, al bajar la marea al máximo, a la Isla de los Pájaros, esa maravilla. Una luna redonda, nítida, hacía aún más inmenso el horizonte. No sentimos frío, a pesar de que el otoño empezaba a manifestarse en el tono de la vegetación, en los días más cortos. El camino, en inmejorables condiciones —quizá porque una inminente visita presidencial oficiaba de varita mágica— nos abría paso por aquel desierto.

"La elefantería de mar más grande del mundo..." Por fin vería aquellos bichos inmensos, en sus dominios defendidos. Tenía noticia de que trescientos turistas los habían espantado, el día anterior, con una visita masiva, desusada. Chubut empieza a ponerse de moda. Con el tiempo, este complejo incidente se repetirá con mayor frecuencia y los elefantes marinos terminarán por acostumbrarse, filosóficamente, a posar para el turismo mundial. Mientras, el fin de la radiante noche austral hacía propicia la fantasía que inspiran los caminos abiertos. Las leyendas primitivas —en versiones fidedignas— surgían de nuestros acompañantes, coloridas, vívidas o misteriosas, al punto de hacernos decidir viajar —la próxima vez— con un grabador a cuestas.

Afuera, al otro lado de los vidrios del automóvil, nada menos que Madryn quedaba atrás.

Puerto Madryn

Madryn. Desde chica, escuché a mi padre hablar del prodigio de su golfo: *"Cabría allí la mayor escuadra de mar, pero, eso sí, tendrían que entrar de uno en fondo"*... Madryn. Desde el avión, medimos su perfección geográfica. En tierra, el aspecto humano no le fue en zaga. Dejábamos atrás sus playas naturales, la famosa lobería; la estación aeronaval del Ministerio de Marina y el campo de aviación civil. A nuestras espaldas quedaban las históricas cuevas, donde desembarcaron los primeros galeses, y el elocuente monumento que los recuerda. Quedaba allí el manso tehuelche, de Perlotti, avizorando el Atlántico colonizador. Y el faro, en el Golfo Nuevo. Agreguemos los restos de barcos hundidos, la sugestión de El Dorado y Punta Ameghino, el Pescadero de las Piedras. Imaginemos a nuestro flamante campeón mundial de caza submarina, Adalberto Sosa, viviendo con su joven familia —una muchacha rubia y el hijo de año y medio— en el refugio aislado de la lobería, de frente al mar.

Recién entonces tendremos la impresión de abandonar algo importante, arraigado, significativo. Madryn.

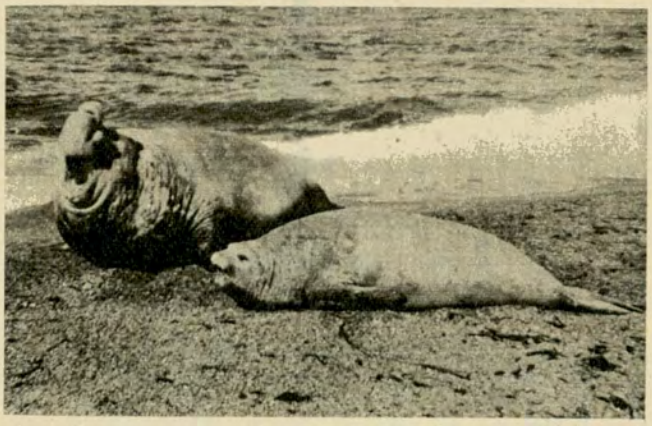
Amanecer, despertar

El mapa marca El Riacho, *"único refugio seguro para embarcaciones, con el imponente marco de vastas playas, donde abundan toda clase de peces y mariscos (almejas, mejillones, cholgas, berberechos, ostras, caracoles, pulpos y salomes)"*, según rezan los eficientes catálogos que nos entregan en el hotel, antes de salir, con una cortesía que empiezan a dejar entrever un acertado tratamiento turístico, que, por lo general, brilla por su ausencia.

Mientras un amanecer de fábula se extiende por la derecha, la luna más obstinada y rotunda vigila por la izquierda, sin darse por aludida del cambio de guardia. ¿Cuántos son los argentinos que pueden dar testimonio de una alborada austral?... La pregunta de siempre. La respuesta, sin variantes. Y la Patagonia, a nuestro derredor, como una intimación. Como un privilegio. (No entraremos en el zarandeado campo de las discusiones



Un grupo de elefantes marinos hembras descansa en la amplia playa de Punta Norte.



El elefante marino macho presenta un hocico en forma de trompa. La hembra carece de ese apéndice y sus rasgos son menos feroces.

"pro patria"; simplemente, nos sigue resultando inexplicable que los estudiantes secundarios —ya que no los primarios— no planifiquen de una buena vez sus salidas de fin de curso y dirijan sus pasos hacia latitudes donde todo está por "descubrirse", hasta tanto los deficientes programas escolares incorporen el *Turismo Cultural* que se encargue de cumplir una misión que sólo puede ser llamada argentina.)

El sur es un test, sobre todo para la gente joven. De cualquier manera, no pasará mucho tiempo sin que esta injustificada inercia se modifique. La Patagonia se alza imponente, irresistible, magnífica. Los adjetivos obvian. El sur, el Sur.

Mirougna Leonina Linn

Los catálogos a que nos referíamos —en su tercera edición de la Dirección Provincial de Turismo de la Provincia del Chubut— abundan en detalles sobre esta especie singular, el *Mirougna Leonina Linn*, el *"southern elephant seal"* de los ingleses, precursores en descubrimientos de esta índole, que no reconocen ningún nombre vernáculo, a pesar de ser harto conocidos por los aborígenes de la zona.

El elefante marino pertenece a la familia *Phocidae*, que incluye focas y leopardos de mar. A veces, esta familia se divide en tres subfamilias: una de ellas, de *Cistoforinas*, está representada en el hemisferio austral por una sola clase, la que vamos a buscar en Punta Norte y tiene, según dicen, el aspecto de odre inflado, piel rugosa, gruesa, cubierta de pelo bastante corto; cuello sumamente fuerte —carece de melena— y los machos presentan un hocico con aspecto de trompa, el cual puede ser dilatado por el animal, especialmente cuando se halla agresivo o es molestado. Esa trompa llega a medir, eventualmente, alrededor de cincuenta centímetros. Las hembras son fáciles de ubicar, pues carecen de esta especie de apéndice, y, además, poseen una cabeza con rasgos armónicos, que les da un aspecto menos feroz. Con respecto a la talla, existe una marcada diferencia sexual: mientras los machos adultos pueden alcanzar una longitud de seis metros, las hembras casi nunca exceden los tres. Los miembros locomotores de ambos sexos son comparativamente pequeños, con respecto al resto del cuerpo.

Hasta aquí, los datos específicos, que quizá sean útiles al turista. Deberá también saberse que la coloración de sus suavísimas pieles varía según la edad y el sexo: los cachorros son de color negro intenso, luego, cuando crecen, se aclaran hasta transformarse en gris pardusco en las hembras adultas y machos jóvenes, mientras que los machos viejos poseen un color bayo oscuro. El peso oscila entre 1.000 y 3.000 kilogramos.

Enormes juguetes de felpa

Recordamos, asimismo, que nos han contado algunas versiones erróneas, tales como que los cachorros necesitan de la eficiente enseñanza materna, para echarse a nadar. No es cierto: están habilitados para habitar su elemento natural, desde el principio, a partir de los 35 días del nacimiento, en zonas de poca profundidad; aún en caso de accidente, los primeros días de vida logran mantenerse a flote, hasta que llega en su auxilio algún adulto de la colonia. Lo gracioso es verlos chapotear como hacen nuestros chicos, durante las primeras intentonas acuáticas; pero una semana basta y sobra para que se perfeccionen en su estilo. A partir de entonces, sus voluminosos cuerpos se deslizarán con armonía, alcanzando velocidades de desplazamiento que oscilan entre los 18 y 24 kilómetros por hora.

En cuanto al interesante cambio de piel, ello ocurre por primera vez al mes de vida. Luego, anualmente. El proceso se efectúa en tierra, por lo general, y dura entre veinticuatro y cincuenta y seis días. Si las circunstancias especiales lo requieren, también puede realizarse en el mar, sin graves consecuencias.

Los cachorros abandonan la lactancia a los 23 días de nacimiento, hasta adoptar la dieta de los adultos, compuesta principalmente por peces y moluscos cefalópodos. También ingieren piedras y arena que según teorías de Shaw, ofician de estimulantes para distender el estómago durante los períodos de ayuno.

Al margen de estas consideraciones sui géneris, estamos seguros de que los visitantes agregarán muchas otras interesantísimas, aunque menos científicas y desearán pasarse el mayor tiempo posible cerca, cada vez más cerca de aquellos seres increíbles, que parecen enormes juguetes de felpa y retozan, a su manera, a un costado de la espuma, o se zambullen alegremente. Es muy entretenido observarlos: su mansedumbre gana la confianza de los humanos, siempre y cuando no se tenga la peregrina idea de cortarles la salida al mar: entonces se enfurecen al extremo de resultar implacables. De otra manera, el lento *ballet* de aquellos miles de ejemplares, dice de una bien encarada defensa de la especie, que convierte al apostadero en paraíso de renombre universal.

Los disparadores de las máquinas fotográficas, el zumbido de las filmadoras, comienzan a funcionar. El Atlántico, siempre el Atlántico cada vez más translúcido, más azul, más brillante, rubrica la Península de Valdés. Los harenes animales distan pocos kilómetros y una caminata por la playa invita a recoger caracoles de las más variadas formas. En la medida de sus redondas posibilidades, los *Mirougna Leonina Linn* toman sol y retozan. Buenos Aires queda tan lejos. Tenemos conciencia de estar habitando un lugar que une la prehistoria con el futuro inmediato de nuestro país. ♠

LAS CALLES DE BUENOS AIRES

por Gustavo García Saraví

PARA AUTOCLUB Fotos de Juan Carlos Plía



La calle Ricardo Rojas tiene sólo una cuadra. Desciende hacia Reconquista y Leandro N. Alem desde San Martín.





Aquí se ve a Ricardo Rojas en toda su breve extensión. Al fondo, el Cavanagh y los árboles de la plaza San Martín.

Esto del *"doctor"* es una expresión típicamente nacional, un complejo de inferioridad, una manera de creer que se es un poco más de lo poco que se es. Porque nadie puede pensar, válidamente, que Ricardo Rojas, nada menos que Ricardo Rojas —probable iniciador de las iniciales repetidas, *"R. R"*, tal como sucedió después con las *"B. B."* o las *"L. L."* de diferente fama— necesite de aquel horripilante agregado, debidamente escrito, en cada una de las esquinas que lo designen. Pienso que el autor de "Ollantay" da una buena oportunidad para recordar aquello tan sabido y poco recordado que podría sintetizarse en esta frase: "En la Argentina hay demasiado doctores y muy pocos *señores*". Señores, por supuesto, con la tácita sobreabundancia de otro producto que escasea: *señorío*.

Tal como lo hago habitualmente en estas caminatas, es bueno aprovechar cada vereda para recoger un conocimiento. Su concepto para el canto, por ejemplo: "La poesía fue mi vocación esencial; pero jamás la concebí como habilidad juglaresca, sino como conciencia total de la vida. El principio de la armonía que se descubre en el ritmo sideral y en la plástica del mundo, me poseyó desde la adolescencia. La belleza no fue para mí tan sólo deleite de los sentidos, sino orden espiritual que trasciende a las armonías de la justicia y de la verdad tanto como al misterio del verso".

Como enseñanza de lo que era la política y la amistad (sustantivos por lo común antagónicos) en otros tiempos, transcribo su confesión de agradecimiento para su adversario de ideas y militancias: "Yo era un adolescente sin fortuna que vagaba soñando con la gloria por los limbos de la ciudad —recién llegado de aquel pueblo mío donde dejé la tumba de mi padre— cuando Pellegrini me llevó a la redacción de 'El País', iniciándose así mi vida de publicista en Buenos Aires".

Ricardo Rojas —piedras más, buzón menos, como dirían los guitarreros que se acuerdan de Santiago del Estero, muy parecida a Basavilbaso— me hace pensar en algunas injusticias de la posteridad, por lo común considerada precisamente como limpiadora de estas maldades y olvidos del hombre. En efecto: el *Tiempo* maneja segmentos de *tiempo* y el que llega primero a un busto, a una calle, a una mención después de la muerte, suele instalarse con comodidad en sitios de dudosa pertenencia. Y ¡claro!, luego nadie se atreve a poner las verdades y los apellidos en su lugar. Será por esto —medito— que para honrar a un poeta (y a un gran hombre público), y como ya todas las calzadas estaban ocupadas (muchísimas sin razón y por ilustres desconocidos), hubo que robarle doscientos metros a Santa Fe. Y este llegar tarde a los repartos y repartijas de honores —Rojas murió en 29 de julio de 1957— es un poquito triste.

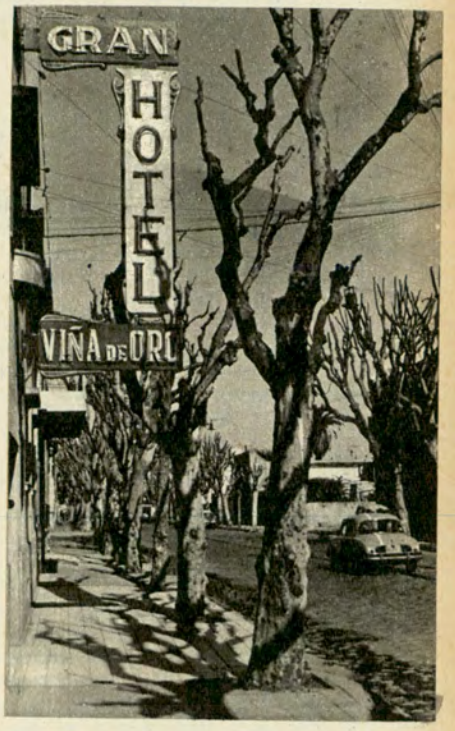




Fray Justo Santa María de Oro (simplemente Oro para los porteños) atraviesa la avenida Santa Fe, en el barrio de Palermo.

Los plátanos, "levantadores de baldosas", dan a la calle Oro una peculiar fisonomía pueblerina en los tramos de casas bajas.

En Oro todo es de oro: el hotel y el mercado, la rotisería y la tienda, el almacén y la tintorería están signados por el metal precioso.



FRAY JUSTO SANTA MARIA DE ORO

Seguramente el más aristocrático poeta argentino es el platense Pedro Mario Delheye, muerto cuando sólo tenía alrededor de 25 años de edad e, infortunadamente poco conocido. (*Aristocrático,* se entiende —para que no les escueza a los ya demasiado izquierdistas— no como sangre azul o cuestionables heráldicas o gules, sino como una simple y translúcida forma de mirar y sentir las cosas, o un modo muy particular de evadirse de las vulgaridades y fealdades que nos rodean.)

A pesar de no haber salido nunca de su ciudad natal, su poética ronda siempre entre paisajes y añoranzas de la Flandes de sus abuelos: abadías, encajeras, canales de Brujas y conocidos amigos desconocidos: Rodenbach, Rusbrock, Maeterlinck. Permanente buscador de limpideces y dorados gustos, tiene el don de evadirse de lo que lo perturba, de lo que se parece al desamor, de la insoportable continuidad de los días demasiado iguales a los días. Huye de lo que se esconde dentro de algunas palabras. Y a veces, de ciertas palabras, de sílabas que no suenan bien, de letras sin indudable armonía.

Tan es así que a través de toda su producción tiene un solo poema dedicado a un patriota argentino. Y éste es el que lleva el nombre más eufónico y sonoro, más lleno de bellezas verbales, más apropiado para un soneto: Fray Justo Santa María de Oro. Helo aquí:

No el mirto del poeta ni el
[lauro del soldado.
Una columna dórica
[majestuosa y severa
que en el patricio templo
[perpetúe a manera
de símbolo purísimo su
[noble apostolado.
Unió la gracia angélica al
[valor denodado,
y sin blandir la espada de
[la gesta guerrera,
trazó con mano firme la
[ruta verdadera
donde surgieron todas las
[glorias del pasado.
Pastor de pueblos libres
[fuera su mejor título,
porque con su palabra llenó
[todo un capítulo
de nuestra patria historia.
[Elocuente y tenaz
triunfó con un gran voto
[en la magna Asamblea
enlazando en su escudo
[como norma e idea
la palma de victoria y el
[olivo de paz.

Sirva esta larga introducción para recordar, fundamentalmente, un poema y un poeta. Y en segundo término para saber que *Oro,* como se lo designa por lo común, es *Fray Justo Santa María de Oro,* aunque el supermercado y el hotel, la rotisería y la tienda, el almacén y la tintorería del barrio opten por aquel metálico apócope, breve y amarillo, engañador de ricos y riquezas, deslumbrante como una esterlina.

Naturalmente la he recorrido con devoción y paciencia. Y he tocado sus árboles (¿plátanos?, ¿levantadores de baldosas?), y pisado sus vías ya sin sus rimados tranvías, y descubierto que "Oro y Cerviño" —como se lee en la insolente frente de algunos insolentes micros— no es ninguna entelequia sino una esquina que existe realmente, y que también en esta dorada zona de Buenos Aires hay que aprovechar una "única y última oportunidad", y que todos los departamentos, por supuesto, están al frente, y que son nada más que 200 cuotas, y que losas radiantes, y que tales ascensores, y que se pagan solos, y que patatín y patatán, para el progreso y la cuestionable altura de los futuros moradores.

Para terminar, y a pesar de todo lo escrito hasta este momento, una recomendación para pobres: "nunca viváis en esta calle. Podría ser verdaderamente irónico o traumatizante". ♠

EL PROBLEMA CAMINERO

III EL PEAJE

La Argentina, que en muchos años no ha afrontado con la necesaria energía el problema derivado de su carencia de vías de comunicación *permanentes*, en relación a sus necesidades, parece haber encontrado un procedimiento útil para resolverla: *el peaje*. Aún cuando no se trata de una novedad, puesto que el sistema tiene aplicación en muchos países y desde hace muchos años, como tal es presentado y no sin fundamento, ya que en nuestro país es totalmente desconocido. Se trata, en realidad, de un régimen de pago por el uso o paso de un camino, puente, canal, túnel, etcétera. Más claro: la tasa que debe abonar todo vehículo automotor por el derecho a circular por caminos, puentes, etc., construidos para su utilización, destinándose el producido a cubrir los costos más sus intereses, así como los gastos de mantenimiento y explotación.

El peaje no es un tributo

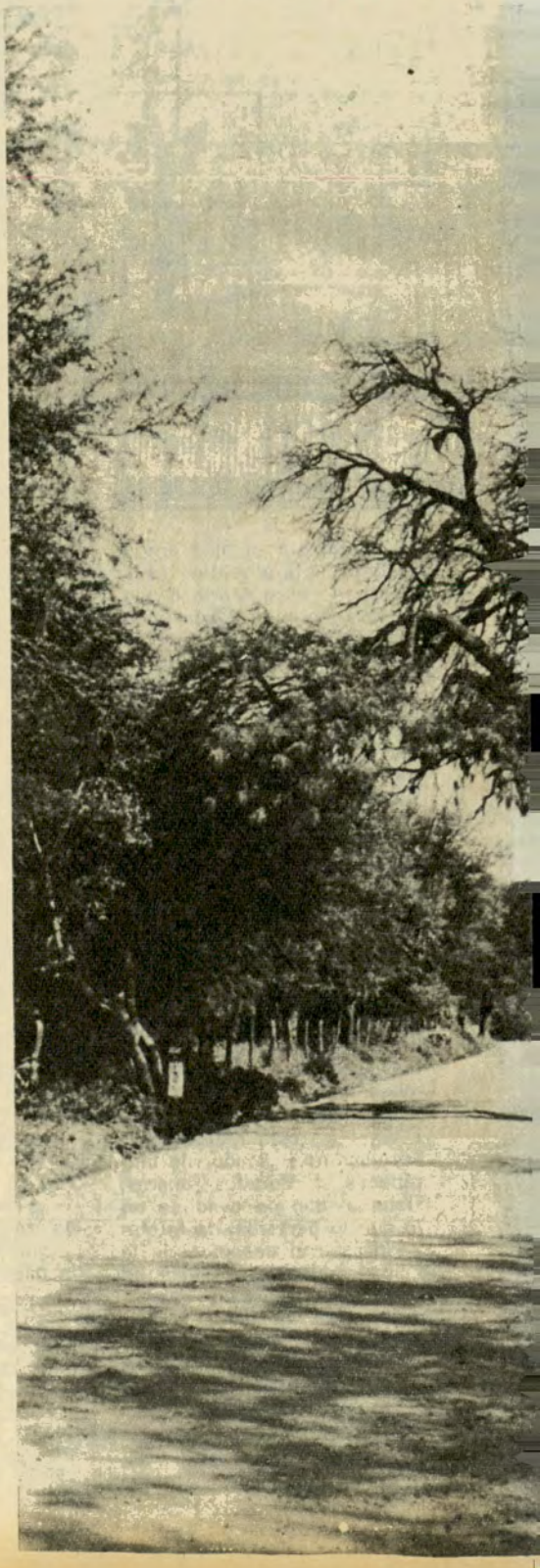
Toda obra ejecutada por el sistema de *peaje* no es sino una concesión otorgada a una sociedad privada, a una sociedad mixta o a un ente público para la construcción, conservación y explotación de obras públicas mediante el cobro de una cierta tarifa por su uso. Conforme ha sido prácticamente demostrado, el *peaje* no es otra cosa que un método de financiación racional que puede ser aplicada directamente por el Estado o por el que construye la obra, del mismo modo que el concesionario o permisionario de transportes puede cobrar una tarifa retributiva del servicio, que le permita recuperar el capital invertido al terminar la concesión o licencia.

El uso de una autopista —el ejemplo más típico de obra que no puede emprenderse sin un enorme desembolso— supone un servicio igual que el del transporte, la electricidad, el telefónico, etcétera. Uno y otros *sirven* a una finalidad útil al desenvolvimiento del individuo en su vida de relación, y surge de suyo que tal realización no puede facilitarse sin cargos, aun cuando sea posible apoyarla con subsidios a fin de que resulte menos gravosa.

El peaje no tiene carácter de tributo, sino que es forma de pago por un servicio público efectivo. Adam Smith lo defendió al señalar que constituye un modo equitativo y justo de que los usuarios de los caminos participen en los gastos de su construcción y mantenimiento. Se trata de un régimen financiero justo y plausible, pues aquéllos contribuyen a la creación de la ruta que transitan, en proporción directa a su tránsito. Además el pago del peaje no se impone a perpetuidad; cesa cuando, gracias a él, es posible devolver a quienes lo anticiparon, los recursos requeridos para su construcción. Así se procede cuando es un consorcio de vecinos el que promueve la construcción vial con aportes de dinero o de trabajo personal. Y se hace otro tanto cuando los fondos para la construcción, rescatables por peaje, se reúnen mediante la emisión de títulos, tal como se estila en Estados Unidos.

Tanto la práctica del sistema de peaje como la formación de consorcios y cooperativas camineras, integrados por pobladores rurales, tienden a fortalecer la conciencia popular de nuestras necesidades viales, y permiten experimentar de manera directa la enorme gravitación que las vías de tránsito ejercen sobre el desarrollo de la economía de un país. La construcción de caminos por peaje tiene numerosas formas. He aquí una: *"un consorcio privado —una empresa o un grupo de compañías—, aporta los equipos técnicos, las maquinarias, los materiales, y paga los salarios; contrae la obligación de iniciar y terminar los trabajos en un plazo convenido.*

"El Estado, a su vez, le concede la potestad de cobrar peaje o tarifas durante un determinado período (lo bastante largo como para hacer atractiva la inversión, pero no tanto como para tornarla onerosa a los usuarios), al cabo del cual las construcciones pasarán a poder de la Nación. Al finalizar cada etapa de construcción de la obra, el Estado entregará al ente realizador títulos oficiales (con garantía "cláusula oro o dólar", para defenderlos de la depreciación) por el valor del dinero insumido; de esta manera, cuando el servicio sea habilitado al público, los empresarios tendrán en su poder verdaderos pagarés del Estado que respaldarán sus ahorros durante el lapso total de la concesión, lo cual los pone a salvo de cualquier nuevo gobierno que pretendiera expropiar la explotación antes de finalizado el contrato. Pero a partir de la inauguración del camino, puente, túnel o manantial de agua potable, etcétera, los capitales privados deberán amortizar anualmente el valor de una porción de títulos de manera que al concluir el pacto, el Estado los haya rescatado todos. Lógicamente, las cuotas sal-



por Jacinto Toryho
PARA AUTOCLUB

ARGENTINO



drán de los peajes cobrados al público usuario; el excedente, hasta llegar al total de las recaudaciones, constituye el beneficio neto de los concesionarios".

El peaje en Europa y en América

El origen del peaje se remonta a principios del siglo XVIII, en Inglaterra, y su aplicación ha evolucionado, naturalmente, con el tiempo. El auge del transporte automotor suscitó la necesidad de dar a los caminos una pavimentación más sólida y una estructura capaz de soportar las cargas cada vez mayores que transportan los camiones y ómnibus pesados. La *autostrada* de Milán a los lagos del norte, arteria destinada exclusivamente para el tránsito de automóviles y diseñada para que puedan circular por ella con seguridad aun a altas velocidades, fue la primera grande obra por peaje acometida en Italia, en 1933, por iniciativa de particulares. Dado su alto costo, el gobierno italiano autorizó la implantación de tasas de tránsito para solventar su financiación.

Poco después los alemanes emprendieron la construcción de sus magníficas *auto-vías*, bien que absteniéndo de recurrir al peaje. En 1940, con táctica análoga, Estados Unidos habilitó una obra de gran importancia: el *Pennsylvania Turnpike*, una carretera de 265 kilómetros, con dos manos en cada dirección, separadas entre sí por un cantero central, a través del área montañosa del Estado de Pensilvania, cuya construcción fue financiada mediante el sistema de peaje con apoyo del Estado Federal. La longitud de esta ruta se prolongó hasta 576 kilómetros. Posteriormente se construyeron millares de kilómetros de autovías y puentes en New-Jersey, New-York y otros Estados, poniendo en juego la emisión de bonos de renta amortizados por el peaje.

Desde 1954, en el Estado de Ohío funciona una Comisión de Peaje, integrada por cuatro miembros designados por el Gobernador con acuerdo senatorial. De ellos, sólo dos pueden pertenecer al mismo partido político. Aquélla está autorizada *"para construir, reparar, conservar y explotar caminos de peaje"*, de acuerdo con los trazados que obtienen la aprobación del Gobernador y *"según normas de diseño especificamente aprobadas por el director de vialidad"*. Está facultada para emitir títulos —con respaldo estatal— *"rescatables únicamente con el producto de las rentas provenientes de los caminos"*. A su cargo queda la determinación del cobro de las tasas de peaje en las obras construidas por ella, a cuyo objeto controla los puntos de entrada y salida de tales caminos e instala en ellos las señales adecuadas.

En 1955 sancionó Italia una ley de autovías gracias a la cual modernizó su sistema de caminos. La *Autovía del Sol*, entre Milán y Nápoles, fue la primera manifestación de esa ley. Una red orgánica de 4.750 kilómetros de longitud, fue construida con arreglo al régimen de peaje. Francia, España y Uruguay lo adoptaron también, e incluso el Japón —caminos de Tokio a Osaka, entre otros—, países que construyen modernas autovías de tipo superior, con calzadas independientes para direcciones y cruces a distinto nivel con todas las vías existentes.

El sistema de peaje comenzó a practicarse en México en 1951, para estimular el desarrollo de la red caminera. Así se financió —entre otras— la carretera de Zamora a La Barca (Jalisco), en la cual se impuso el pago del peaje hasta completar la suma de 300.000 pesos mexicanos, reunidos previamente merced a los aportes de los vecinos. Una vez percibida esa cantidad, se suprimió el peaje y se reintegraron los aportes.

Mediante el mismo método se han construido en Chile las carreteras que unen a Santiago con Valparaíso y a Santiago con Rancagua, obras que pueden considerarse de gran envergadura y que se extienden a través de montañas por medio de túneles, puentes, etcétera. En ambos caminos se observan carteles con esta sugestiva leyenda: *"Estas obras se realizan con el peaje que usted paga"*.

En Brasil también está en vigor el sistema de peaje. Entre otras, la excelente ruta de Río de Janeiro a San Pablo se construyó con tal procedimiento.

Pluralidad de impuestos y escasos caminos

Es notable la variedad y pluralidad de impuestos —a la nafta, al aceite, los neumáticos, las patentes— que debe pagar todo propietario de un automotor y, en contraposición, la relativamente escasa obra vial que brinda el Estado. Por eso la contribución de los usuarios al desembolso de parte de las sumas requeridas por las construcciones viales, es decir, una de las formas del sistema de peaje, tiene forzosamente que constituir —si se ejercita con inteligencia y espíritu de solidaridad— un factor ponderable de desarrollo caminero.

En ocasiones, el pago del flete sumado al del peaje resultaría menos oneroso que el flete de las mercaderías transportadas por los caminos existentes. Tal es el caso de la ruta 108, entre Bowen y Lincoln, cuya pavimentación viene siendo insistentemente reclamada desde hace años por los pobladores de tres provincias:

Buenos Aires, Mendoza y La Pampa, debido a que la producción de la zona sudeste de la provincia cuyana se envía a centros litoraleños de consumo y exportación mediante un recorrido de ida y vuelta que supera en 650 kilómetros al viaje directo por la nueva carretera. El primero de los tramos (Lincoln - General Villegas) se construirá con la colaboración del gobierno bonaerense; el segundo (General Villegas - límite de La Pampa con San Luis), con fondos de Vialidad Nacional, y el tercero (límite de San Luis - Bowen) se financiará con recursos anticipados por vecinos de la zona, reembolsables por el sistema de peaje. Así, el flete se reducirá, aún pagando las tarifas de peaje.

Este es uno de los primeros ensayos que se están efectuando en el país. Puede servir de ejemplo a los pobladores de otras zonas de la República, quienes, también ellos, podrían cooperar por el mismo medio al progreso nacional y a su propio progreso. Porque resulta innecesario señalar que los inversores recuperan por dos vías los recursos anticipados: la percepción de lo que se estipule por peaje, y el ahorro que les permitirá la ruta construida con sus aportes, al facilitar y abaratar el transporte de sus productos. La práctica del peaje se difundirá en nuestro país, cuando las poblaciones rurales adviertan los beneficios de ese sistema que se cimenta en el sentido de la solidaridad social y del bien público.

La Constitución no obstaculiza el desarrollo nacional

Se ha hecho circular la especie de que la Constitución Nacional no permite el peaje, como si aquélla tuviera por objetivo obstruir el desarrollo del país. Juan Bautista Alberdi, inspirador de la Constitución, defendió el peaje, bien que limitando su uso a la Nación a fin de evitar la superposición de peajes provinciales. Si el peaje se cobra para financiar el costo de una obra que no puede financiarse de otro modo y que es de utilidad efectiva para la comunidad, su constitucionalidad no puede objetarse. Este criterio lo insertaron los brasileños en su Constitución para zanjar cuestiones semejantes. La Constitución norteamericana —modelo de la argentina— también prohíbe los derechos de tránsito, pero eso no fue ni es obstáculo para aplicar el peaje a la construcción de obras nacionales y estaduales.

El *decreto-ley 505/58* y la *ley 14.385* autorizaron la implantación del sistema de peaje para financiar la construcción de autovías. Sin embargo, la reglamentación nunca llegó a concretarse. Tal vez por cierto pudor del Poder Ejecutivo, que parecía temeroso de confesar su necesidad de recurrir a aquél, cuando teóricamente debería estar en condiciones de financiar las obras con sus propios recursos.

Ahora bien, objetivamente considerado este problema, se llega a la siguiente conclusión: resulta imposible encarar el ordenamiento de nuestra red caminera de otro modo que no sea mediante la realización de inversiones considerablemente superiores a las que podrían obtenerse mediante el peaje. De ahí que, cuando hoy se habla oficialmente de la aplicación de éste, se piensa en el mercado externo, en las poderosas plazas de Suiza, Londres y Nueva York. De algún modo parecen repetirse las circunstancias que aconsejaron el procedimiento de los hombres del 80, que costearon los ferrocarriles, gas, teléfonos, electricidad, merced al otorgamiento de concesiones al ahorro extranjero. Las actuales son bastante similares, pues, a las de entonces: las arcas del Estado sólo pueden proporcionar fondos, por ahora, a lo sumo para restaurar los caminos, puentes, desagües y cloacas existentes.

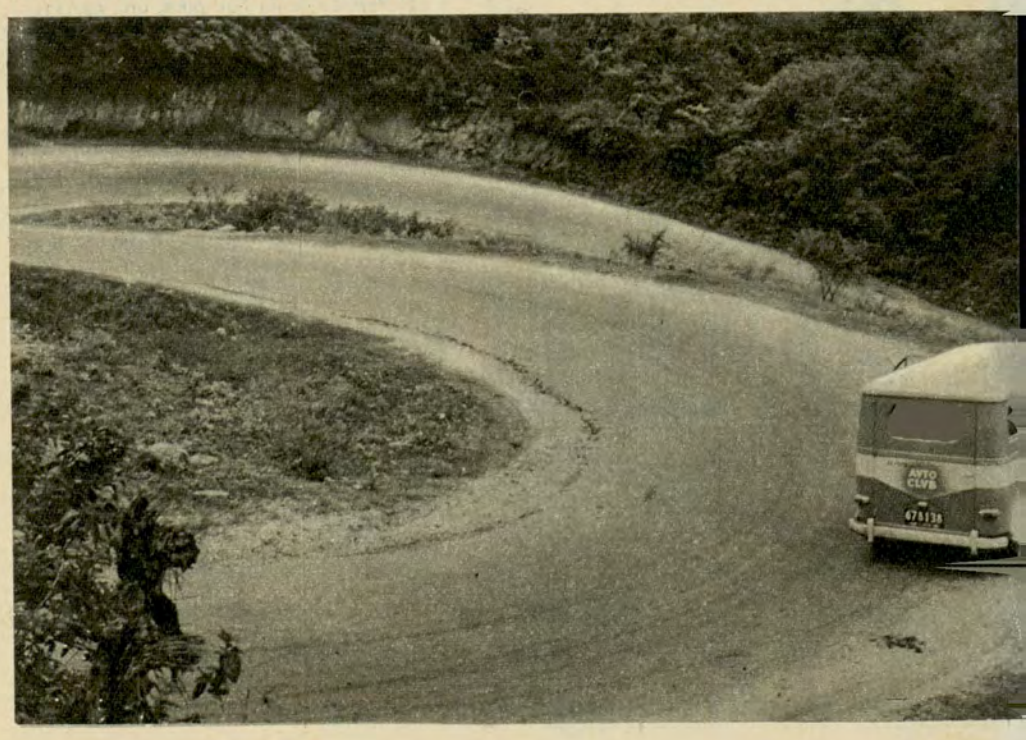
EL PROBLEMA CAMINERO ARGENTINO

El peaje en la Argentina

El régimen de peaje llega a la Argentina con más de cuarenta años de retraso. Y únicamente de manera teórica, en forma de *ley N° 17.520*, puesto que todavía no ha tenido cristalización práctica. Además de los términos expresos en que se califica como *ley de peaje*, fluye que su objetivo es el impulso de la obra vial; pero el texto sancionado no lo dice concretamente como sería deseable. Antes bien, emplea expresiones que se prestan a equívocos y confusiones, dada la latitud del concepto "obra pública" que reitera al referirse al otorgamiento de concesiones. Pues "obra pública" puede ser no sólo caminera, sino también ferroviaria, portuaria, aeroportuaria, etcétera.

El ingeniero Manuel A. Oddone cuenta cómo, gobernando el doctor Alvear, fue sometido a consideración de su ministro de Obras Públicas doctor Roberto M. Ortiz, un proyecto para construir el camino a Rosario mediante el cobro de peaje. El proyecto, perfectamente lícito y viable, era obra de una compañía norteamericana fabricante de automotores, la cual se comprometía a traer el equipo, el personal técnico necesario especializado, y los materiales indispensables para ejecutar las obras en el menor tiempo posible. Entonces hubiera costado todo ello la suma de 20 millones de pesos, según cálculos previos. Presentó el proyecto al ministro, doctor Ortiz, el *Automóvil Club Argentino*, en cuyo nombre se expusieron sus características principales. Pero surgieron los obstáculos de siempre, disfrazados de observaciones de tipo jurídico: intereses afectados por la iniciativa. Había antecedentes que abonaban la constitucionalidad del proyecto y su vigencia en países de legislación similar a la nuestra. Si el

(Continúa en la pág. 37)



OLIVETTI COPIA 105

COPIA CON ESTILO PROPIO

Es realmente hermosa, pequeña, y de fácil manejo. Puede ubicarse en los espacios más reducidos. Tiene estilo de copia propio.



PUBLIART

- Menor costo por copia
- Simplicidad de manejo
- Service OLIVETTI en todo el país

OLIVETTI ARGENTINA S.A.

GOWLAND PUBLICIDAD



Aún en la oscuridad.

Los faros rectangulares, exclusivos, son inconfundibles.

Elementos diferenciadores que caracterizan una ingeniería de avanzada.

Ingeniería Chrysler.

Pero son algo más que un símbolo.

Identifican una era.

Una era que representa más posibilidades para el usuario.

La Era

Dodge

más posibilidades.

CHRYSLER
FEVRE ARGENTINA

Miembro de ADEFA

EL PROBLEMA CAMINERO ARGENTINO

(Viene de la pág. 34)

derecho de pontazgo se consideró legal, el pago de una tasa para circular por un camino debió ser igualmente razonable y legal. Mas la Dirección General de Puentes y Caminos lo entendió de distinto modo y no aprobó el plan. De haber cristalizado la iniciativa, que lamentablemente no cuajó, hubiera señalado el comienzo de un sistema y fijado un criterio para la financiación de obras de este género.

Ahora bien, a juzgar por la "promoción" que se observa, el peaje pareciera ser una suerte de recurso mágico para dotar al país de los caminos que, por carecer de ellos, necesita. Pero hay que tomar esto con cautela. Porque lo primero que debe ser tenido en cuenta para la utilización de este sistema, consiste en precisar las posibilidades económicas, así como también en qué grado los ingresos derivados del peaje pueden soportar la construcción y otros gastos que hacen al costo total del proyecto.

Las posibilidades económicas

No debe pensarse que todos los caminos que se necesitan podrán construirse por este medio, ya que ello requiere como base de financiación un tránsito apreciable que permita la amortización de los gastos en prudenciales plazos. De los 40.000 kilómetros con que cuenta la red troncal caminera argentina —pavimentados bastante menos de la mitad— una mínima parte exhibe un promedio de tránsito de 5.000 vehículos diarios, número exigible para que el sistema de peaje funcione ventajosamente. De otra manera no es posible costear las obras.

La llamada "pampa húmeda" podría ser la zona más adecuada para ejecutar obras de este carácter, particularmente en las riberas de los ríos Paraná y de la Plata. La parte principal e inicial se desarrollaría de Santa Fe a Mar del Plata, pasando por las grandes ciudades intermedias. De acuerdo con el ingeniero José D. Luxardo, *"la columna vertebral de ese sistema puede estar constituida por el gran itinerario de Santa Fe y Zárate, Rosario, Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata, que recibiría en Santa Fe y Zárate los importantes aportes de la Mesopotamia mediante estructuras capaces de crear una comunicación permanente a través del río Paraná, eje al cual se irían agregando luego ramales hacia el interior del país, a medida que cada uno de ellos alcance volúmenes de tránsito que configuren la posibilidad de ruta de peaje alternativa".*

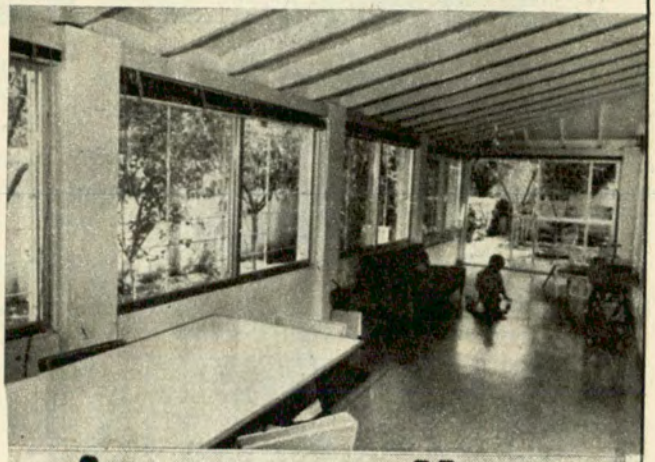
La longitud de carreteras que en la Argentina es actualmente posible construir por ese método, va muy poco más allá, según los expertos, de 1.200 kilómetros: autopista Santa Fe-Rosario-Arroyo del Medio: 215 kilómetros; autopista Arroyo del Medio-Zárate-Tigre, 215 kilómetros; sistema arterial del Gran Buenos Aires, 400 kilómetros; autopista La Plata-Mar del Plata, 370 kilómetros. Se podrán incorporar también al régimen de peaje el puente Pueyrredón, sobre el Riachuelo, en la Capital Federal; el puente Nicolás Avellaneda, con más de 70.000 vehículos diarios, también en la Capital Federal (por Rivadavia pasan 40.000 automotores en el día, y por Gaona, más de 30.000); el puente Zárate-Brazo Largo y el complejo ferrovial de conexión de Buenos Aires con la Mesopotamia, que incluye 172 kilómetros de carreteras, 8 kilómetros de viaductos carreteros, 10 kilómetros de viaductos ferroviarios y 1.730 metros de grandes puentes, atravesando los dos brazos del Paraná.

(Continuará)

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.

Cerramientos para baño

AV. MAIPU 1940 - Vicente López
AV. CORDOBA 5021 - CAPITAL



MUSEOS ARGENTINOS

Un elegante edificio barroco que encierra verdaderos tesoros. Allí vivió y trabajó sin cesar el gran escultor argentino.



En la sala V, junto a un armario del renacimiento flamenco, puede verse el yeso de la Victoria, una escultura que forma parte del monumento a Dorrego, de Yrurtia.

LA CASA DE

por Violeta Valls
PARA AUTOCLUB

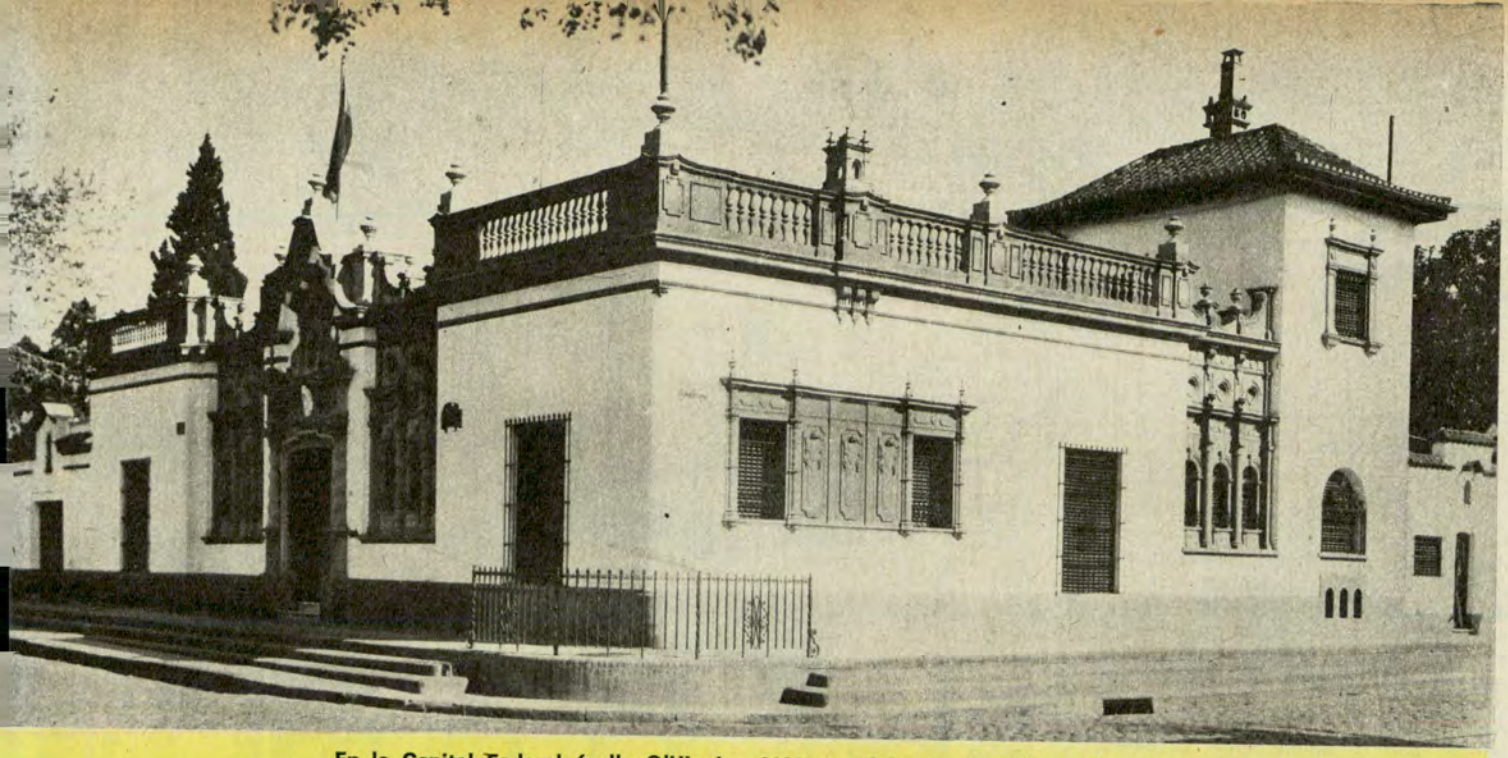
Si una no está acostumbrada a sentarse en un legítimo sillón colonial y menos aún a escribir sobre una mesa italiana taraceada con primor hace cuatrocientos años, ¿puede hacer un reportaje convencional sin dejarse traicionar por la emoción estética?

Seguro es que no.

Máxime cuando en dos horas, en dos brevísimas horas, la sensación de presencia espiritual de ese gran artista desaparecido que se llamó Rogelio Yrurtia, satura el diálogo con el sortilegio de recuerdos recientes que son evocados por la que fue su esposa, amiga y colega.

Allí, en la escenografía que ambos fueron armando y que compartieron durante muchos fecundos años, Lía Correa Morales de Yrurtia es hoy la custodia del museo-casa, del museo-templo, y lo ofrece a los visitantes a quienes verdaderamente puedan interesar las obras de arte y antigüedades más insospechadas, que llenan, unas y otras, el múltiple recinto.

Mis preguntas se suceden en avalancha; pero Lía Correa Morales sabe tener paciencia ante mi impulsiva curiosidad. Sensible pintora, hija del primer escultor importante que tuvo nuestro país y viuda del grande y complejo artista cuyo nombre lleva el museo, desarrolla su actividad actual en éste ayudada por un secretario,



En la Capital Federal (calle O'Higgins 2390, en el barrio de Belgrano), está ubicado el Museo "Casa de Yrurtia". Es una imponente casona diseñada en estilo barroco español.

YRURTIA: Un templo del arte

un auxiliar y tres ordenanzas, de los cuales uno cumple funciones de sereno.

—*Me interesa la arquitectura de la casa* —le digo.

El diálogo da lugar a un primer contacto con el pasado. Esta vieja casona del siglo XIX fue ampliada y modificada por Yrurtia según sus propios planos y dibujos. El estilo es barroco español. En cuanto a los jardines, también fueron diseñados por el artista.

En el año 1921 la casa mereció un premio municipal de arquitectura. Fue creada para ser legada al Estado; pero el largo trámite sólo pudo verse concretado gracias al empeño y espíritu clarividente de un gran amigo de Yrurtia: el doctor Alfredo L. Palacios, quien fue autor del proyecto, posteriormente sancionado por unanimidad y convertido en Ley 12.824, del 30 de setiembre de 1942. Por dicha ley, el escultor y su esposa transfirieron al Estado sus bienes, consistentes en 1.200 metros cuadrados de terreno, la casa, las muebles, tapices y obras de arte que ella contiene incluyendo los dibujos, pinturas y esculturas creados por los esposos Yrurtia.

Al penetrar en este singular museo son muchas las cosas que llaman la atención. La mesa taraceada en maderas polícromas, a la derecha; una edición que data de 1643 de *Las Memorias de Felipe de Comines*, a la izquierda; dos *kilim* persas colgados de las paredes a la manera de tapices; por allí unos sillones fraileros del Renacimiento Español; colgada de la pared del contrafrente una lámpara de minero usada donde no hay gas grisú. Una escultura que capta nuestro interés, entre tantas artesanías y antigüedades de la Sala I, es una cabeza llamada *Romana*, y en otro sector, un bronce rinde homenaje al doctor Palacios, amigo del escultor como he señalado.

De Van Dick a Picasso

Sería imposible describir la cantidad y calidad de obras de arte que contiene la Casa de Yrurtia. Baste mencionar que, en cuanto a pintura, hay acuarelas y óleos de famosos artistas, entre ellos Picasso, Van Dyck, Cordiviola, Malharro Sívori, Quinquela Martín, Toyokouni y otros.

La escultura no le queda en zaga. Un famoso yeso de Rodin que se exhibe en la Sala II pertenece al célebre grupo conocido como *Los burgueses de Calais*.

Camino una y otra vez por las once salas del museo. Lía Correa Morales de Yrurtia pone en mis manos un extraño juego de té que parece de juguete. Por su increíble aroma reconozco la materia prima con que está realizado: clavos de olor. La respuesta llega antes que nazca la pregunta:

—*Esto es obra de los nativos de la isla de Java.*

Mientras tengo en mis manos esta delicada artesanía, me surge —sin plan previo— una interrogación que no quiere ser cruel:

—*Señora, si ante una imprevista circunstancia usted debiera quedarse con uno solo de todos los objetos y obras de arte que posee el museo, ¿cuál elegiría?*

(Tal vez me acordé de "Farenheit 401", donde una supercivilización tecnológica destruye toda cultura y todos los libros).

En gesto dubitativo ante la hipotética situación extrema planteada, Lía Correa Morales abarca con ademán protector todas sus queridas cosas, señala cuadros, bocetos, esculturas, antigüedades. Y detiene su mirada en la mesa de palisandro taraceada, justo allí donde habíamos iniciado nuestra charla.

Quiero saber cuál es el mueble más antiguo que posee el museo. Vamos hacia la Sala V (de la *Victoria*) y tengo frente a mí un sólido arcón de nogal que procede del *Renacimiento Francés* y fue construido a principios del siglo XV.

Los secretos de un arcón

¡Hermoso mueble! ¿Cuántos secretos guardará? Sabido es que los arcones servían de armario, de asiento y aún de cama. Se fabricaban con maderas fuertes, con herrajes y ornamentación tallada según la época y categoría de sus dueños o el uso a que se lo destinara. Tan variado era éste que permitía guardar en ellos dinero, vajilla, alhajas, ropa y hasta harina, pan o simplemente cereales.

Me detengo frente a la *Victoria*, yeso ejecutado por Yrurtia durante su estada en París hacia 1918, y le pregunto a la señora cuántas horas por día dedicaba el escultor a su trabajo.

No me sorprende la respuesta, pero agrega calidez al diálogo:

—Yrurtia trabajaba intensamente. Era capaz de destruir (y lo hizo muchas veces) obras a las que se había dedicado con pasión, antes de terminarlas definitivamente a su satisfacción.

Recordamos ambas que el caballo del monumento a Dorrego lo destruyó dos veces. Otro tanto hizo con las cabezas de la *Justicia*. Esta costumbre databa desde los primeros años de su vocación artística. Cuando su enorme talento —y sólo tenía 24 años— le inspiró las seis figuras en yeso de *Las Pecadoras*, corría el año 1904. Yrurtia estaba en París desde hacía tres, gracias a una beca del Ministerio de Instrucción Pública. Después de exponer la obra en aquella vieja capital del arte europeo, el yeso fue trasladado a la Exposición Universal de Saint Louis y obtuvo el Gran Premio de Honor. Los repetidos viajes la deterioraron tanto, que el propio artista la destruyó cuando le fue devuelta de los Estados Unidos. En la Sala III, del *Misal*, se conserva solamente la cabeza de una de las figuras. *Las Pecadoras* constituyó uno de los primeros laureles que recogió un artista pobre, tímido y reconcentrado, al que —según el juicio de Rubén Darío— *"...ninguno de los halagos y tentaciones de este ambiente de placeres (París) lo ha arrancado a su meditación y a su ensueño, defendido por una labor continua y una soledad discreta".*



Una casa habitada

Un antifonario de canto gregoriano (el *Misal* que da nombre a la sala), ostenta la escritura musical sobre un tetragrama. Fue editado en Italia en 1735. Originarios de Holanda, un delicioso cántaro de cobre para leche, con su tapa, y seis tazones del mismo material repujado, lucen brillantes sobre un viejo armario del Renacimiento flamenco. Hay paltos de estaño atados unos a otros para evitar la tentación de algún coleccionista; jarros con sellos imperiales; un horno de campaña francés, que tiene más de doscientos años; varios braseros árabes, de bronce; algunos calientacamas de extrañas anécdotas. Y muchas, muchas cerámicas.

Una heterogénea colección de objetos cotidianos, riquísimas antigüedades y artesanías que los esposos Yrurtia reunieron con fervor en cada viaje (algunos objetos fueron adquiridos en el "Mercado de Las Pulgas") y que decoraron la casa durante la vida en común.

—¿Tenía Yrurtia algún "hobby" o entretenimiento, aparte de coleccionar obras de arte?

—Sí; practicaba esgrima con el doctor Carlos Delcasse. Allí puede usted ver los sables que usaba (me señala dos hermosas piezas guardadas dentro de un jarrón de pie).

Unos lirios frescos llaman mi atención. Lía Correa Morales me había señalado, momentos antes, un deseo del artista desaparecido: *"que parezca una casa habitada"*. Desde su retrato de la Sala I, pintado por la esposa, Yrurtia sigue presidiendo y está en el alma de todas las cosas bellas que se conservan allí.

Dos proyectos para un mismo olvido

Al derivar la conversación de nuevo hacia la obra escultórica de Rogelio Yrurtia, la dueña de casa me acompaña hasta el lugar donde se conserva el proyecto que ocupó veintiséis años de la vida del artista.

Concebido oficialmente en 1923, el gran monumento para el *Triunfo de la República* tuvo larga gestación; pero apenas si quedó en maquetas.

La historia se remonta hacia 1909, cuando en el Concurso Internacional



En el jardín está emplazado el grupo en bronce "Combate de Box", obra del gran artista argentino que vivió en esa casa.

Mesa y sillas italianas del siglo XVII, antiguas piezas de estaño y cobre, crean un clima confortable en la admirable casa-museo.



Esta vieja casona del sigio XIX fue ampliada y modificada por Yrurtia según sus propios planos y dibujos. Hasta los jardines fueron diseñados por el artista.

del Centenario, el escultor presentó su proyecto *El Pueblo de Mayo en Marcha*. Estaba compuesto por un grupo en piedra de hombres y mujeres en incontenible avance de entusiasmo patriótico, distanciados unos cincuenta metros de un soberbio arco de triunfo de corte clásico.

El creador se adjudicó el segundo premio, contrariando a la opinión pública más importante y calificada, que lo consideraba merecedor del primero y, por lo tanto, ejecutor de la obra.

Pero las cosas sucedieron de otro modo. El concurso fue ganado por dos artistas italianos, que no llevaron luego a cabo la obra por haberse rescindido el contrato. ¡Paradojas de la vida azarosa de un gran escultor! Mientras el país contaba con su talento, reconocido internacionalmente, la Revolución de Mayo se quedó sin un monumento que la conmemore.

A propósito de la maqueta, dijo Charles Morice en el *Paris Journal*: *"El ha imaginado un arco de triunfo, cuyo estilo greco-romano recuerda los lazos latinos de su patria, y a esta parte arquitectónica de su composición ha prodigado todos los atributos de la riqueza, de la fiesta. Pero en torno de este aparato de apoteosis no ha evocado las imágenes de la violencia, ni del homicidio; a la independencia de su pueblo le ha dado por único defensor al mismo pueblo, una multitud desnuda, pacífica, dichosa, que se prepara para desfilar bajo la bóveda gloriosa de un ritmo de danza"*.

Hacia 1923 Yrurtia maduró su proyecto, que después sufrió muchas modificaciones en la proporción y distribución de los volúmenes, pero no en cuanto a su idea original.

La obra hubiera tenido —si no mediaban otras circunstancias— una altura total de 150 metros y hubiera abarcado toda la Plaza de Mayo, encerrando en su interior a la Pirámide. La efigie de la República coronaba al monumento, al que Yrurtia denominaba *Templo de la Patria*. Planos y maqueta fueron continuamente modificados, hasta en sus mínimos detalles de acústica, hasta poco antes de la muerte del escultor.

"Nada pedía Yrurtia para llevarla a cabo", señala Lía Correa Morales. El la calificaba como *"santuario del civismo"*. Hasta de la financiación se había ocupado, que se hubiera resuelto, según el artista... *"con sólo el entusiasmo popular, mediante una ínfima tasa anual de doce centavos por habitante, la cual durante los cuatro años que duraría la construcción, produciría más de la suma requerida"*.

Mi reportaje, un tanto deshilvanado, toca a su fin.

—*¿Cómo se conservan todas estas piezas artísticas?* —pregunto.

—*Los* kilim *(los tapices que usted ve en las paredes, usados por los camelleros a semejanza del poncho de nuestros gauchos), deben ser repasados anualmente. Y al taladro de la madera se lo combate pintando los muebles con aguarrás por dentro y por fuera.*

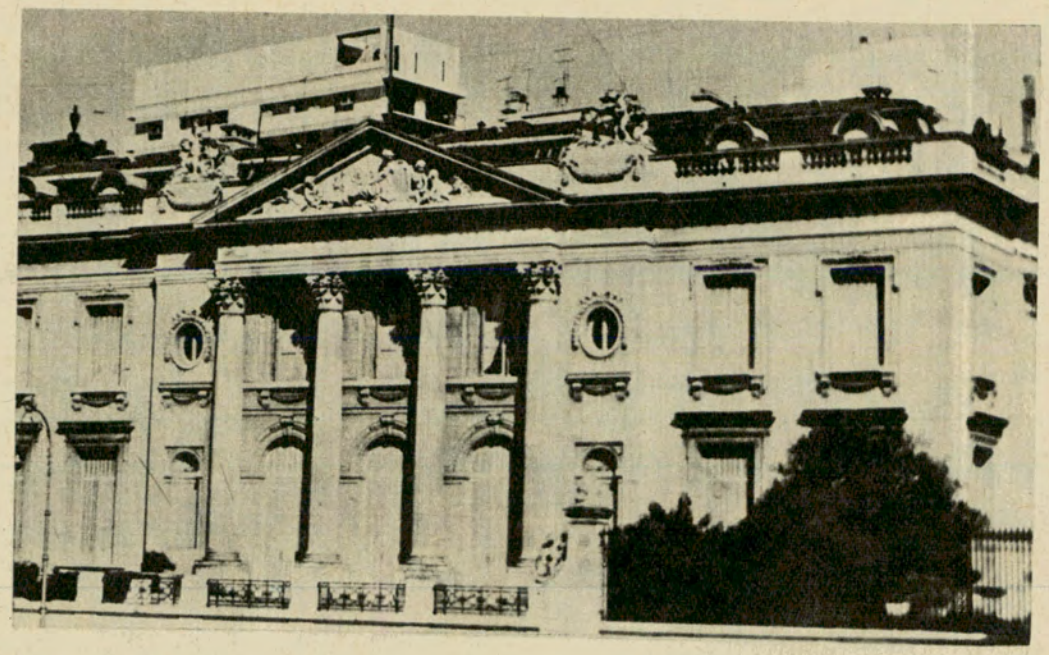
Me despido.

En mi retina quedan fijas una rueca holandesa y la leyenda del candelabro de Jánuca, que acabo de leer en el catálogo. De ese misterioso candelabro de nueve brazos que recuerda a los hermanos Macabeos en la Fiesta de las Luminarias. ♠



El Museo de Arte Decorativo

El majestuoso edificio del Palacio Errázuriz, situado en la Avenida del Libertador, entre Pereyra Lucena y Bustamante.



por Esther G. Anselmi
PARA AUTOCLUB

Una visita al Palacio Errázuriz, que encierra valiosas piezas del arte mundial.

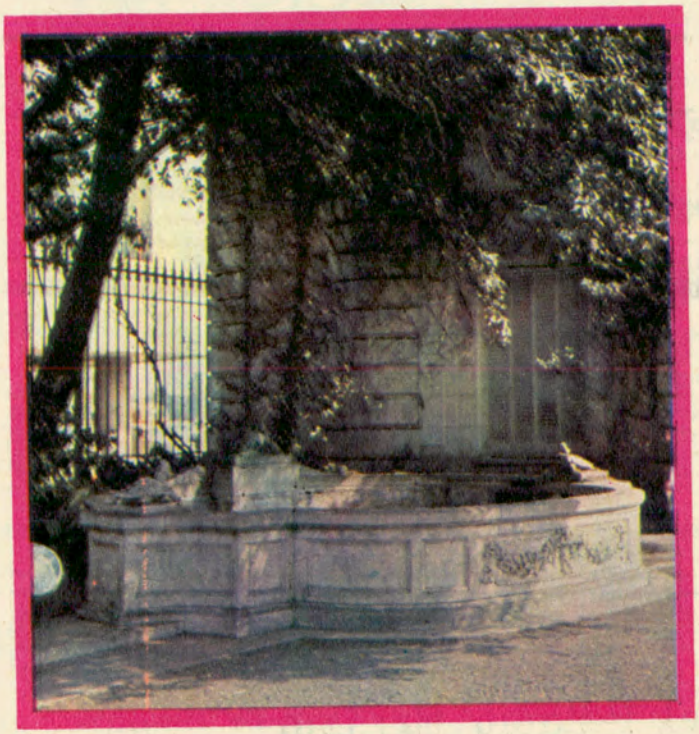
Aún antes de llegar a la esquina de Pereyra Lucena y la avenida del Libertador vemos las rejas y parte del interior del jardín. Descubrimos una fuente gris y silenciosa. El agua no murmura... Quizá por las noches las piedras recuerden viejas caricias de susurrantes chorros; quizás también durante el día su tristeza se remonte y se pierda entre las hojas de los olivos cercanos. Abrimos con dificultad la puerta de hierro forjado y dorado.

Nos detenemos frente al semicírculo formado por los capiteles de mármol atribuidos a Giovanni Bernini (1598-1680), que configuran la *Fuente de las Tortugas*, la misma que apenas pudimos ver por entre las rejas y la fronda de los olivos que la circundan. Estos capiteles proceden del *Palacio de la Cancillería* de Roma y son ellos la muda y cálida bienvenida con que Europa y su cultura nos reciben. Antes de pasar por esa doble puerta de hierro coronada con un grupo infantil de plomo fundido y dorado, vamos hasta la portada principal de la casa que da sobre la avenida del Libertador... Arriba, un elegante tímpano encierra la composición del escultor francés Vissau, reproducción del grupo alegórico *Le Bonheur Public*, del edificio de Gabriel que hace esquina con la rue St. Florentin, en la Plaza de la Concordia. Estamos ante un modelo acabado de lo que fue la edificación francesa durante el reinado de Luis XVI: la graciosa columnata coronada por airosos capiteles; la exacta proporción de la "mansarda"; los grupos de amorcillos esculpidos y los muchos motivos de ornato que, ya sea enmarcando las aberturas o equilibrando la decoración externa, llevan su acorde de frente en frente, desde el principal, hasta aquel en el que se encuentra la portada, el acceso, y hasta el que forma un delicado movimiento alrededor de la *Fuente de los Cisnes*, y de las verdes y acidoides cipreses, sobre la calle Sánchez de Bustamante.

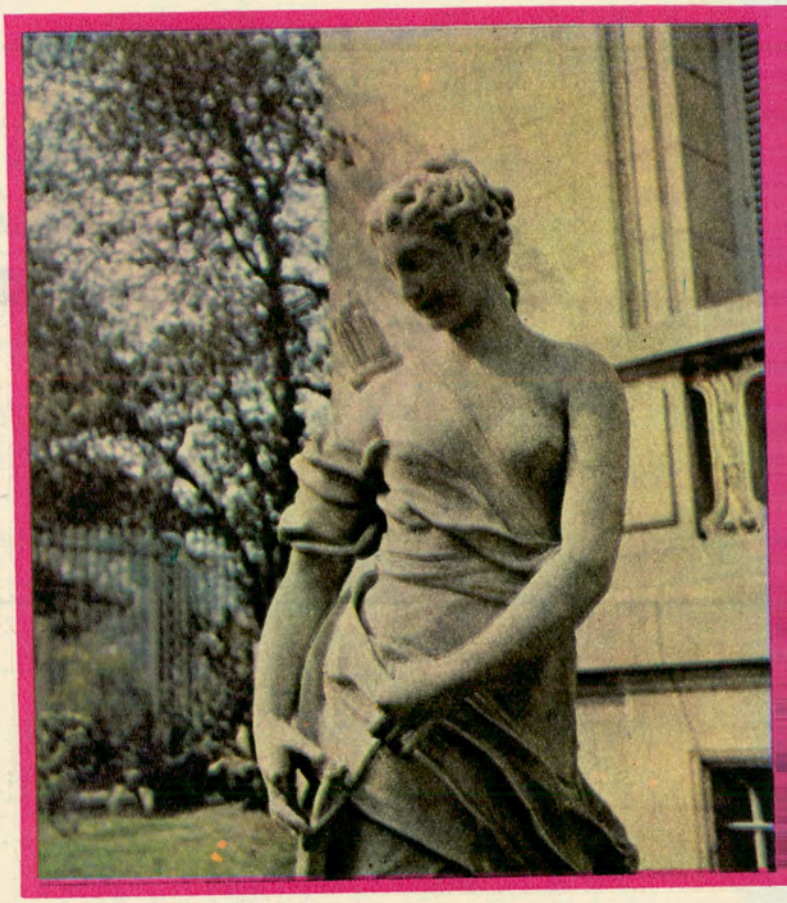
La arquitectura y el hombre

Ahora recordamos que los planos del edificio fueron encomendados al arquitecto francés René Sergent; de él también fueron los proyectos de la casa del Dr. Ernesto Bosch, de la familia Atucha, de la quinta "Sans Souci", de Carlos María de Alvear, en San Fernando, y de la residencia de la familia Ferreyra en la ciudad de Córdoba, y que la proyección del jardín se debe al paisajista Arbille Duchêne, que se inspiró en el gran Le Nôtre. Y de los datos, nuestro pensamiento pega un salto y, sin saber muy bien por qué, trae al presente las clases de estética que escuchamos hace mucho en la vieja Facul-

⇨



Los capiteles de mármol que forman la Fuente de las Tortugas se atribuyen a Bernini.

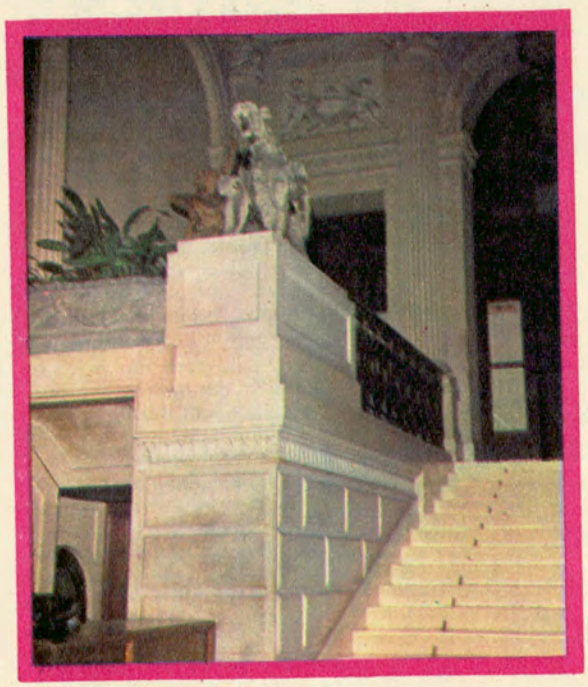


Estatua en terracota representando una figura mitológica, seguramente una Diana Cazadora.

tad de la calle Viamonte. Al hablarse de Arquitectura fue mencionada la teoría del *Einfullung;* según ella, toda la crítica de la arquitectura consiste en la capacidad de transferir el propio espíritu al edificio, en humanizarlo, en hacerlo hablar, en vibrar con él en una simbiosis inconsciente, en la que nuestro cuerpo tiende a repetir el movimiento arquitectural... Mientras tanto, hemos transpuesto la puerta y subimos por la escalinata de honor. Era natural que recordáramos la teoría en cuestión, por la glacialidad abstracta del diccionario crítico arquitectónico y por la necesidad de crear una familiaridad, un sentido de intercambio, una relación tibiamente humana entre la arquitectura y el hombre. Ese tipo de relación es la que sentimos con esta gran casa.

El espacio interno

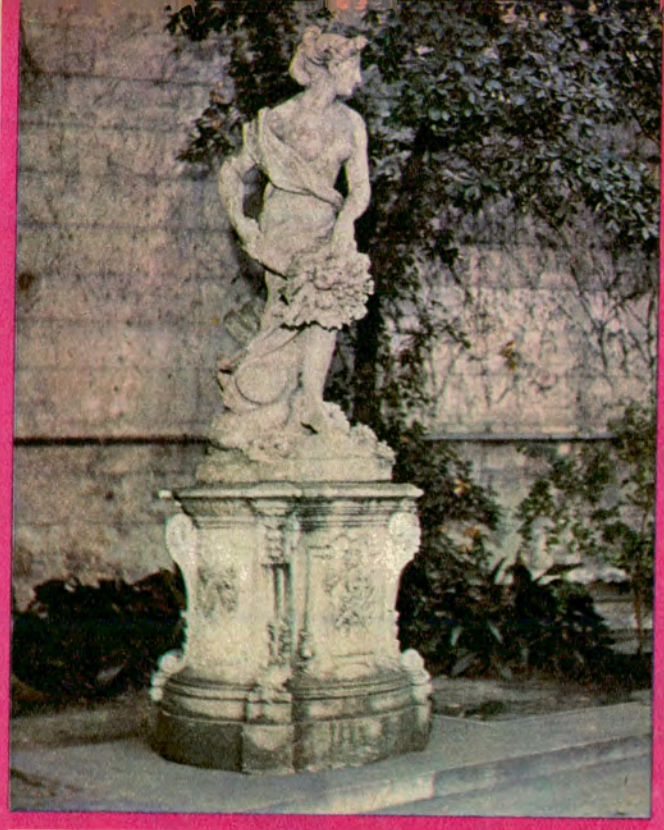
Bien, ya estamos dentro, enfrentándonos con el verdadero protagonista del hecho arquitectónico: el espacio interno, que no puede ser representado completamente en ninguna forma, ni aprehendido ni vivido, sino por experiencia directa, y siguiendo el decir de Lao-Tsé: la realidad de un edificio no consiste en las cuatro paredes y el techo, sino en el espacio cerrado dentro del que se vive. Vivamos pues la "realidad" del museo.



Una de las quimeras aladas del siglo XVI que se encuentran en los basamentos que flanquean la escalera principal del Museo.

El vestíbulo de entrada, de puro estilo Luis XVI, está revestido totalmente de piedra de París reconstituida. En el centro se encuentra la escalera, flanqueada por dos basamentos sobre los que están colocados *Quimeras aladas* de piedra, del siglo XVI. Los dos monstruos están sentados; ambos sostienen sendos escudos con las patas delanteras. Bueno será que recordemos que los escultores cristianos de la Europa medieval incorporaron a los edificios de esa época, en especial en el período de florecimiento de la arquitectura gótica, seres fabulosos tallados en piedra y denominados *quimeras*, en recuerdo de la bestia vencida por el mitológico Belerofonte. Ellas tenían a bien simbolizar al Demonio, o seres de origen diabólico. A menudo se mezclaban en ellas formas humanas y animales. Comúnmente se situaba a esos monstruos como un complemento de las gárgolas que servían para verter agua desde los tejados. Se cree que estas dos esculturas que vemos provienen de alguna catedral francesa (esto funciona como mera hipótesis). Debajo de las *Quimeras* se abren las entradas al subsuelo.

De cada lado de las puertas hay cuatro bajo relieves que representan las cuatro estaciones y completan el complicado ornato del vestíbulo. En el costado derecho descansa una silla de viaje francesa, también de la época de Luis XVI. Es de madera esculpida y pintada y en su origen estaba montada sobre ruedas. Presenta una serie de motivos florales y paisajes pintados aplicando la técnica del *Vernis Martin*. La familia de los ebanistas Martin fue célebre en Francia desde los comienzos del siglo XVIII, a causa del descubrimiento, logrado por el fundador de la dinastía, de los famosos barnices y lacas que llevan su nombre. En la composición del *Vernis Martin* entra la resina denominada copal. Extendido sobre la madera, el papel o el metal, etc., el producto citado permanece transparente y forma el barniz llamado *copal* o *vernis Martin*.



La Primavera, escultura en piedra (París, siglo XVIII). El parque es una verdadera prolongación de este interesante museo.



La Fuente de los Cisnes, en el jardín del Museo.

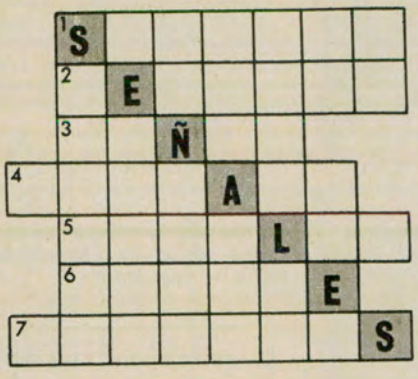
La antecámara Luis XVI

Atravesamos una ancha puerta y entramos a la última antecámara —Luis XVI—. Hay dos puertas; la de la derecha da a la Sala Luis XVI y la de la izquierda a un escritorio. Lo que inmediatamente llama la atención es el revestimiento de madera de roble encerado, compuesto por paneles encuadrados por molduras esculpidas. Enfrente, a cada lado de la puerta de acceso al gran hall o salón Renacentista, hay dos altos vasos —*potiches*— de porcelana china, del reinado de Kang-Hi (1662-1723). Llevan tapas y están decorados con esmaltes de la *familia rosa* (1) y motivos de personajes en cuatro reservas, cabeza de *ju-ig, godroon* con fondo de flor de peonía.

Sobre la pared derecha está el retrato al óleo de doña Josefina de Alvear de Errázuriz, y sobre la de la izquierda el de doña Cornelia Ortusa de Errázuriz, esposa y madre respectivamente de don Matías Errázuriz. Ambos retratos llevan la firma del pintor español Joaquín Sorolla y Bastida (1863-1923), retratista de nota que se ha destacado por sus magníficas marinas de vibrante luz como por paisajes y escenas costumbristas. Debajo del retrato de doña J. A. de Errázuris —junto a la pared— en una mesa española, estilo de fines del Renacimiento, se halla el bronce de Bourdelle que representa al Brigadier general Carlos de Alvear. Es la misma figura ecuestre del monumento que se levanta en Buenos Aires, en la avenida Alvear.

(1) Las familias designan el tono fundamental del esmalte, así: familia negra, amarilla, rosa, etc. Pertenecían a la colección del conde Boni de Castellane.

(Concluirá)



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

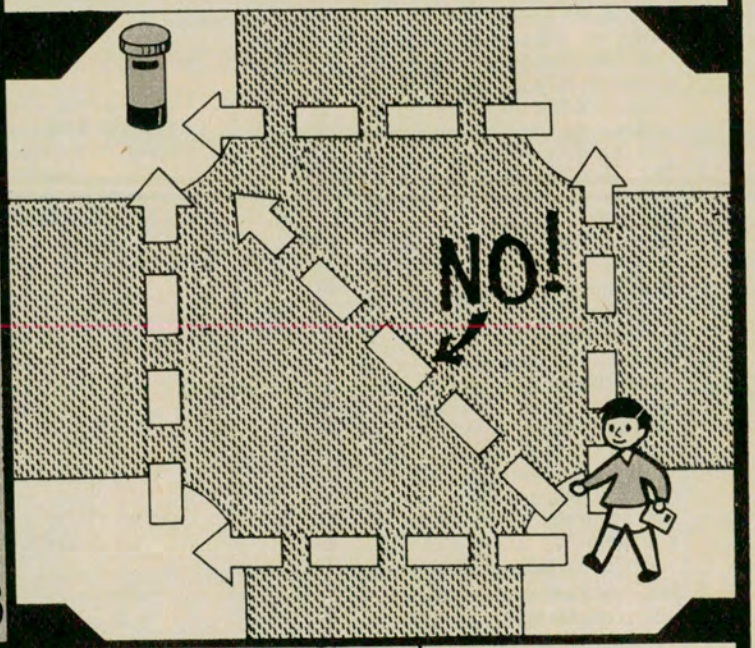


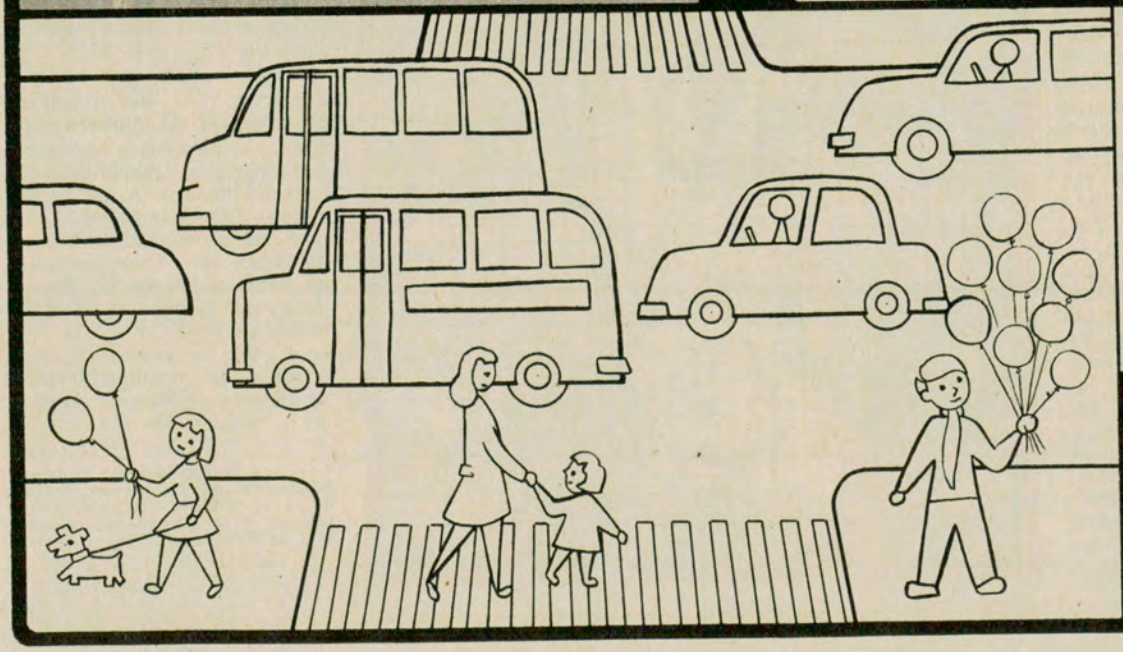
TUERQUITAS



LA SECCION DE LOS NIÑOS

Recorta papeles verdes y rojos. Pega los verdes en las flechas que indican cómo cruzar correctamente. Los rojos pégalos en las flechas que indican el camino que no está permitido. Puedes completar este dibujo coloreándolo.



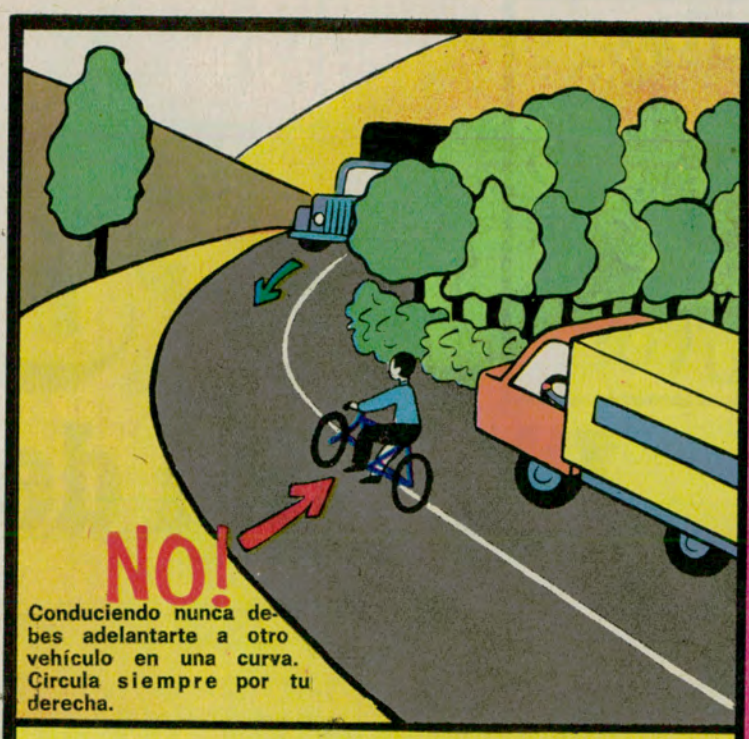


PARA PINTAR Y RECORDAR

La calle es de todos y tuya también. Por eso todos debemos procurar transitar correctamente por ella. La acera es para los peatones y la calzada para los vehículos.

SOLUCIONES

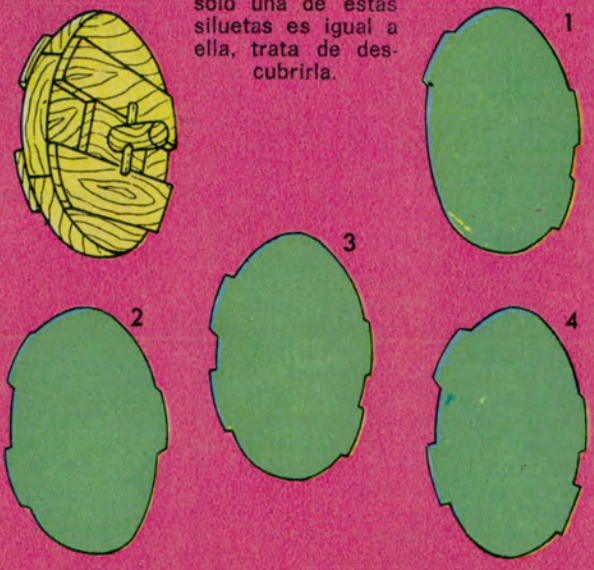
Completar palabras:
1º Silbato; 2º Peligro; 3º Señal; 4º Calzada; 5º Caballo; 6º Avance; 7º Peatones.
Siluetas: La Nº 4.
Sílabas: Cruza en las esquinas.

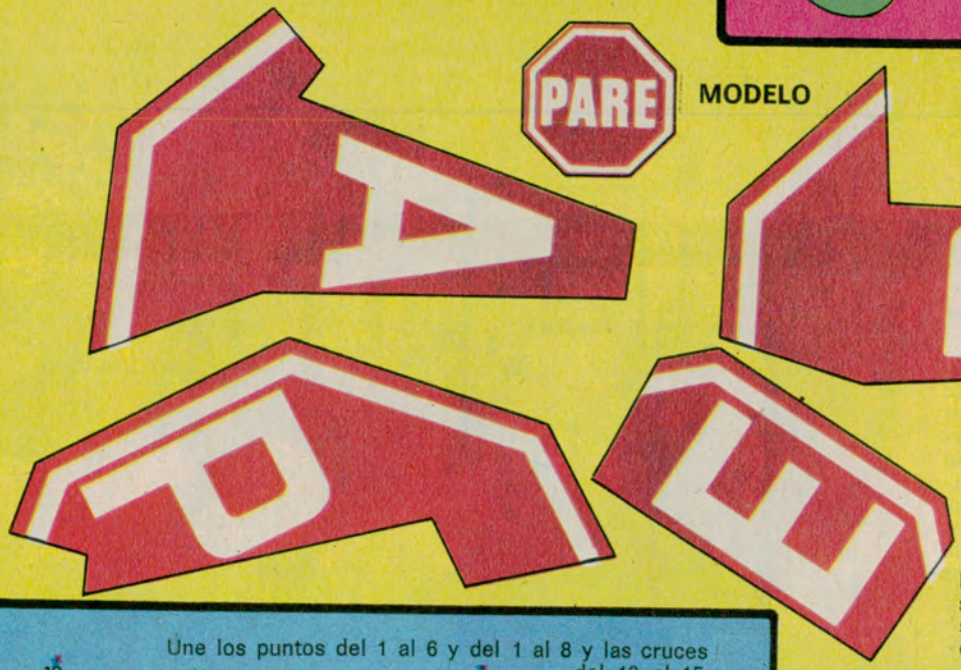


Conduciendo nunca debes adelantarte a otro vehículo en una curva. Circula siempre por tu derecha.

SILUETAS

Esta es una rueda maciza primitiva; sólo una de estas siluetas es igual a ella, trata de descubrirla.



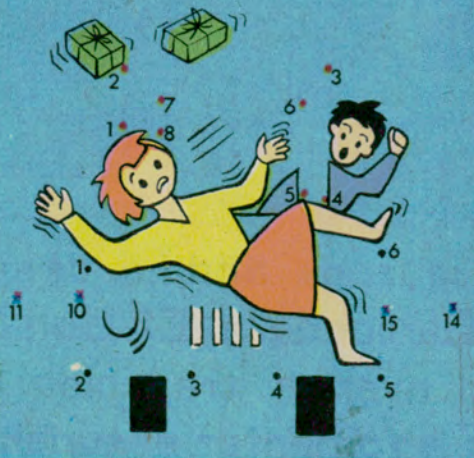


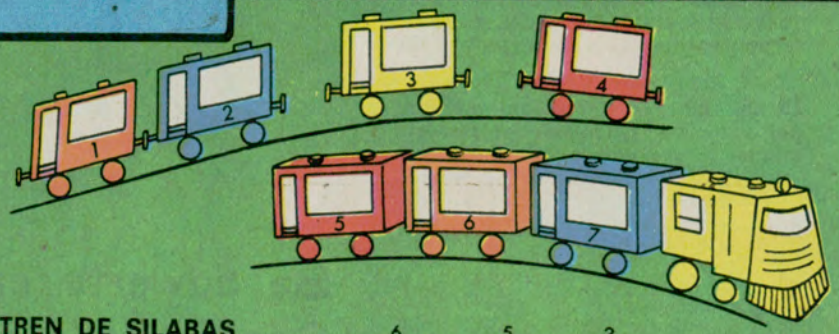
MODELO

PARA ARMAR

Recorta estas cuatro figuras y pégalas sobre una cartulina haciendo coincidir sus bordes irregulares. Esta señal equivale a la luz roja del semáforo.

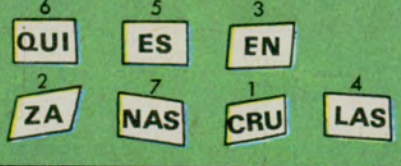
Une los puntos del 1 al 6 y del 1 al 8 y las cruces del 10 al 15.





TREN DE SILABAS

A cada vagón le corresponde una sílaba; ordénalas en las ventanillas por sus números para saber qué dicen los pasajeros.



HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

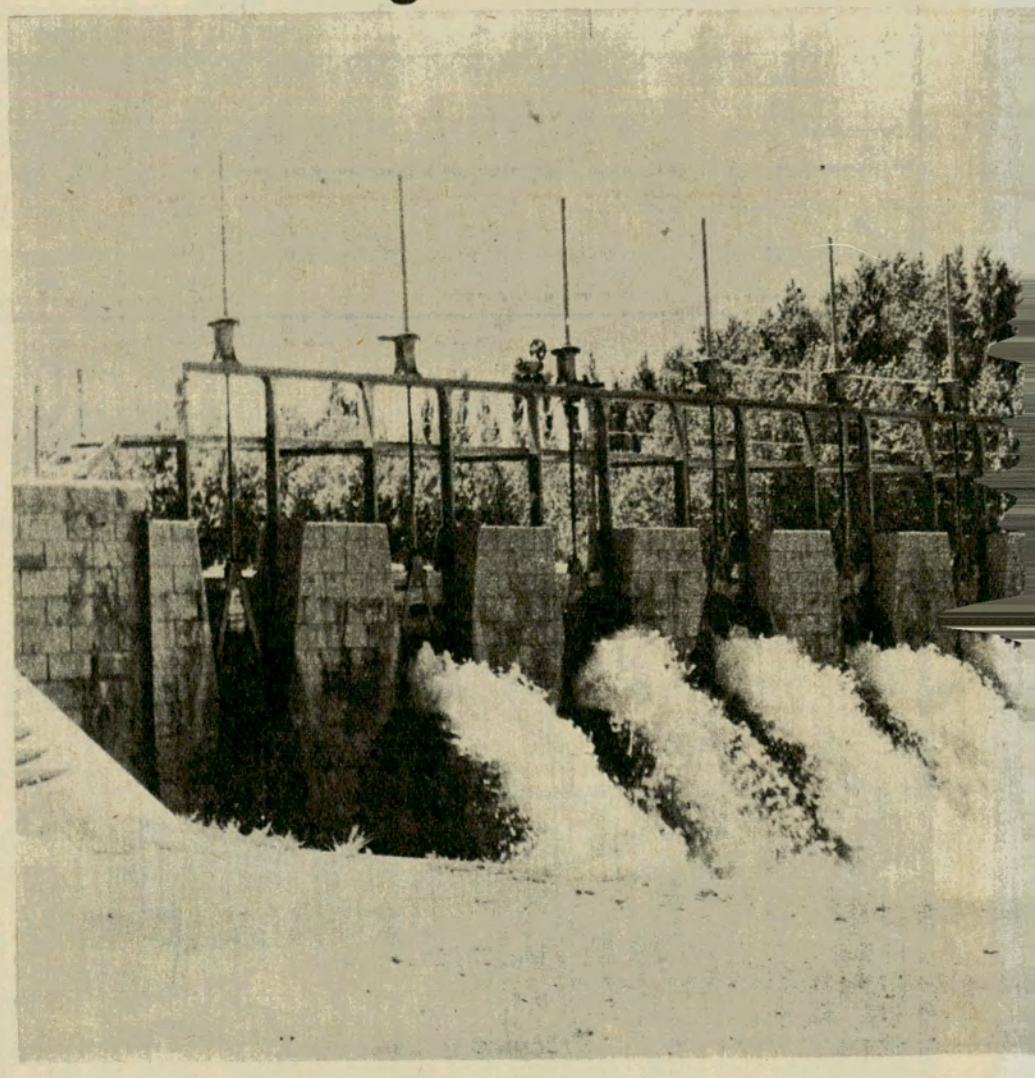
RIO Eje vital del

La provincia de Río Negro constituye el eje vital de una vasta región del país que se extiende entre la Cordillera de los Andes y el Oceano Atlántico. Su territorio es una extraña suma de los más dispares escenarios; pero siempre vibrantes o espectaculares. Unos asombran por su extraordinaria productividad. Otros son de impresionante aridez. En tanto sobresale por la cuantiosa riqueza paisajística la cuenca turística del parque nacional Nahuel Huapi. Esas características definen la provincia que se extiende hacia el sur de los ríos Colorado y Limay que conforma la imponente puerta de acceso a la Patagonia.

Desde el maravilloso conjunto de bosques y montañas, pasando por altas y desoladas planicies, la admiración se traslada al recio panorama marítimo con sus enhiestos acantilados y las risueñas y abrigadas playas del golfo San Matías, para terminar con la visión del gigantesco oasis del Alto Valle del río Negro, espectacular demostración del trabajo, donde el esfuerzo humano conquistó, por derecho propio, una extraordinaria y ejemplar recompensa.

Variado clima y topografía

Río Negro, con una extensión que apenas supera los 200.000 kilómetros cuadrados, posee los más variados climas y la más diversa topografía, en una majestuosa combinación: fértiles cuencas fluviales, profundas depresiones, extensas planicies, pero por sobre todo valles de incomparable belleza. Esos sectores, en la zona andina, atesoran deslumbrantes paisajes, ventisqueros, atalayas naturales, cascadas en profusión rodeadas de montaña nevadas, inmensos bosques milenarios, lagos de ensueño, serpenteantes ríos y arroyos, en

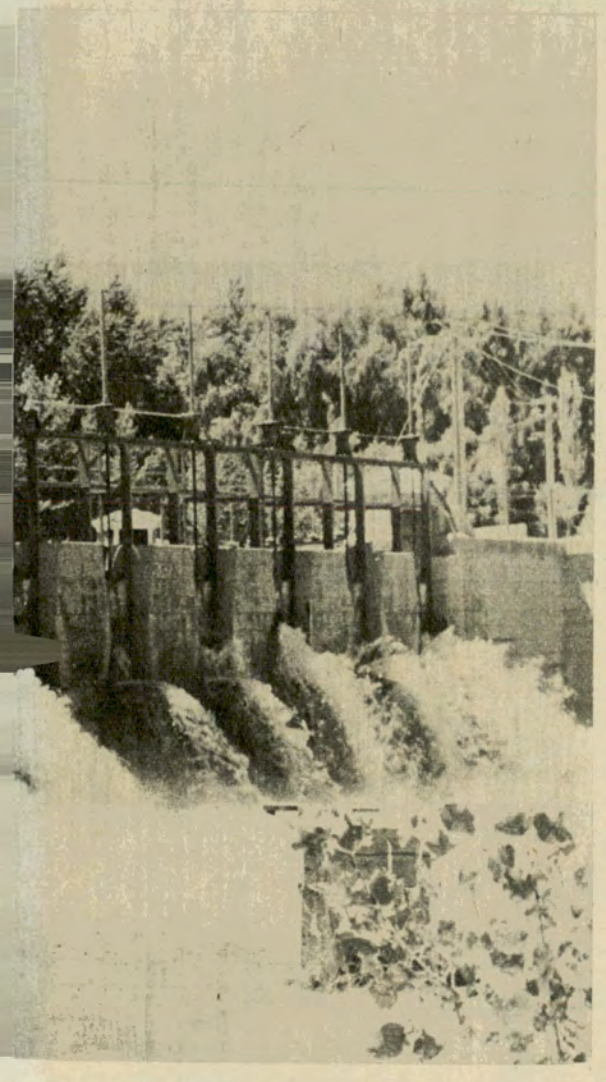


El control y distribución racional del agua ha permitido el florecimiento y prosperidad de casi todo el valle del caudaloso río Negro.

Se advierte en la zona andina desde San Carlos de Bariloche a El Bolsón un extraordinario avance, traducido en obras destinadas a fomentar el turismo

NEGRO
Comahue

un marco imponente de grata serenidad, bajo un cielo amenazante o de un azul purísimo. Allí el clima es fuerte, pero sano. Es ideal para la práctica de gran variedad de deportes. desde el excursionismo al esquí, o desde la caza y pesca a la navegación en sus numerosos lagos. Pero también se observa el ambiente de sosiego en coquetos chalets, engarzados en las laderas de los cerros, donde la quietud parecería ser la finalidad perseguida por muchos turistas que desean establecer un paréntesis a la tumultuosa vida de las grandes urbes.



La región de los lagos

La región de los lagos en la zona rionegrina se ha convertido en un complejo turístico de primera magnitud. Participa de poco menos de la mitad del Parque Nacional Nahuel Huapi y del lago homónimo. Comprende el sector cordillerano que va desde San Carlos de Bariloche a El Bolsón, y tiene como cumbre máxima al legendario Tronador, de 3.554 metros de altitud. Plena de bellezas y surcada por incontables y sugerentes caminos, San Carlos de Bariloche, en primer término, y luego El Bolsón constituyen el punto de partida de una serie de excursiones de inigualable belleza. Se distingue Bariloche por su hotelería de primer orden, conceptuada entre las mejores del país, y con una organización tanto terrestre como lacustre que funciona durante todo el año con notable regularidad. Se han incorporado nuevos elementos de viaje: grandes lanchas, modernos ómnibus, capacitados guías, etc., que hacen placentera la estada en esa privilegiada región, ya sea para una intensa vida social, deportiva o de real descanso en un clima totalmente diferente.

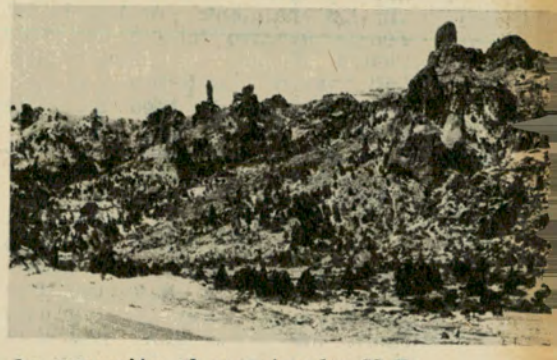
La ciudad de Viedma

La ciudad de Viedma ha comenzado su transformación edilicia, dejando atrás su aspecto semicolonial. La capital de Río Negro, participa de los beneficios de las

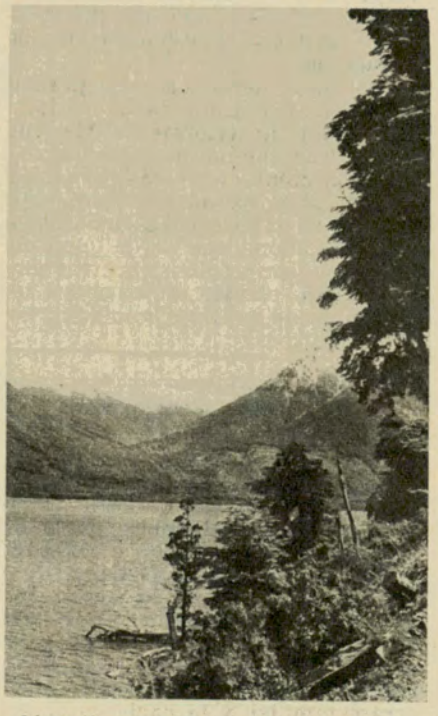
⇨



En el camino del Gutiérrez se puede admirar esta hermosa cascada.



La excursión al espectacular Valle Encantado atrae a muchos turistas.



Atractivos paisajes ofrecen las forestadas costas del lago Mascardi.



Frente a las canchas de esquí se levantan las viviendas y edificios que constituyen la Villa Catedral.

aguas del río que fertilizan sus costas y se caracteriza por el gran número de chacras que la rodean, regadas por el río Negro, cuyas costas, de suave declive y piso arenoso, han formado concurridos balnearios, como el Municipal.

Después de la catastrófica inundación del 26 de julio de 1899 que arrasó todas las poblaciones que marginaban el río, Viedma, víctima también de la furia de los elementos, trasladó su gobernación a la vecina Carmen de Patagones, separada sólo por el río Negro. La destrucción fue prácticamente total y luego la gobernación se trasladó provisoriamente a Choele-Choel y finalmente, por decreto del Poder Ejecutivo del 9 de mayo de 1900, se declaró a Viedma capital definitiva de Río Negro.

La catedral de Viedma es de arquitectura romana y en el interior existen columnas trabajadas y traídas expresamente desde Italia. Allí reposan los restos del cardenal de la Patagonia, Juan Cagliero y del primer obispo diocesano monseñor Esandi. Es digno de visitarse el Colegio Salesiano San Francisco de Sales y su museo consagrado a la labor realizada por los salesianos en la Patagonia. Allí estudió Ceferino Namuncurá y en el patio de este colegio se firmó el acta de la toma de posesión de la primera gobernación de la Patagonia.

Viedma cuenta con el primer balneario marítimo de la región: El Cóndor, anteriormente Massini o La Boca, unido por una carretera pavimentada de 35 kilómetros de extensión. Es también muy concurrido el balneario La Lobería, a unos 36 kilómetros de la capital, donde al tiempo que se cuenta con excelentes playas se advierte la presencia de grandes manadas de lobos marinos.



En la base de las pistas de esquí se encuentra el refugio Pire Hue. A la derecha de la foto se observa la cancha destinada a la enseñanza deportiva.

La ciudad de General Roca

La ciudad de General Roca es la más importante de la provincia. Tuvo su origen en el fuerte fundado el 1º de setiembre de 1879 por el coronel Lorenzo Wintter, con el nombre de Fuerte General Roca. El pueblo en sí, se formó en torno a esa guarnición, y el 12 de octubre de 1881 se labró el acta de fundación de la correspondiente población. La inundación de 1899 arrasó también a la naciente localidad. Tras la dramática y tremenda destrucción, la población



Pintoresco y colorido rincón en el Parque Nacional Nahuel Huapi.



Extraordinaria es la concurrencia registrada en las pistas de esquí.

se trasladó a un nuevo emplazamiento donde fue reconstruida. General Roca inició en 1920 su actual desarrollo al habilitarse el sistema de riego dependiente del dique Contralmirante Cordero. Esa etapa marca el comienzo del extraordinario crecimiento y la convirtió en el centro de uno de los emporios frutícolas más importantes del mundo, con una transformación económica y tecnificación agrícola que se advierte también en las ciudades paralelas de Allen, Cipolletti, Villa Regina, Cinco Saltos y varias más de notable desarrollo, donde la impresión de trabajo se observa en la enorme cantidad de establecimientos industriales.

Camino General Roca-El Chocón

Por otra parte adquiere especial significación esta zona del Alto Valle, no sólo por las obras de El Chocón sino también por el camino que está en construcción y que unirá General Roca con esa inmensa presa, a través del puente del Paso Córdoba, de 1.600 metros de largo sobre el río Negro, que recientemente ha sido habilitado. Además reducirá en unos 50 kilómetros la ruta a San Carlos de Bariloche por Piedra del Aguila.

El petróleo en el Alto Valle

Yacimientos Petrolíferos Fiscales confirmó la existencia de petróleo en Fernández Oro, localidad situada entre las ciudades de Allen y Cipolletti, en el corazón del alto valle de Río Negro. El hallazgo —se indicó— otorga una buena posibilidad para el desarrollo de 1.600 hectáreas ubicadas en la jurisdicción de esas tres localidades.

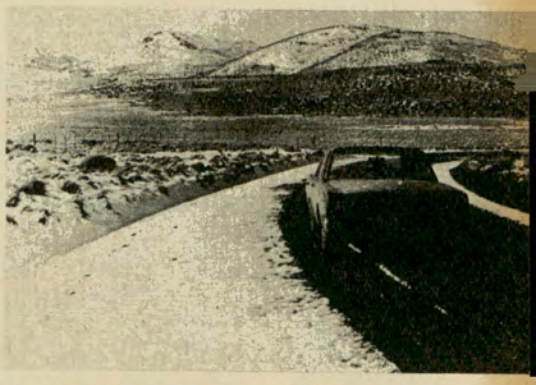
Esta noticia de reciente data, señala una serie de importantes cambios en el mapa petrolero del país. Incorporada hace menos de 10 años a esta actividad, Río Negro ubicó petróleo en la cuenca del río Colorado, y a partir de 1961 los yacimientos del noroeste, en Colonia Catriel, entre otros, comenzaron a superar en 1965 con 934.000 metros cúbicos a Neuquén, Tierra del Fuego y Salta, colocándose en la actualidad la provincia en el cuarto lugar de producción global detrás de Mendoza, Santa Cruz y Chubut. El porcentaje que le corresponde a Río Negro sobre el total del país es del 14,6 con una producción en el primer semestre de 1969 de 1.446.376 metros cúbicos. Los yacimientos en explotación a cargo de YPF en esta provincia son Medanito, Medianera, Catriel Oeste y Señal Picada, y a cargo de contratista los de Charco Bayo y Entre Lomas.

Actualmente se realizan trabajos de exploración al sur de Medanitos y al noroeste de General Roca. En este último lugar a principios de año se descubrió en el paraje Blanco de los Olivos, a 76 kilómetros al norte de Cervantes, localidad proxima a General Roca, una surgencia de gas, con un rendimiento de 300.000 metros cúbicos diarios, en tanto continuaban los trabajos de exploración en busca de petróleo.

La aparición del petróleo en plena zona de chacras del alto valle marca un nuevo y vigoroso impulso en esta provincia, cuya proyección económica estaba basada únicamente sobre la excepcional calidad de su producción frutícola.

Producción del Alto Valle

El Alto Valle de Río Negro se destaca por una intensa actividad



A pesar de la nieve y la lluvia se viaja bien por la ruta de Jacobacci.



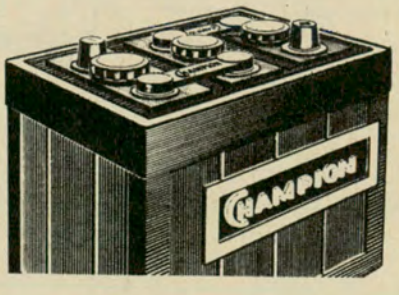
Aspecto parcial de Los Menucos, pueblo del centro de Río Negro.



Se construye en Los Menucos un motel y estación del A.C.A.



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.

O 370

GOODYEAR

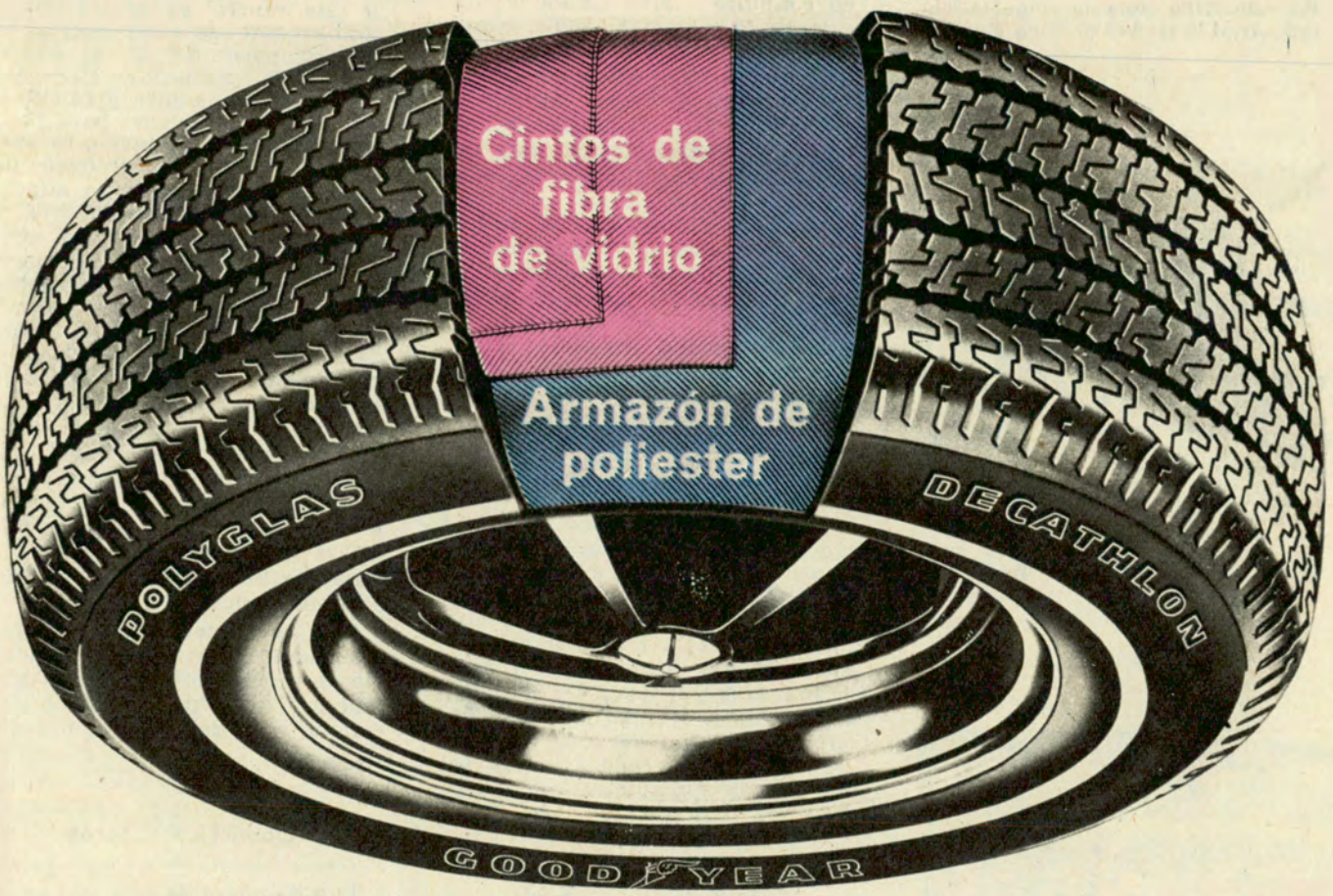
La primera cubierta hecha con cintos de fibra de vidrio y armazón de poliester

¡Dura hasta el doble que las cubiertas comunes!

¡NUEVA!...

DECATHLON POLYGLAS

Es tan fuerte que su banda de rodámiento 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



Ha adquirido notable importancia industrial la ciudad de Villa Regina.



Característico aspecto de la calle Perito F. Moreno de Bariloche.



Dique destinado a contener aluviones en la zona de General Roca.

agrícola - industrial, sobresaliendo en la producción frutal, vitivinícola y de legumbres. Esa actividad se desarrolla en una extensión de casi 108.000 hectáreas sobre un posible actual de 196.000, con obras proyectadas. El 50 por ciento está sembrado de alfalfa, el 25 por ciento se destina a viñedos, el 20 por ciento a frutales, mientras que el resto es utilizado para otros productos.

Esta imponente zona, subdividida en chacras por millones de álamos, las que en su mayoría están entre las dos y diez hectáreas (se cuentan más de 6.800 chacras), abastece con su producción todo el mercado nacional de manzanas y peras, cuyo total anual alcanza en conjunto a los 28 millones de cajones. El saldo exportable, aproximadamente el 50 por ciento de esa producción, arroja ingresos anuales para el país de alrededor de sesenta millones de dólares. El mercado exterior abarca más de veinte países y el total exportado en 1968 alcanzó a los 14.640.000 cajones de frutas, de los cuales 11.818.000 fueron de manzanas y 2.098.000 de peras. La mayor parte de esa producción es colocada en países como Holanda, República Federal Alemana, Inglaterra, Suecia, Noruega, Dinamarca y, en nuestro continente, en Brasil y Venezuela. Son éstos los más importantes compradores de acuerdo con las estadísticas del último quinquenio.

Los restantes productos: tomate, lúpulo, papa semitardía, legumbres y otros frutales como duraznos, etc. están adquiriendo un volumen que pronto contribuirá a la cimentación de la grandeza económica de Río Negro iniciada con la manzana y la pera. La vid, que representa el seis por ciento de la producción total del país, se caracteriza por la calidad, tanto de su uva de exportación como sus vinos de prestigiosas bodegas.

Cuenca del río Colorado

La cuenca del río Colorado ha comenzado a incorporarse a la agricultura y ganadería, disponiendo en ese sector de más de cien mil hectáreas compartidas con las provincias de Buenos Aires y La Pampa. Asimismo son favorables las zonas bajo riego que se extienden sobre la costa del golfo San Matías, por ser sus aguas un factor neutralizante de las heladas tardías.

En lo que se refiere a ganado ovino, Río Negro ocupa el quinto lugar entre las provincias especializadas, con un total de 2.800.000 cabezas.

Riqueza minera

La provincia de Río Negro posee yacimientos minerales de gran importancia. Dispone de hierro, caolín, arcilla, dolomita, feldespato, cuarzo, rocas calcáreas, calizas, carbón, etcétera.

Se ha proyectado recientemente un programa industrial de explotación del hierro ubicado en la zona de Sierra Grande, unos 130 kilómetros al sur de San Antonio Oeste. Los tres yacimientos localizados, descubiertos en 1947, poseen reservas que se calculan en más de 200 millones de toneladas. Se considera, a raíz de los análisis realizados en Alemania, que la ley de este mineral es la más elevada posiblemente de las conocidas en nuestro país: del 55 al 60 por ciento, con presencia de sílice, aluminio, fósforo, azufre y calcio. De acuerdo con los planes para poner en marcha la explotación se anticipa que llegará a producir dos millones de toneladas de mineral de hierro en forma de "pellets" en 1974.

En la región de Pico Quemado han sido descubiertos yacimientos de carbón bituminoso con reservas que exceden los 2.700.000 toneladas. Por su volumen inicial se han considerado ya como los segundos del país. Se trata —según estudios— de un mineral ligeramente superior al de Río Turbio, y se afirma que el coque procesado es de excelente calidad. La producción de este yacimiento se utiliza en su mayor parte en las zonas de San Carlos de Bariloche y Bahía Blanca.

En el Bajo del Gualicho se han anunciado obras para la explotación e industrialización de la soda "solway" con una inversión inicial de más de tres mil millones de pesos.

Obras en El Chocón

El 9 de enero de este año se colocó la piedra fundamental de las obras de El Chocón, en el lugar llamado Bajada de El Chocón Chico, amplio anfiteatro natural que cruza el río Limay entre las provincias de Río Negro y Neuquén, a unos 80 kilómetros al sudoeste de la confluencia de los ríos Limay



Aspecto parcial del edificio de la Municipalidad de Bariloche.



Desde Bariloche parten las excursiones hacia el bosque de arrayanes.



Durante el invierno son muy concurridas las canchas del cerro Catedral.

y Neuquén, que forman allí el río Negro. Esta obra, ya iniciada, es motivo de interminables caravanas de turistas que, de ida o de regreso de los lagos del sur, se acercan al imponente mirador de El Chocón. Desde esa atalaya natural se contemplan en toda su amplitud los distintos sectores de trabajo y la villa levantada "ex profeso" para los centenares de trabajadores que allí se ocupan.

Los objetivos principales de esta gigantesca obra son: control de las crecientes de los ríos Limay y Neuquén, para evitar inundaciones que puedan llegar a ser catastróficas, especialmente para el valle del río Negro; aumento de las zonas regadas, que permitirá incorporar cerca de dos millones de hectáreas a la explotación agrícola y ganadera; producción de electricidad, mediante centrales hidroeléctricas que suministrarán, una vez en funcionamiento, una potencia de 600 megawatts, indispensable para satisfacer en 1973 las demandas energéticas del país y alcanzará a los 1.200 megawatts en 1978.

El Chocón comprenderá una presa de tierra, con núcleo impermeable, que tendrá una extensión de 2.400 metros y una altura máxima de 90 metros sobre el nivel de inundación. El nuevo dique formará allí un lago que se calcula será más extenso que el Nahuel Huapi (56.000 hectáreas), y contribuirá no sólo a la fertilización de millones de hectáreas de tierra, sino que, al modificar las condiciones ambientales, promoverá la creación de nuevos y poderosos incentivos para el turismo de esa privilegiada provincia.

El Automóvil Club Argentino en Río Negro

Numerosas estaciones de servicio y camineras jalonan los más importantes caminos de la provincia de Río Negro. Además se cuenta con dos moteles en funcionamiento en Cipolletti y en Caleu Caleu (este último en La Pampa, junto al límite con Río Negro). Mientras tanto se está techando el motel de Los Menucos, que cubre una necesidad impostergable en la ruta de Viedma a San Carlos de Bariloche. Al mismo tiempo, en otra parte de esta edición, AUTOCLUB informa detalladamente sobre el reciente

⇨

convenio firmado entre el gobierno de esa provincia y la Entidad.

En la actualidad funcionan estaciones del Automóvil Club Argentino en Viedma, Ingeniero Jacobacci, San Antonio Oeste, Sierra Grande, San Carlos de Bariloche, Villa Mascardi, El Bolsón, Cipolletti, Choele-Choel y las que se encuentran sobre los caminos de acceso inmediato como Neuquén, Caleu Caleu, Colonia 25 de Mayo, Gobernador Duval (las tres últimas en La Pampa y la de Gobernador Duval se encuentra en terminación). Los itinerarios que ofrecemos a continuación son tomados en su mayoría con la ayuda del cuentakilómetros de nuestro coche, y se ofrecen desde Bahía Blanca o Viedma, ya que en números anteriores hemos registrado los recorridos desde la Capital Federal hasta dichas ciudades.

Bahía Blanca - San Carlos de Bariloche (por pavimento)

685 Bahía Blanca, Automóvil Club Argentino en Chiclana y Fitz Roy. Tel. 20313 y 30276/7.
691 Paso a nivel. Bifurcación rutas 3 y 22 superpuestas con la 33. Seguir las primeras.
693 Estación de servicio. Restaurante.
694 General Cerri (acceso 4 km).
697 Villa Bordeu.
701 Puente arroyo Saladillo de García.
718 Salitral de la Vidriera.
719 Abandonamos la superposición de rutas 3 y 22 y seguiremos por esta última hacia Médanos.
723 Argerich. Bar.
732 Médanos. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (Adherida). Tel. 18. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
738 Acceso a Balneario Chapalcó (45 km).
748 Acseso a Nicolás Levalle (2 km). Paso a nivel.
751 Paso a nivel.
769 Estación de servicio. Bar. Acceso al balneario Chapalcó (40 km).
772 Juan Couste (Est. Algarrobo). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
793,7 Montes de Oca. Límite provincial Buenos Aires-La Pampa.
813 Gaviotas. Nafta.
837 Anzoátegui. Cruce camino Nº 154 General San Martín-Anzoátegui. Nafta.
854 Acceso a Caleu Caleu (4 km).
856,7 Caleu Caleu. Estación caminera y Motel del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Restaurante.
856,9 Puente sobre el río Colorado. Límite provincial La Pampa-Río Negro.
857,5 Acceso a Río Colorado (1 km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera.
860 Paso a nivel.
860,2 Empalme con la ruta nacional Nº 252 hacia General Conesa. Se inicia una recta de 139 km de extensión hasta Choele-Choel, sin recursos.
881 Hacienda San Juan.
918 Surtidor.
999 Choele-Choel. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 11 (bis), con auxilio mecánico. Taller mecánico. Gomería. Bar. Empalme con la ruta nacional Nº 250. Acceso a la isla Choele-Choel. En Fray Luis Beltrán. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino) en Cabral y Avellaneda.
1008 Paso a nivel.
1011 Darwin. Almacén.
1032 Coronel Belisle. Almacén.
1049 Chimpay. Nafta. Almacén.
1080 Chelforo. Empalme con la ruta nacional Nº 152 a Lihuel Calel y Santa Rosa (La Pampa). Bar. Nafta.
1118 Chichinales. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
1129 Villa Regina. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida) en avenida Italia y General Paz. Tel. 210. Taller mecánico. Gomería.
1136 General E. Godoy (1 km). Estación de servicio.
1144 Ingeniero Luis A. Huergo (1 km).



Boulevard central de la localidad de



Extraordinaria pujanza muestra la ciudad



Vista general de Bariloche junto a la costa

Viajamos en un Dodge Polara

Por gentileza de Chrysler Fevre Argentina viajamos a la provincia de Río Negro y realizamos todos los recorridos en un Dodge Polara, puesto a disposición de AUTOCLUB por las autoridades de esa empresa.

Es indudable que en la nueva concepción automotriz el Dodge Polara es un adelantado. Provisto de calefactor, radio, frenos de disco, frenos de potencia, luces de retroceso, lavaparabrisas, tablero acolchado, espejo retrovisor día-noche, alternador, cinturones de seguridad, traba interna del capot, en fin, una serie abrumadora de detalles que hicieron sumamente plancetero nuestro viaje aun por los más pesados caminos de la provincia de Río Negro. Tuvo un excelente comportamiento en las zonas nevadas y en caminos prácticamente intransitables por las largas semanas de lluvias continuadas y fuertes heladas. Esos contratiempos pasaron inadvertidos para los pasajeros que gozaron, además, de un agradable ambiente templado y graduable en medio de un paisaje nevado, de varios gra-



Ingeniero Jacobacci.



de General Roca.



del lago Nahuel Huapi.

1150 Mainque (1 km).
1157 Cervantes (1 km).
1171 Padre A. Stefenelli (1 km).
1174 General Roca (Acceso 2 km). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
1175 Policía caminera.
1179 Coronel J. J. Gómez (2 km).
1187 Comte. M. Guerrico (3 km).
1196 Allen (Acceso 2 km).
1204 General Fernández Oro (4 km).
1211 Cipolletti. Motel del Automóvil Club Argentino en Ruta 22 y avenida Lisandro de la Torre. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería, Restaurante.
1218 Puente río Neuquén. Límite provincial Río Negro-Neuquén.
1219 Neuquén. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Boulevard 25 de Mayo esquina Rivadavia. Tel. 2131 y 928. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
1220 Policía Caminera.
1229 Colonia Valentina.
1234 Plottier. Estación de servicio. Taller mecánico. Bar.
1244 China Muerta.
1252 Senillosa. Almacén. Nafta.
1260 Arroyito Challaco. Empalma con la ruta nacional Nº 237. Estación de servicio en construcción.
1285 Ceferino Namuncurá. Santuario.
1304 Challaco. Acceso al Campamento Parque Y.P.F. Universidad de Neuquén.
1324 Plaza Huincul. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
1329 Cutral-Co. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida). Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
1349 Cerro Bandera. Primera visión de las altas cumbres de la Cordillera de los Andes.
1359 Yacimientos Cerro Bandera.
1379 Santo Domingo. Paso a nivel. Almacén.
1402 Zapala. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida) en Presidente Avellaneda y Uriburu. Tel. 85. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Salida por ruta nacional Nº 40.
1413 Empalme con ruta complementaria "c". Acceso a Parque Nacional Laguna Blanca (28 km) a

(Continúa en la pág. 163)

dos bajo cero, que se pudo apreciar en toda su magnitud gracias a la amplia visibilidad que ofrece el Polara desde su interior.

La marcha regular del coche a unos cien kilómetros horarios, en fuertes caminos de ripio, no ocasionaron trastornos visibles al Polara, ya que la protección que poseen las partes bajas del coche permitieron superar todos los obstáculos con singular agilidad y potencia.

Recorrimos en esta oportunidad más de seis mil kilómetros de caminos de todo tipo y en todos los casos el rendimiento fue excepcional, no habiéndose registrado más inconveniente que una pinchadura en una cubierta delantera.

LIMPIAMANOS PROTECTOR

FABRICAS AUTOMOVILISTAS
COMERCIOS GOMERIAS
OFICINAS IMPRENTAS
TALLERES MECANICOS

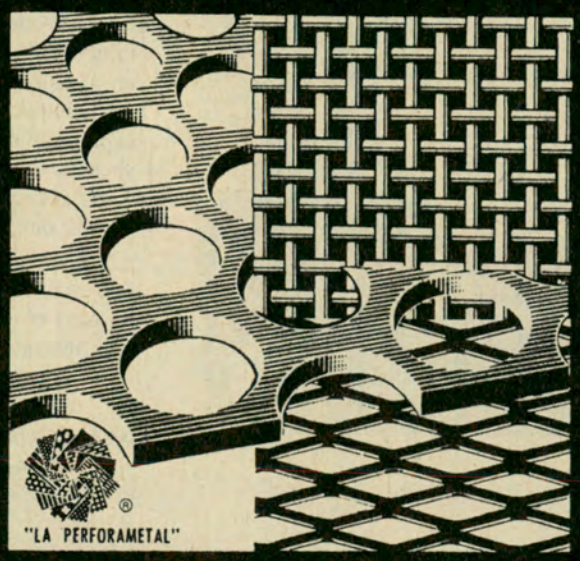


que no falte en la guantera de su auto

Una caricia que limpia

PIDALO A: MaSeDa GRAL. PAZ 1353 Tel. 791-7680 Vte. Lopez

CHAPAS PERFORADAS
METAL DESPLEGADO
TELAS METALICAS

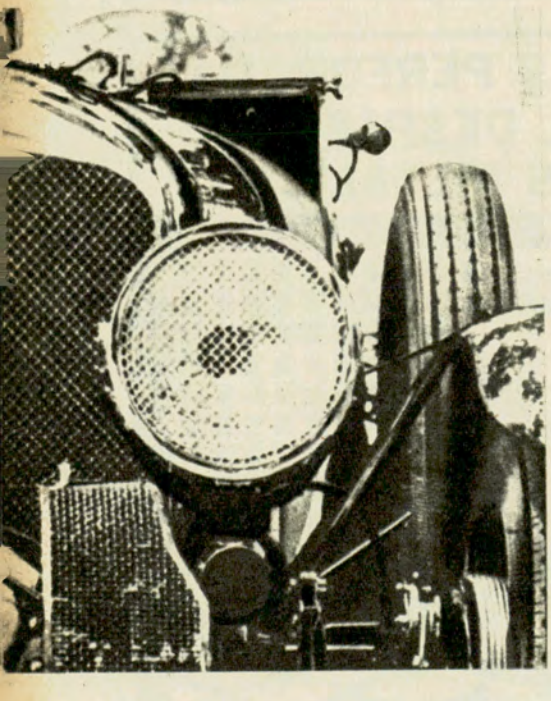


ESPECIALISTAS - CONSULTENOS
SHULMAN HNOS. S.A.I.C.
Avda. BELGRANO 949 - Bs. As. Tel. 38-8526/8633/1467/1678/9970

T 653



¿Vale más ser proyectada o quedar pegada...?



Bueno, no es muy agradable hablar de algunas cosas; pero somos mujeres prácticas y realistas, ¿cierto, amiga? Así es que hagamos la investigación entre nosotras: si se pregunta si en caso de accidente es mejor ser tirada del coche o quedar atrapada en el asiento, la mayoría de las personas contestan que lo mejor es ser expulsado del automóvil. Que la proyección del cuerpo hacia afuera es la única chance de salvarse para los ocupantes del vehículo.

Y bien, un reciente estudio estadístico realizado en Bélgica por expertos de todo el mundo, tiende a probar que esta teoría no se justifica más que en raras oportunidades. En la mayoría de los casos, la proyección es mortal para el pasajero. El movimiento muy violento de catapulta que se sufre y el choque que le sigue, provocan en la mayoría de los casos heridas mortales. Según esta encuesta, el ocupante de un coche accidentado corre 5 veces más riesgos de ser gravemente herido cuando es sacado automáticamente del auto, que cuando queda dentro del coche.

COMENTARIOS DE
Valentina
PARA AUTOCLUB

No es que la escenificación del amor en plena marcha automovilista asuste a nadie... Digo asuste, en términos más o menos morales. Nadie se va a desmayar porque vea que una pareja que conduce un coche, no está en la calle con todos sus problemas. Sólo que conducir un automóvil, implica un enorme riesgo. Para los demás, que no tienen nada que ver con los que manejan. Y para la parejita querendona.

Usted me dirá:

—Bueno, pero es que él es un Fangio en el volante... Siempre sabe lo que hace...

¡Ni Fangio, querida mía! Un volante en las manos, un coche respondiendo a los reflejos conscientes de un hombre o de una mujer, es algo demasiado importante para compartirlo con el amor, así, fogoso... ¿eh?

Es lindo ver a la gente quererse. Es lindo estar sentada al lado del amor... Es lindo tener esa ternura

¡Muchachita linda!

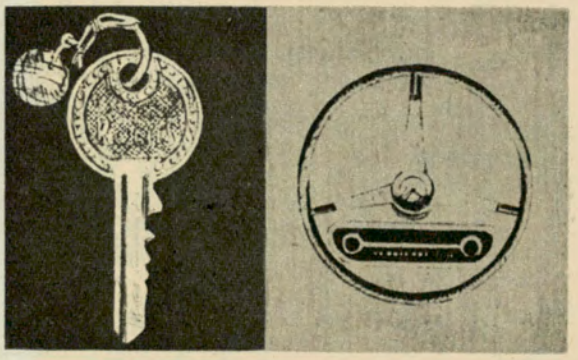
Usted tiene que haber leído en la crónica periodística hace ya muchas semanas: un ómnibus lleno de escolares era manejado por un señor que llevaba en el primer asiento a su hija de 13 años. En un momento dado, el chófer sintió algo extraño en su pecho. De pronto un agudo dolor. Y sin pensarlo más, gritó a su hija que se hiciera cargo del volante porque se sentía muy mal ¡y... ya perdía el conocimiento casi! La pequeña gran mujer de 13 años, escolar ella misma. sin titubear se hizo cargo del volante, acercó el coche al cordón de la vereda, frenó, miró a su alrededor, los



Digo yo...

que dice que una mujer es mujer. Pero hay que saber buscar el momento adecuado para la demostración afectuosa. Pero se sabe que un coche rodando por la calle o por una ruta, por fácil que parezca... necesita toda la atención posible.

¿Cuántas veces se ha visto una maniobra suicida por culpa de un impedimento para reaccionar a tiempo? No sea usted la culpable de un hecho que le quitaría la felicidad de vivir...



chicos miraban sin entender. Miró a su padre... ¡era un ataque al corazón!

¡La habilidad, la sangre fría, la prudencia y la rapidez mental de esa gran mujercita de trece años, evitó una catástrofe en pleno centro de Buenos Aires!

Ojalá que no... Pero supóngase que alguna vez usted puede encontrarse en una situación parecida, igual. Hay crisis cardíacas que no dan tiempo a nada y que vuelcan al conductor sobre el volante. En ese caso, tome usted el volante con la mano derecha para mantener el coche en la dirección correcta y eche para atrás el hombro del conductor para dejar libre la dirección. Se recomienda cortar el contacto (teniendo cuidado de no bloquear la dirección), porque el pie de la víctima puede continuar apoyándose sobre el acelerador. En seguida empuje las piernas del conductor para liberar los pedales y su pie izquierdo apóyelo sobre el freno. En esta situación de urgencia, hay que olvidarse momentáneamente del "enfermo" para concentrar toda su atención en el vehículo que usted frenará en seguida.



Buscamos tantas misses...

Antes, hace años, todas las primaveras se hacía en la parte más bonita de Palermo, si no me equivoco, un desfile de automóviles último modelo, en los que intervenían niñas y señoras elegantísimas que optaban por un premio que era entonces una gran novedad en el país: "Miss Automovilismo". Eso dejó de practicarse después, con el tiempo.

En otras partes se hace. Inclusive se hicieron películas con ese motivo. Pregúntele a mamá si no recuerda aquella vez que la radiante Jean Harlow, la platinada de la época de oro de Hollywood, con motivo de una película que se llamó "La mujer de los cabellos rojos", hacía de "Miss Automovilismo" del año 1932, con un traje blanco, un sombrero blanco, guantes blancos, un Rolls-Royce blanco, un perro blanco... ¡Fue la comidilla del mundo!

Nosotros, que tenemos tan bonitos coches y mujeres mucho más bonitas todavía, ¿no debiéramos recrear aquella idea de "Miss Automovilismo", para justicia de esta generación de lindas?

PUBL. A. C. A.



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

RESTAURANTES

"BOLSILLO DE PASAYO" - Puesto 58
Av. Costanera casi esq. Salguero
Banquetes, agasajos, despedidas 10 %

"EL DUENDE" - Puesto 53
Av. Costanera Norte
Parrilla ..... 10 %

GREEN TOP
Av. Libertador 12909, Martínez
Confitería, salón para recepc. 10 %

MAURI DINER SHOW SERVICE
Hidalgo 196
Cena con show, service a domicilio p/fiestas, reuniones etc. 5 %

RODADOS

ALFREDO BERTORA S. A. C. I.
Laprida 755, Lomas de Zamora
Rodados ..... 5 %

CALIFORNIA S. R. L.
Rivadavia 8829
Bicicletas, rodados para niños 10 %

CASA JIJON S. R. L.
Rivadavia 2374
Rodados, art. rurales ..... 5 al 10 %

CASA MOSSI
Rivadavia 2714
Rodados ..... 10 %

CUCA-NIEVES
Boedo 1060
Rodados ..... 5 %

TA-TE-TI S. R. L.
Rivadavia 7161
Rodados ..... 10 %

CASA TESORITO
Rivadavia 6529
Rodados ..... 10 %

CASA ZOTTA
Ricardo Gutiérrez 3222
Bicicletas ..... 10 %
Triciclos para niños y karting .. 5 %

"COTILLON PARIS"
Rivadavia 6500
Rodados ..... 5 %

ESTABLECIMIENTOS BROADWAY S. A.
Tarija esq. Av. La Plata 1300
Coches y rodados p/bebés, rodados, bicicletas, triciclos comerciales, etc. ..... 15 %

MUEBLES POMPEYA
Av. Sáenz 1136
Rodados ..... 10 %

PALACIO DEL RODADO de Dominicis S. R. L.
Callao 271
Rodados, bicicletas, juegos jardín, coche-cunas, sillas de paseo, etc. (excepto ofertas) .. 10 %

SAN JUAN HNOS.
Av. Patricios 1228
Bicicletas (fabricantes) ..... 10 %

SASTRERIAS Art. para CABALLEROS

AZULAY Y CIA.
Carlos Pellegrini 163
Art. niños, jóvenes y hombres (excepto ofertas) Contado .... 10 %

A. DAVEREDE Y RISSO S. R. L.
Sarmiento 758
Casimires ingleses y nacionales 10 %

BARHI-HOUSE
Boedo 848
Confecciones de hombres, sacos Sport, Camperas, etc. .. 5/ 10 %

BELFAST S. A. C. I. F.
Esmeralda 55
Art. p/caballeros (excepto los marcados con rojo y liquid.) 10 %

BERTOL
Av. Francisco Beiró 4300
Sastrería ..... 5 %
Confección y Bonetería ..... 10 %

BON-SIR
Av. Sáenz 831
Sastrería, art. para caballeros 10 %

BRU S. C. A.
Florida 623
Sastrería ..... 10 %

CADY SPORT S. C. A.
Av. de Mayo 170, Ramos Mejía
Mercaderías en general (excepto mercaderías de marca) .. 10 %

CAMISERIAS MAMBO
Cabildo 1936
Trajería, Sastrería, Medidas .. 10 %

CASA BRAUDO S. R. L.
Corrientes 1107
En general ..... 5 %

CASA CUMBO
Diag. 80 Nº 902, La Plata
Art. para caballeros y niños 20 %

CARLOS
Cuenca 3111
Confecciones para caballeros.
Contado (excepto ofertas) .... 10 %

CASA FURST
Rivadavia 4975, Loc. 19
Paraná 929
Sastrería. Art. para caballeros 10 %

CASA IGLESIAS
Av. Caseros 3601
Art. para caballeros. Sastrería 10 %

CASA MUÑOZ DONDE UN PESO VALE DOS S. A. F. Y C.
Esmeralda y Cangallo y Sucurs.
Sastrería, art. para hombres, confecciones hombres y jóvenes, etc. Contado (sobre precio de etiqueta) ..... 5 %

CASA PETRONE
Av. Mitre 2937, Avellaneda
Confecciones ..... 10 %

CASA ROSEN
Av. Caseros 3245
Art. para caballeros ..... 10 %
Ropa de trabajo ..... 5 %

CASA STIL
Av. Libertador 574, Merlo
Artículos para caballeros .... 10 %

CERSOSIMO
Federico Lacroze 3502
Art. para hombres, jóvenes y niños ..... 10 %

CONFECCIONES CARLITOS
Av. Mitre 312, Avellaneda
Confecciones p/hombres, jóvenes y niños, uniformes escolares, etc. ..... 10 %

CREACIONES JAVER'S S. R. L.
Corrientes 5517
Confecciones y medidas para jóvenes y hombres ..... 10 %

CREACIONES RAEL
Rivadavia 5030
Sastrería. Art. de punto .... 10 %

CREACIONES RAFAEL
Centenera 172
Confecciones caballeros ..... 10 %

BOUTIQUE LALY
Bartolomé Mitre 2614
Sastrería. Art. para caballeros 10 %

DAGOR S. A. C. I.
Av. Gral. Paz 10624
Sobretodos, ambos, trajecitos, pantalones, etc. ..... 10 %

ECO SPORT
Av. Sáenz 1250
Confecciones para caballeros 10 %

EL CLASICO S. A. C. I. F. I.
Rivadavia 11706/48, Ciudadela
Sastrería. Art. para caballeros, Confecciones, etc. ..... 5 %

EL IMPACTO S. C. A.
Av. Libertador 633, Merlo
Art. para caballeros ..... 10 %

EL INDIO
Brasil 1053
Pantalones. Art. para caballeros 10 %

EL REY MAGO
Entre Ríos 643
Sastrería, sacos, pantalones, etc. 5 %

EL SIGLO
7 Nº 737
7 esq. 54, La Plata
Sastrería. Art. para caballeros (excepto ofertas y artículos de marca) ..... 10 %

FANTASIO
8 Nº 774, La Plata
Art. para hombres ..... 10 %

FERRO PRENDAS MASCULINAS
Rivadavia 4963, Loc. 16
Art. para caballeros ..... 10 %

GARY SPORT
Rivadavia 13838, Ramos Mejía y Sucursales
Art. para hombres y jóvenes .. 10 %

HENRY SPORT
Federico Lacroze 3999
Alvarez Thomas 602
Art. para caballeros. Sastrería 10 %

HENRY SPORT
Triunvirato 4426
Confecciones, camisería, bonetería, sport. ..... 10 %

HILGO SPORT
Rivadavia 5260
Confecciones. Sastrería ..... 10 %

HUGO SPORT
Pedro Goyena 99
Prendas de vestir caballeros.
Contado ..... 20 %
Crédito ..... 10 %

J. C.
Rivadavia 6433
Art. para caballeros ..... 10 %

JAMES
Entre Ríos 627
Sastrería, sacos, pantalones .. 5 %

KARADAGIAN SPORT S. C. A.
Pueyrredón 338
Art. de vestir ..... 20 %

LA CASA DE LOS PANTALONES
Estados Unidos 454
Art. para hombres ..... 10 %

LA POPULAR
Almirante Brown 1260
Art. para caballeros en general.
Contado ..... 5 %

LA SPORTIVA
Cabildo 2900
Trajes, sacos, pantalones ..... 10 %
Artículos de marca ..... 5 %

MASTER
Callao 1074
Sastrería, confecciones, medida (excepto ofertas y liquidaciones) ..... 10 %

LINKS
Cabildo 2280, Loc. 43 y Suc.
Art. para caballeros ..... 10 %

LOS ESPAÑOLES DEL AGUILA
Cuenca 3361
Sastrería hombres ..... 10 %

MARTINEZ
Santa Fe 1825
Art. para caballeros (contado) (excepto ofertas y artículos de marca) ..... 5 %

MAYRO
Corrientes 1252
Art. para caballeros ..... 10 %

MUMPEU SPORT
Cabildo 2286
Art. p/caballeros (en general) 10 %

Mr. MAC
Cuenca 3433
Art. de vestir para caballeros 10 %

MORENO S. R. L.
Av. La Plata 1701, Santos Lugares
Confecciones ..... 10 %

NORWAY S. R. L.
Rivadavia 6802/12
Sastrería. Art. para caballeros 5 %

ONLAIX S. R. L.
Triunvirato 4237
Sastrería. Art. para hombres .. 5 %

RICARDO ROVERA
Medrano 8
Art. para caballeros y jóvenes 10 %

RINART
Rivadavia 5085
Art. para caballeros ..... 10 %

RONDINELLA
Lope de Vega 1650
A. Jonte 5259
Art. para caballeros, trajes, sacos, pantalones, etc. ..... 5 %

ROUTE 66
Entre Ríos 418
Sastrería, sacos, pantalones, etcétera ..... 5 %

ROXY SPORT
Centenera 110
Art. finos para caballeros, pantalones, prendas Mc Gregor .. 10 %

RUBY
7 Nº 1221, La Plata
Art. para caballeros y niños .. 20 %

SAN ROQUE
Av. Maipú 2415, Olivos
Todos los artículos ..... 5 %

SASTRERIA BRAUN
Rivadavia 18158, Morón
Confecciones y art. para caballeros (contado) ..... 12 %

SASTRERIA DE LUCA
Carlos Calvo 3692
Alquiler y venta de Smokings .. 10 %

SASTRERIA MODART S. A.
Moreno 1231 y Sucursales
Todos los artículos para hombres y jóvenes (contado) .... 10 %

SASTRERIAS RAGO
San Juan 1844
Sastrería de medida ..... 10 %
Alquiler trajes de etiqueta .... 5 %

SASTRERIAS S'AGARO
Belgrano 1800
Sastrería medida, confecciones 5 %

SOLMOR
Diag. 80 esq. 50, La Plata
Art. para hombres y niños .... 10 %

SU VALET
Av. Sáenz 716
Art. y confecciones p/caballeros 10 %

VALENTI
Corrientes 1201
Art. para caballeros ..... 10 %

VOLCAN SPORT
Av. Caseros 3053
Av. Cabildo 2389
Confecciones para caballeros etc. ..... 10 %

WARRINGTON
Viamonte 640
Artículos de vestir ..... 5 %

WELLDRESS
Corrientes 901
Sastrería de medida y confecc. 5 %

WEMBLEY SPORT
Av. Forest 1198, Capital
Alvear 16, Martínez
Sastrería, ropa sport ..... 10 %

ZUEVA S. A.
Almirante Brown 1067
Artículos de vestir caballeros y niños ..... 5 %

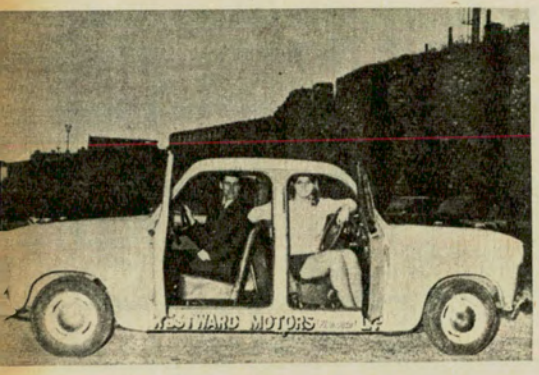
(Continuará)



Siempre hay algo nuevo

Nunca se puede decir: ¡"no puede ser"!, cuando alguien cuenta "una nueva"...

¿Oyó hablar de ese mecánico inglés que construyó un auto con doble motor y dobles comandos? La verdad que es una de esas novedades que tiene originalidad; pero entre usted y yo... ¡no sirve para nada! Además, tiene un inconveniente: si los dos que manejan a la vez ponen en funcionamiento el coche al mismo tiempo, ¡claro, el automóvil se queda quieto! Un invento para hacer hablar a la gente... pero sin resultado útil por el momento. Pero como es novedad, usted y yo tenemos que saber de qué se trata, ¿es cierto que sí?



¿Lo sabía?: Comer dentro del auto es todo un arte

Dicen que la gente se conoce exactamente después de haberla visto comer sentada a la mesa. Pero ahora habría que añadirle al viejo axioma de la bisabuela, que a la gente se la conoce según su modo de comer dentro del automóvil.

No piense en una comida muy formal. Ni siquiera en una comida propiamente dicha. Apenas alcanza un bizcocho o dos... Un par de galletas. Y hasta una tableta de chocolate... Todo eso debe hacerse con tal limpieza en los gestos, que ni una sola miguita debe caer sobre el tapizado, sobre su ropa, ni en el piso del automóvil. Nada más feo que un coche salpicado de residuos de una merienda entretenida entre viaje y viaje. Además, nada mejor que eso para hacer del automóvil la cueva donde los bichos más increíbles harán su nidal... Luego, un poco de preocupación, y las miguitas, a recogerlas como los chicos, sobre una servilleta de papel o en la mano y ¡ala, al aire, por la ventanilla! Y los papeles del chocolatín o del bocadito... ¡por favor; dentro de la cartera, para ponerlos a buen recaudo al llegar a casa!

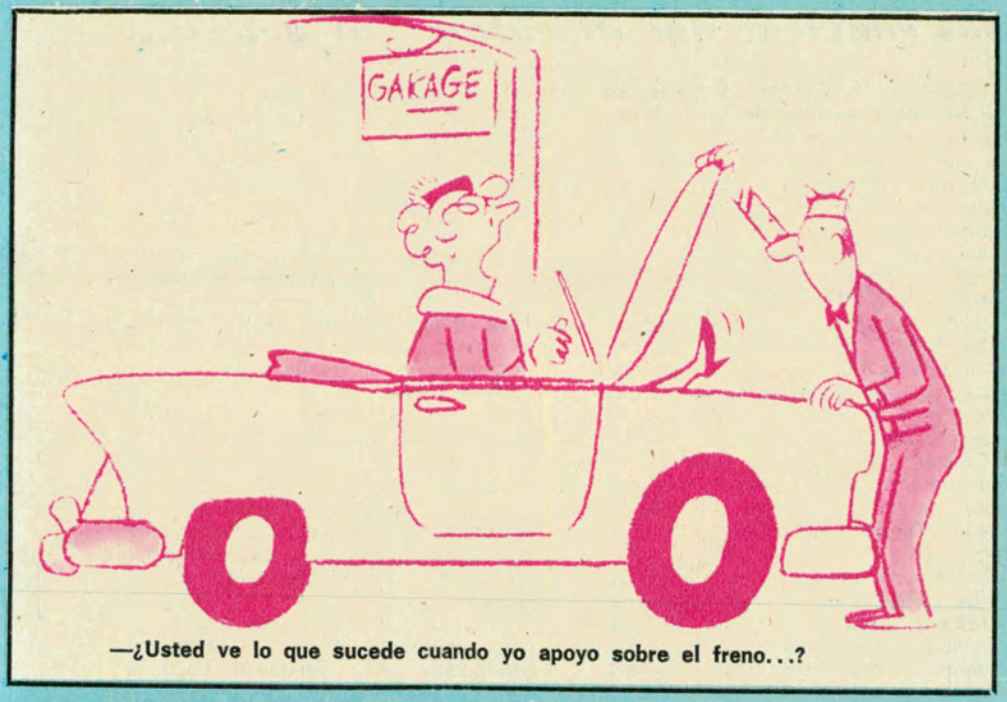
SPOT 12
Pat. Nº 148.636
ASUNCION
M. R.



ASUNCION ELECTROMETALURGICA S.A.I.C.
LARRAZABAL 2879 - CAPITAL FEDERAL

Pero si no es el living de su casa...

Claro: usted se sienta en el automóvil, cuando va de visita o de acompañante en él, como si realmente estuviera a solas en el living de su casa. Se hace un ovillito, levanta incluso las piernas al costado, y se siente tan cómoda... ¡Ah... qué belleza!... Pero ¿sabe el peligro que corre? ¡Seguramente! Porque un automóvil andando no es una casa firme.. Y siempre hay que estar preparada para la emergencia de una frenada que no se esperaba. Y si usted está hecha un ovillo sobre el asiento... ¿se imagina dónde puede ir a parar su cabeza, su cuerpo, su humanidad entera? Apóyese bien con las piernas tendidas y los pies sobre el piso. Es la manera más segura de salir indemne de una emergencia.



—¿Usted ve lo que sucede cuando yo apoyo sobre el freno...?

¡Muy bien!: Felicitaciones...

Mujer al volante... cuatro o cinco coches a su alrededor que la "pechan", que la ponen en apuros, que la encierran, que intentan ponerla nerviosa, primero arrimándole el coche, después a los bocinazos... a pesar de la legislación respectiva. Y la he visto reaccionar tranquilamente por la calle. La he visto ponerse seria, atentísima a lo que tenía que hacer, pero sin apurarse, despacito, para salir del atolladero sin darles el gusto de perder la calma y demostrarles un miedo que no tiene por qué tener. ¡Muy bien! Deje que la apuren, que griten, que se sofoquen, que les hagan boletas por ruidosos... Usted maneje por donde tiene que ir, pase bien sus pruebas y deje que le ladren a la Luna... ¡Usted es una mujer admirable que merece tener confianza en su gran personalidad de conductora de esta difícil ciudad porteña!

Está nerviosa y toma un sedante...

SE SIENTE MEJOR Y ACEPTA UN COCTEL: ¡CUIDADO!, ¡NO ES MOMENTO PARA MANEJAR!

Una cosa que antes nadie le daba importancia. Y es algo que ahora la ciencia ha demostrado de manera tan convincente, que todos los días se aprovechan conferencias, congresos, reuniones, para alertar especialmente a los automovilistas: combinan espantosamente mal el sedante y, a continuación, el alcohol estimulante. Esa combinación nefasta provoca siempre "un bajón" en la tensión arterial, que muy seguramente a usted puede provocarle mareos. Y si maneja en esas condiciones, ¿se da cuenta el despropósito que hace? ¡Cuídese la linda y única vida que tiene!

segadora
motorizada
de césped
WAYRA
con motor a
nafta de 3 H. P.



Tan potente y
eficaz como la
WAYRA Eléctrica

Distinguida por cuarta vez
con la Cinta Azul de la Popularidad
por la BRAND BAROMETER
AMERICAN ASSOCIATION

WAYRA S. R. L.
LARRAZABAL 706
T. E. 64-0593

Matesanz Asociados



¿Por qué no creamos un hobby?



Mire que la gente junta y colecciona las cosas más inverosímiles. ¡Y es tan lindo y tan entretenido! Pero el otro día un amigo me mandó una noticia desde Francia, que me tiene sin dormir: el campeón europeo coleccionista de chapas de automóviles...

Es un francés llamado Pierre Boone, el único que tiene en su casa una colección de chapas de patentes automovilísticas de todo el mundo: 150 en total logró reunir. Si usted es andariega y viaja y pasea... ¿no le gusta la idea? Y para empezar, ¿qué tal iniciar la colección con las chapas patentadas en el país?... Después de todo, no me diga: una pasión coleccionista como cualquier otra... ¿O no?

Nos conviene que discutan, que peleen...

Cuando los que discuten y pelean (en el buen sentido de la palabra) son los que hacen esos coches con los que después nosotras demostramos que manejamos como hay que manejar —porque en este mundo tremendo de accidentes, la mujer está revelándose más que nunca como dueña de una prudencia ideal—, a nosotras, evidentemente nos conviene.

¿Usted alguna vez oyó hablar de Ralph Nader? Es un abogado neoyorquino que un día hizo capote en todas partes porque acusó a los constructores norteamericanos de dar a la clientela vehículos peligrosos.

Gracias a eso (que por supuesto levantó montañas de polémicas y juicios), en todo el mundo, la gente se puso seriamente a pensar en nuestra seguridad.

En Estados Unidos, a raíz justamente de las acusaciones de Ralph Nader, las normas en materia de seguridad automovilística se hicieron mucho más severas. Y eso cuenta inclusive para la gente que importa coches allá. Y eso cuenta, además, para los conductores de todo el mundo. Porque ya es sabido que no vivimos solos y que hay una intercomunicación de todo tipo, una interrelación que abarca también al automóvil.

De modo, pues, que sin convertirse en un tanque de guerra... los coches del futuro, y así se resolvió además en una reunión económica hecha en Ginebra por las Naciones Unidas, toda la construcción de automóviles deberá responder a un número de códigos nuevos y secretos de seguridad. Se dictaminó, por ejemplo, sobre las puertas. Nada es más peligroso que esas puertas que se abren inopinadamente al menor descuido. El volante también deberá ser motivo de cuidadosos adelantos técnicos y seguros. Sobre esto se estudia en el mundo un volante que se pliegue en el momento de un choque.

Es decir: el coche tiene que ser una caja fuerte para quien va dentro, confiándole su humanidad invalorable. ¡Y está bien!

No es por hablar mal, pero...

...¿Se fijó qué horriblemente rutinarios son los hombres que manejan?

Si se hiciera una estadística sobre la mayoría de los hombres que usan el automóvil para ir a su trabajo, se encontraría un porcentaje aterrador de gente que siempre viaja por las mismas calles, por el mismo camino. Es verdad que a veces es el camino más corto y se tienen los minutos contados. Pero no siempre...

Una mujer difícilmente va a su quehacer siempre por la misma ruta. Es ya condición femenina fantasearle más al camino... ¿Usted vio?

Y cuando tenga tiempo, cuando le sobre una hora, cuando en el fin de semana tenga el día libre... haga eso tan lindo que es descubrir la ciudad. O el pueblo. O la ciudadela donde se vive. Hay cosas increíbles en el lugar donde vivimos, que pocas veces conocemos los que tenemos el domicilio en el sitio. Tienen que venir los turistas a decirnos qué lindo es aquel cruce, o aquel parque o aquella calle...

No se encierre a masculiar su mal humor cuando esté deprimida. Invite a una amiga o a un par de chicos y salga al camino a mirar el cielo, los árboles. A descubrir los barrios más lindos. ¡Tendrá para contar y para soñar más veces de las que piensa!



el citroën 2cv tiene una virtud maravillosa:

hace feliz a la gente.

LOS CALCULADORES
(Comprueban que el 2 CV responde a todos los cálculos)

LOS INCREDULOS
(Por fin, encontraron el coche "en el que se puede creer".)

LOS FANATICOS
(¡Cómo no van a entusiasmarse con el coche que rompió todos los moldes convencionales!)



LOS DESPIADADOS
(Someten al 2 CV a las peores torturas. ¿Qué otro coche se los permitiría?)

LAS INTUITIVAS
(Con el 2 CV descubren que la intuición nunca les falla.)

citroën 2cv

Pensado para gente que piensa.



¡¡¡In-cre-i-ble!!!

Buenos Aires tiene ya su record:

• Y es joven... • Y es lindísima...

A una le habían contado que alguien la había visto. Y una se había hecho conjeturas, claro. Pero, ¡para qué! Nunca hay que suponer antes de ver. Se puede fallar de medio a medio... Y a mí me sucedió.

Bueno, pues, resulta que hay unos colectivos que tienen el número 9 como distintivo de "línea", que parten de Caraza (un limpito poblado de allá, cerca de Diamante y antes de Fiorito... no sé si lo ubica... más allá de Lanús, pero para el lado del Riachuelo) y que hacen un tremendo recorrido atravesando todo el centro de nuestra capital para llegar hasta Retiro y pegar la vuelta... A lo mejor usted se topó alguna vez por la calle Maipú con alguno de sus vehículos. Cuando los vea por el centro... échele una mirada: puede andar *Elena* en el volante...

La colectivera se llama *Elena*. Rubio bronce claro su pelo, cara lavada y sólo un trazo negro muy sabio en sus ojos color uva... mezcla de gris y de verde. Silueta de muchacha muy joven (tiene 31 años de argentina y unos poquitísimos más de Ucraniana) y ropa que quiere ser de hombre pero no puede: pantalón casi malla negro, botas, camisa azul celeste, corbata azul y, cuando maneja, el saco del uniforme celeste azul de la línea.

De la primera ojeada se la adivina tal cual es: ¡toda una mujer! Una valerosa y valiente mujer... dueña de sus actos, segura de lo que quiere ser, confiada en el futuro que busca, con un gran carácter... y femenina por todos los ángulos: sonríe y se transforma, habla y recuerda y enrojece y se enardece... Dueña de una fuerza de voluntad que es un ejemplo para el gremio. Digo el femenino... aunque debe serlo también para el de los compañeros de ruta...

—Yo no le tengo miedo a nada... A la oscuridad sí, si vuelvo de una fiesta o de un baile; pero cuando voy a trabajar, a las 3 ó 3 y media todos los días, no... ¡entonces no!... Pero hay que sacrificarse, ¿vio?... Yo trabajo de 10 a 12 horas diariamente... ¡Y soy muy feliz!

Sonríe y su ñata respingada le queda de maravilla... Pero se contiene. Quizá porque sabe que en su profesión está medido hacerlo: sólo debe "sonreír apenas" (bueno, si *Elena* se pone a reír a bordo del 9... ¡ni le cuento lo que pasa en Buenos Aires!). Y ella es, además de una mujer ejemplar, una señora seria. Sí, usted leyó bien: *Elena* es una señora mamá de dos hijas, una de 16 años y la otra de 15, y de un varón de 10 años. Tres hijos para mantener. Y la familia que la rodea: el padre, un hermano casado y sus sobrinitos. ¡Su grande y orgullosa riqueza! Además, *Elena* es manicura. O mejor dicho, era... Y sabe coser. Y hace las cosas de la casa...

—Menos la cocina... que no me gusta...

Y, además, durante dos años condujo un taxi.

—Pero un taxi es mucho problema para una mujer... Mujeres que no quieren pagar... Algunas viejitas que quieren hacer el cuentito... Y algunos señores que...

Sonríe mientras habla y habla... *Elena* es una mujer que no le tiene miedo a la vida. Pero tiene que ganarle una partida. O varias. La primera, demostrarse a ella misma que puede hacer lo que tiene que hacer. No lo fácil. No lo que tiene una solución que parece solución. Sino lo que debe hacer: trabajar seriamente. Y luego, resolver su vida quemando un poco esa grandiosa vitalidad, espiritual inclusive, que la envuelve.

—Oh, sí... Algunos señores, cuando me encuentran manejando un colectivo se llevan un gran susto... me miran como si yo fuera un marciano... y cuando les digo: ¿De cuánto?... sonríen... y me creen.

Le dirán piropos... ¡quién lo duda! Y hasta se pondrá colorada y todo, como le sucede mientras cuenta cosas. Una ya ha "tanteado" el clima entre alguno de sus cordialísimos compañeros, previamente, esperándola.

—Es bárbara... Una trabajadora incansable... No... ¡Es muy seria!... Es la mascota de todos nosotros, además...

Se maneja entre los hombres que son sus compañeros de trabajo, con mucho afecto, pero mucho respeto a la vez. Seria. Formal. Habla con mucha cordialidad de la Policía:

No me quieren demostrar que me cuidan, pero me doy cuenta que cuando me ven, siempre me respaldan, me vigilan... ¿Si manejar un colectivo es difícil? Y bueno... a mí me dieron la oportunidad los de la línea 310, que ahora son los 140... ¡Ahí estuve muy bien y aprendí muchas cosas! Después me pasé a la 9 porque me queda cerquita de mi casa... Pero claro, antes pagué mi experiencia con algunos raspones y arranqué algunos pasamanos y algunos espejos... Un coche tan grande no es igual a manejar un coche chico...

Tiene bonitas uñas, sin esmaltar. Sus manos son suaves, finas. Y las mueve con elegancia mientras se ataja un poquito el sol que le pone rubí en las mejillas.

—Cuando debuté... me acuerdo siempre, me tocó una madrugada de niebla, ¿vio?... Es difícil. Pero duermo bien mis horas, y tengo reflejos rápidos. Una vez, con el coche lleno de pasajeros, se rompió el freno... Miré... había un cordón como un pedazo así libre, llevé el coche contra él... paré...







¡La primera mujer colectivera!

♦ *Y es un ejemplo para todo el mundo*

y después tuve una crisis nerviosa. Pero nadie se había dado cuenta... No sé mucho de mecánica pero algo... me doy maña. ¿Si se pincha una goma...? Huyy... ¡me agarro la cabeza, me quiero ir con mi papá!... Pero todo se puede resolver bien. No tengo problemas.

Qué va a tenerlos esta criatura valiente, que mientras maneja 10 y 12 horas un colectivo ante la admiración "de ahora" de la familia, también le alcanza el tiempo para pintar, para dibujar, para vivir como usted o como yo queremos vivir en esta tierra.

Elena no fuma. Tiene un secreto difícil que ayuda a vivir bien a las mujeres que trabajan: es tremendamente organizada. Quizá porque además sabe que es muy desmemoriada. Pero se confiesa vergonzosa, mientras afirma que es inmensamente feliz...

—...porque yo encontré en este trabajo esa superación que tenía que demostrarme a mí misma. ¿Mis hijos?... ¡Sí!: están contentos con su mamá colectivera. Mis hijas mayorcitas, comprenden el gran esfuerzo, el sacrificio que hago, y quizá querrían que descansara más. ¡El varón aplaude!

Una supone que una labor así tiene que tener muchos suspiros contenidos: el público con sus neuras o sus agresividades...

—Cuando alguien se burla... yo insisto: "¿De cuánto?"... y se acaba enseguida. La gente deposita fe en mí y eso me alcanza. ¿Algo feo?... ¡Ah, sí: el tráfico!... ¡Y los pozos de las calles!... ¿Algo lindo?... ¿Algo que necesitaría?... ¡Si alguna Concesionaria de colectivos quisiera comprobar las recaudaciones que hago y me pudiera ceder un coche... ¿usted sabe?...

Una se queda mirándola largamente... ¿Usted se da cuenta?...: ni por un momento en las casi dos horas de charla, se quejó del público ni habló del cansancio ni de los nervios ni del derecho de sacarle un juego más fácil a la vida de trabajo: Sólo una aspiración: *"si alguien me cediera un colectivo..."*. Es decir: *Elena* quiere evolucionar creciendo para mejorar su vida. Pero sus cálculos son serenos e inteligentes: no pide que le regalen la vida. Sólo aspira a que la ayuden a vivir mejor. Y como referencia no molesta a nadie: ¡ella misma es su propia garantía...! ¿No es bárbara? ♠

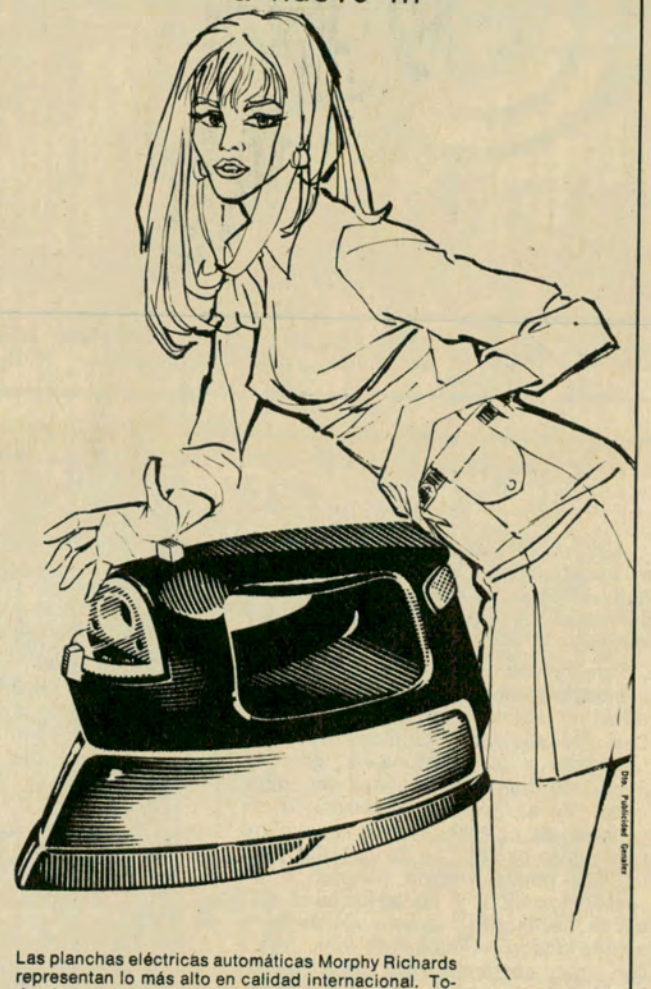




casi todas las planchas "desarrugan", las

MORPHY-RICHARDS

devuelven al tejido su calidad "a nuevo"...



Las planchas eléctricas automáticas Morphy Richards representan lo más alto en calidad internacional. Todos los materiales empleados en su fabricación responden a severas exigencias de comportamiento y en cuanto a sus piezas de control, es proverbial la justeza de su funcionamiento sin relajamientos por uso continuo ni por acción del tiempo.

Genalex

G.E.C. AEI

THE ANGLO - ARGENTINE GENERAL ELECTRIC CO. LTD

PASEO COLON 669 • T. E. 34-3071

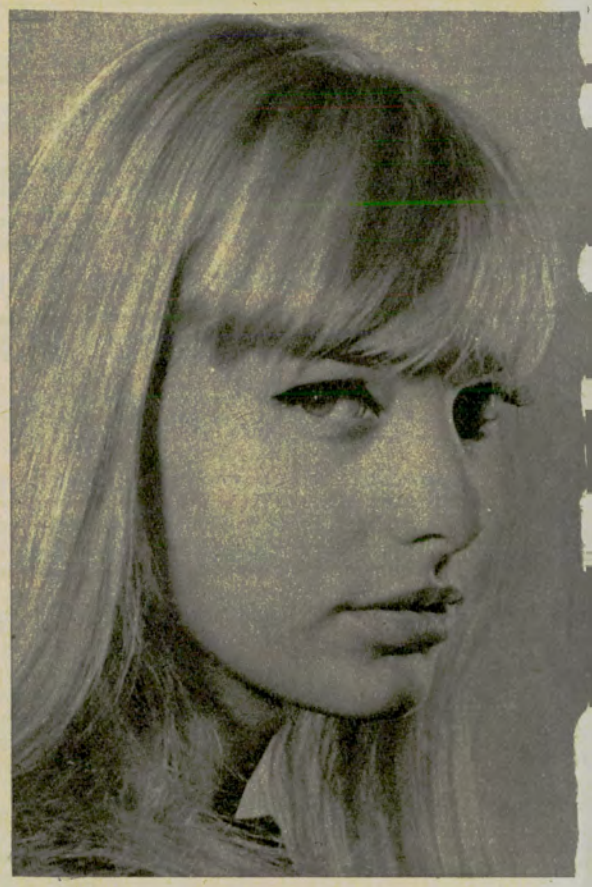
BUENOS AIRES



CURSO BASICO DE FOTOGRAFIA

DETRAS DEL VISOR

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



Papel grado 2: mantiene el medio tono y los grises.

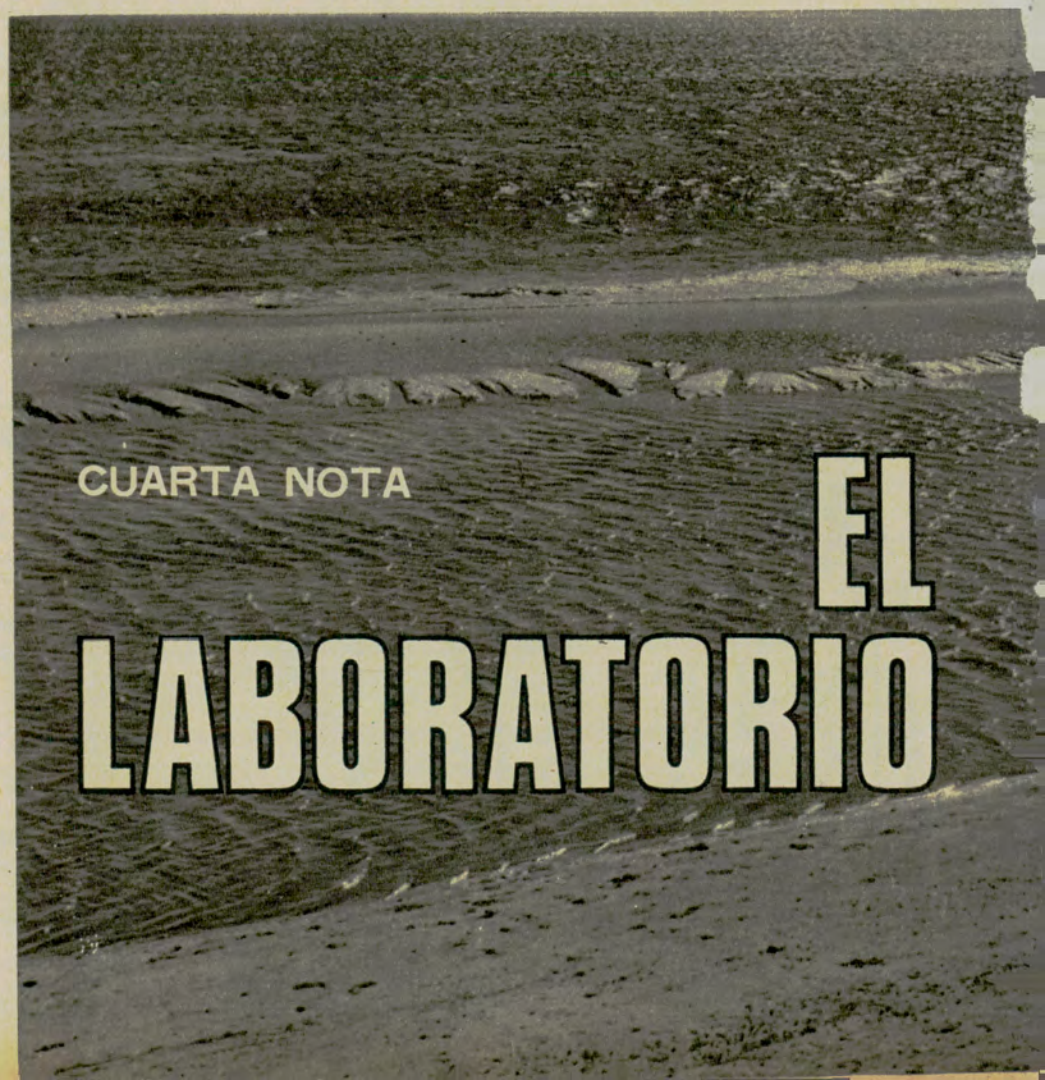
Cuando el rollo terminó

Al terminar las tomas fotográficas, al fotoaficionado le quedan dos alternativas: llevar el rollo a un laboratorio comercial o "procesarlo" personalmente.

Para revelar un rollo en casa, no es necesario tener un laboratorio importante, ni siquiera un cuarto especial. Con los adelantos técnicos que hoy favorecen a los aficionados, sólo es necesario disponer por unos segundos —los necesarios para introducir la película en el tanque— de un *ámbito totalmente oscuro;* un tanque de revelar que puede ser de plástico o de acero inoxidable y las soluciones químicas necesarias: *agente revelador* y *agente fijador*. Finalmente una *pileta* con agua corriente para lavar la película.

Los agentes revelador y fijador se adquieren en casas de comercio fotográfico ya preparadas por expertos que han equilibrado las diversas drogas que componen sus fórmulas y el aficionado sólo debe seguir las normas que cada fabricante —nacional o extranjero— aconseja para el éxito del procesado. Se especifica el *tiempo* que debe mantenerse la película en el baño revelador, la *temperatura* que deberá mantener el baño y su *mani-*

Papel grado 3: mantiene los grises y valoriza los negros.



CUARTA NOTA

EL LABORATORIO

puleo. Una vez cumplido el tiempo marcado, se introducirá el baño fijador en el tanque y luego de mantenerse el rollo *10 minutos* en este baño, se lavará la película con agua corriente durante no menos de *45 minutos*. Finalizado el tiempo de lavado, se extenderá la película por sus extremos en lugar limpio y sin corriente de aire hasta que esté seco.



Papel grado 4: acentúa los negros y elimina los medios tonos (alto contraste).

Necesidad del laboratorio

Una vez obtenido el negativo —la película revelada—, para realizar copias o ampliaciones es necesario tener un *laboratorio* o *cuarto oscuro*.

De acuerdo a las comodidades de cada uno se podrá disponer de un cuarto definitivo o tomarse el trabajo de "armar" el laboratorio cada vez que sea necesario. El entusiasmo suele otorgar paciencia a los aficionados y la historia de la buena fotografía amateur está colmada de ejemplos de hombres y mujeres que hicieron sus "premios" gracias a la paciencia de



ULTIMA PALABRA EN CAMARAS!

Reflex.Obj.1:1,7 Obturación electrónica. Fácil de manejar VENGA A VER ESTA JOYA!! todo en cuotas de

$4295



PAPELES
DROGAS
ETC. Todo para el profesional
TODO EN FOTO CINE
(Taller propio) Laboratorio
CANJES
TODO EN GRABA DORES
AUDIO - AMPLIFICADORES
HI-FI - CINTAS - (taller Propio)

TL Electro x 35 mm
y toda la línea de cámaras
con micro computadoras
electrónicas de **YASHICA**

CASA DEL FLASH

nuevo local
AV. DE MAYO 839
SUIPACHA 397.
LA CASA MAS GRANDE DE BUENOS AIRES
¡Nadie vende más barato!



familiares que permitieron inutilizar por noches enteras cocinas, baños o dormitorios. Es también muy difundida la idea de armar un laboratorio en un placard, pero es más un ingenioso ejemplo para ser publicado en revistas que un hecho en la práctica.

Para fabricar un laboratorio en casa son necesarios los siguientes elementos:

Lugar: Un cuarto sin luz de día o filtraciones. Si es posible, con agua corriente. Ventilación por extracción, puerta trampa o cortinas oscuras o gruesas superpuestas.

Luz: No menos de dos *filtros* o lámparas amarillas. No es necesario que la luz sea mezquina. La luz en la tonalidad requerida para el laboratorio, favorece la movilidad. Es un error muy común creer que el laboratorio debe mantenerse oscuro. Las luces o filtros, de ser solamente dos, deben estar colocados, uno junto a la ampliadora y el otro a no menos de 0,50 m sobre el baño revelador, a 45 grados o directamente perpendicular a la cubeta.

Ampliadora: Es un aparato de precisión compuesto de *lámpara, condensador, soporte de negativos, objetivo* y una *barra deslizante* que termina en un *tablero* para colocar el papel. Graduando la distancia entre el objetivo y el tablero, se consigue una variada gama de ampliaciones de diversos tamaños, con la cual se llega a la ampliación en papel partiendo del negativo.

La ampliadora será de tamaño acorde al tipo de negativo que produzca la cámara de cada uno. Puede ser para 35 mm solamente, para 35 mm y 6 x 6 cm; solamente para 6 x 6 cm o mayor.

Marginador: Es un tablero que por medio de *guías metálicas* sostiene al papel fotográfico en forma plana, a la vez que enmarca la foto.

Cubetas: Serán necesarias tres *cubetas* no menores de tamaño 18 x 24 cm. Pueden ser de loza, acero inoxidable o plástico. Cada cubeta tendrá su *pinza*. Existen muchos otros elementos y accesorios para uso de laboratorio, todos de utilidad pero no imprescindibles para esta primera etapa.

El papel sensible

Son cartulinas cubiertas por una emulsión químicamente preparada para recibir la imagen negativa. Existe una gran variedad de papeles de acuerdo a necesidades y gustos:

Superficie: *brillante* u *opaco*.
Color: *blanco, mate, marfil*, etc.
Textura: *grano fino, seda*, etc.

Grado: la más importante característica del papel es su grado, que varía desde el *papel Suave* al *Contraste* y se numeran del grado Nº 1 al Nº 5.

Uso del papel fotográfico

Utilizar bien el papel fotográfico significa equilibrar su grado a la densidad del negativo:

Negativo	*Papel*
Muy débil (transparente)	Contraste Nº 4
Débil (transparente - con detalle)	Contraste Nº 3
Medio (equilibrio en sombras y luces)	Normal Nº 2
Denso (muy oscuro)	Suave Nº 1

Los tamaños de venta de los papeles son muy variados, pueden adquirirse en sobres o cajas desde tamaño 6 x 6 cm hasta 50 x 60 cm.

Los baños químicos

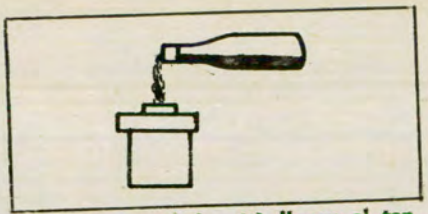
Los baños elementales para procesar el papel son tres: *revelador, detenedor* y *fijador*.

Cada baño se colocará en una cubeta en ese orden, separadas para evitar la mezcla de los líquidos en el paso de los papeles.

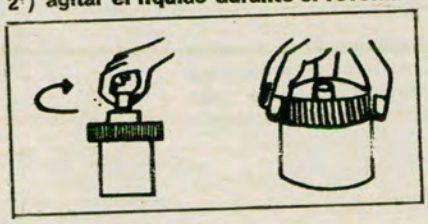
Los baños pueden prepararse personalmente. Las drogas se venden fraccionadas, pero, si no se trabaja en cantidad, son menos complicados, más limpios y requieren menos espacio y compras de elementos como balanzas, probetas, etc., los baños preparados.

No obstante, es bueno saber que el baño revelador se compone de drogas llamadas *matol, hidroquinona, sulfito de sodio* y *bromuro de potasio*; el baño detenedor, *agua destilada* y *ácido acético* y el baño fijador, *hiposulfito* y *metabisulfito* esencialmente.

Existen muchas otras drogas de importancia para uso el laboratorio, como los *endurecedores, reforzadores, reductores, eliminadores de ácidos, vi-*

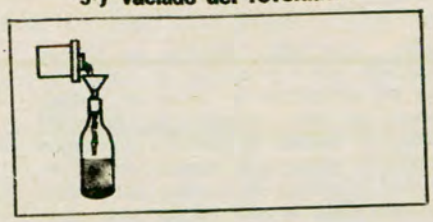


Operación revelado: 1º) llenar el tanque con revelador.



2º) agitar el líquido durante el revelado.

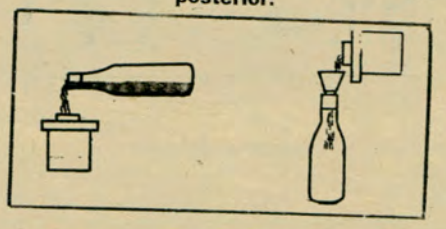
3º) vaciado del revelador.



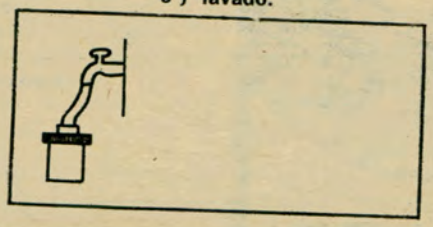


Copias por contacto de negativos 6 x 6 cm.

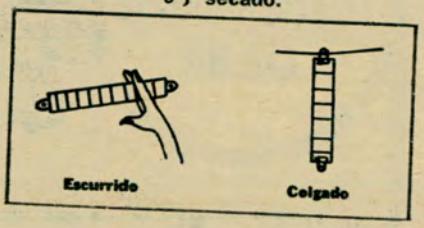
4°) colocación del fijador y vaciado posterior.



5°) lavado.



6°) secado.



radores, etc. pero deben usarse en una etapa más avanzada de conocimientos.

Las copias sobre papel

Antes de hacer ampliaciones, para poder elegir con detalle las buenas fotos, es recomendable hacer "copias por contacto". Son necesarios dos *vidrios* tamaño mínimo 18 x 24 cm. Se coloca un vidrio sobre el tablero de la ampliadora, sobre él el papel fotográfico con la emulsión hacia arriba. Sobre el papel, con la emulsión hacia abajo —emulsión papel emulsión negativo— se colocan las tiras de negativo, sobre ellas el segundo vidrio. Se ajusta este "sandwich" con las manos y se da luz de ampliadora. Al revelar el papel tendremos los *contactos* de los negativos y se podrán elegir las tomas más felices para ampliar, con lo que se evita mucho trabajo y se ahorra mucho tiempo y papel.

Baño revelador

Con el papel expuesto a la luz de la ampliadora comienza el proceso de *revelado*. Se introduce el papel en el *baño revelador* con la *pinza* porque este baño mancha. La copia bien expuesta se manifiesta cuando la imagen comienza a surgir antes del primer minuto de revelado. El papel deberá moverse en el baño por medio de la pinza y mantenerse en él no menos de dos minutos. Si la copia no está "a tono" en este tiempo, no debe mantenerse más tiempo en el revelador; el papel se volverá amarillo y siempre será una copia mal expuesta. Si en ese tiempo, por el contrario, la copia se oscurece demasiado o directamente se pone negra, es que la exposición ha sido excesiva. El tiempo exacto de exposición no puede determinarse, pues depende de cada negativo. Antes de hacer la copia definitiva con un pequeño trozo de papel, es conveniente siempre hacer pruebas de exposición, con diferentes tiempos para encontrar la exposición exacta.



T 775

YASHICA: Primera en cámaras electrónicas

Yashica sigue decididamente su camino de precursora en la aplicación de la electrónica en las cámaras fotográficas y cinematográficas, por su convicción de que ese es el futuro de las mismas. Siendo la primera en el empleo de micro-computadoras y circuitos transistorizados, ahora presenta nuevos modelos de cámaras de regulación electrónica y fantásticas filmadoras de super 8 del sistema servomatic transistorizado.

YASHICA "ELECTRO-35": Una computadora electrónica exclusiva elimina todos los problemas de exposición que se pueden presentar. Objetivo superluminoso Yashinon DK f/1,7, obturador electrónico con velocidades desde 30 seg. a 1/500 con todas las escalas intermedias. Telémetro superluminoso con corrector de paralaje.

YASHICA LYNX-5000E: Objetivo Yashinon f/1,8, fotómetro electrónico, velocidades de 1 a 1/1000 de segundo y visor extraluminoso. Este modelo con su sistema de obturación ultra-rápido combinado con la exposición exacta, le permite congelar la acción de fotos deportivas, con un resultado extraordinario.

YASHICA LYNX-14E: Objetivo Yashinon DX f/1,4, fotómetro electrónico, velocidades de 1 a 1/500 de segundo y visor extraluminoso. Su extraordinario objetivo y el mecanismo de regulación de exposición mediante circuito integrado (iC), permite sacar fotos con mínimas condiciones de luz.

YASHICA TL-ELECTRO-X: Primera cámara reflex de pentaprisma con objetivo intercambiable y medición a través del mismo que consta de obturador y fotómetro electrónico. Objetivos Yashinon DX f/1,7 y f/1,4, velocidades de 2 seg. a 1/1000. Su sistema garantiza exactitud y precisión para el profesional más exigente a pesar de la simplicidad de su manejo.

YASHICA SUPER-80E: Fantástica filmadora Super 8 del sistema servomatic con micro-computadora electrónica. Objetivo Yashinon DX Electric Zoom f/1,8 de 8 mm. a 48 mm. de largo focal, velocidades de 12, 18 y 24 cuadros por seg. más cuadro por cuadro. Su calidad fotográfica y precisión permiten obtener filmaciones comparables a las profesionales.

YASHICA MAT-124: Reflex 6x6 de dos objetivos con luminosidad f/3,5 y f/2,8 para el visor, velocidades 1 seg. a 1/500, fotómetro CdS combinado con la regulación de velocidades y diafragmas, palanca de carga automática y posibilidad de usar películas tipo 220 y 120. Con todas estas características este modelo está preparado para ser utilizado por el aficionado y profesional que realicen trabajos muy especiales exigiendo resultados perfectos.

YASHICA

En venta en las mejores casas del ramo.

REPRESENTANTES: CHORNO SOCIEDAD ANONIMA C. I. P. I. A. R. 41-6632 . Paraná 819 - Buenos Aires

T 770

A SOLO $1

ROLLOS FOTOGRAFICOS COLOR

nervus

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

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

COLOR

Película negativa - copias sobre papel
(Para rollos de cualquier medida)
Amplicopias (9x9 ó 9x13)

Rollo de 8 exp.,	revelado y 1 copia c/u.	$ 1.801.-
Rollo de 12 exp.,	revelado y 1 copia c/u.	$ 2.001.-
Rollo de 16 exp.,	revelado y 1 copia c/u.	$ 2.601.-
Rollo de 20 exp.,	revelado y 1 copia c/u.	$ 3.101.-
Rollo de 36 exp.,	revelado y 1 copia c/u.	$ 5.301.-
Rollo de 40 exp.,	revelado y 1 copia c/u.	$ 5.801.-
Rollo de 72 exp.,	revelado y 1 copia c/u.	$ 9.901.-

REVELACION EN 72 HORAS

INSTRUCCIONES

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

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

ROLLOS A $ 1.-

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

NOMBRE .....

DIRECCION .....

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

GARANTIZAMOS REEMBOLSO POR CADA COPIA NO IMPRESA

ARGENTINA FOTOPRINT S.A.I.C.

San Martin 170, 6º piso, of. 609 - BUENOS AIRES

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



Una ampliadora en acción: el negativo se proyecta sobre el marginador.

Baño detenedor

Terminado el tiempo de revelado —tres minutos como máximo y un minuto y medio como mínimo— la copia se pasará a la *segunda cubeta* donde está el *baño detenedor*, sin que la pinza de revelar toque el mismo. El *ácido acético* que contiene este baño corta la acción del baño revelador y las copias pueden quedar en esta cubeta hasta terminar el trabajo sin peligro. Las copias sin alteración de color admiten este baño desde un minuto a varias horas.

Baño fijador

El tercer baño es el que detendrá el proceso de todas las drogas anteriores y "fijará" totalmente la imagen. En el *baño fijador* las copias deben permanecer no menos de diez minutos, pero a los cinco, pueden encenderse las luces blancas y ver las copias terminadas.

Del baño fijador las copias se pasarán a una cuarta cubeta o directamente a una pileta *sin restos de detergentes o abrasivos*, donde las copias deberán lavarse con agua que corra continuamente durante una hora y media.

El buen laboratorista

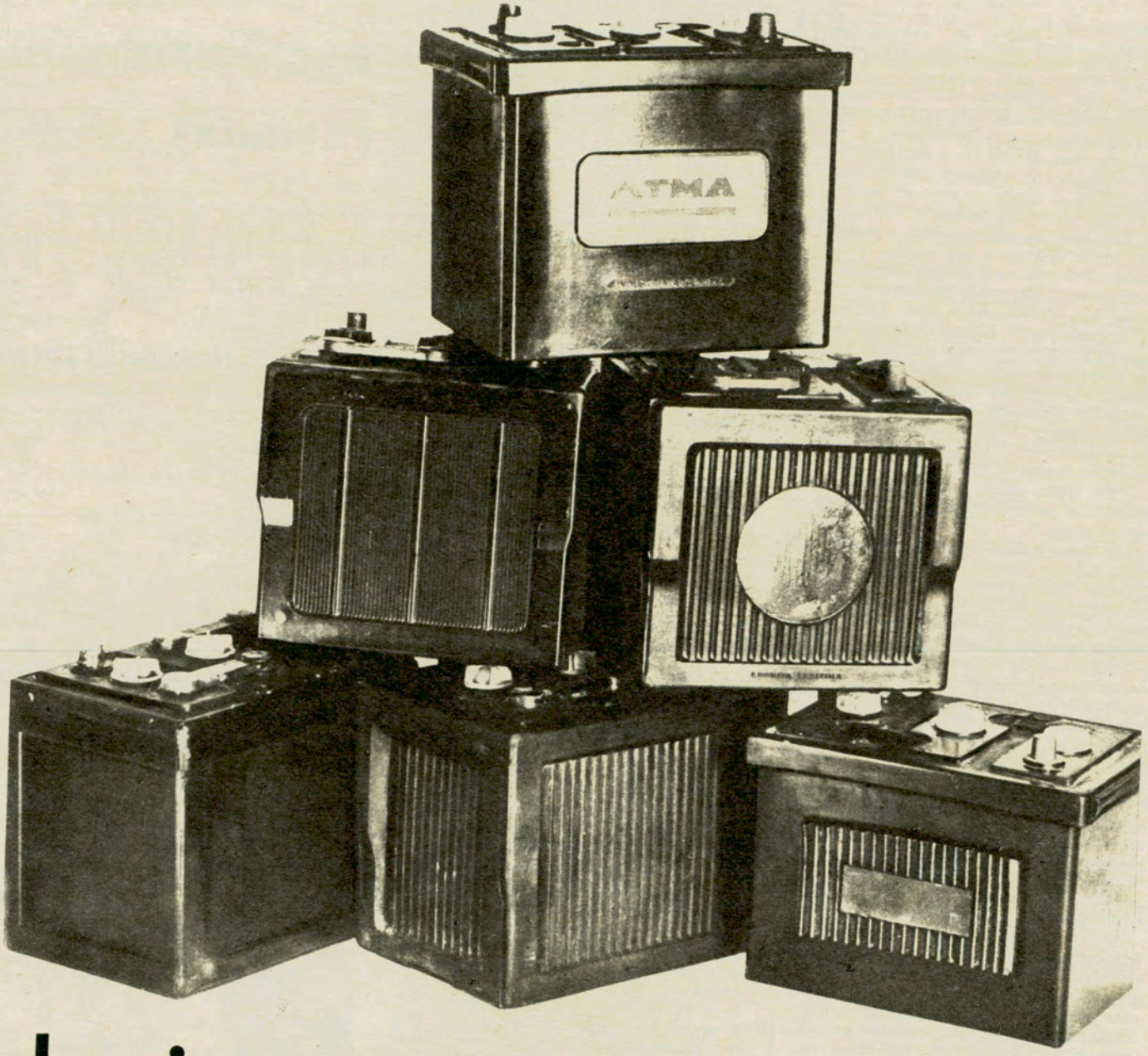
Se puede llegar a ser un buen laboratorista en pocos meses. La técnica es sencilla, los elementos simples y no muy costosos. Las principales cualidades en el laboratorio son el orden, la pulcritud y la paciencia.

Sin embargo, como en el caso de la toma fatográfica, existe un imponderable: talento o intuición natural para "leer" negativos. Quien posea esa intuición, sabrá exactamente a primera vista el papel que corresponde a cada negativo, los segundos de exposición que deberá darse y aun el tono que debe tener la copia final.

Pero lo que importa es saber hacer una copia correctamente. Con unos cuantos ensayos y tirando unas cuantas hojas de papel, esto puede conseguirse fácilmente. ♠

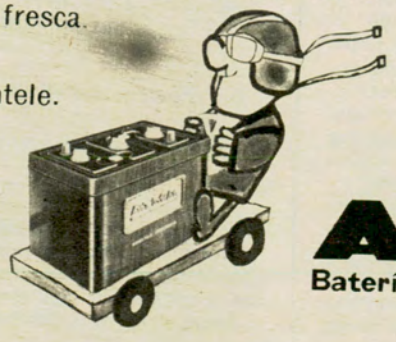
PROXIMA NOTA:
Terminación y presentación de las fotografías.

T 677



Lo importante es la marca

Baterías hay muchas.
Por eso hay que fijarse muy bien en la marca.
ATMA no sólo tiene una marca conocida y reconocida. Es, además, única.
Como está cargada en seco, se le agrega el electrolito cuando usted la compra.
Y ahí está, recién nacida, absolutamente fresca.
plena de vida y energía.
Vea a un tallerista que la tenga y pregúntele.



ATMA
Baterías que duran!

-963



Viajando por México

(2ª nota)

LAS RUINAS DE

El color y la inconfundible fisonomía d

Salimos de la ciudad de México por el norte. Tomamos la ruta 85, que nos llevará en una hora escasa, a las ruinas de *Teotihuacán*, el parque arqueológico más importante del Continente.

Dejamos sobre la ruta varios pequeños museos y casas históricas: la de Morelos, hoy *Museo de San Cristóbal de Ecatepec;* el *Museo del Hombre Tepexpan;* el *convento museo de Acamán*. Por último, la pequeña población de *San Juan de Teotihuacán*, y luego, por fin, la entrada a las ruinas. Estas ocupan tanto espacio que es imposible recorrerlas a pie y hay un trencito especial que va de uno a otro extremo del extenso valle, deteniéndose en los lugares principales: valle alargado, continuación del valle de la ciudad de México.

Especie de ciudad religiosa, con sus dos pirámides inmensas, la del Sol y la de la Luna, y numerosos templos y construcciones, la mayor parte cubiertos de tierra, serie interminable de montículos amarillentos que aguardan aún al arqueólogo que los excave y estudie. Paisaje desolado y triste. Amarillo, ocre o rosado, según la hora. Sin una planta verde. Los siglos parece que tuvieran voz y que hablaran a nuestros oídos de un lejano pasado, de procesiones violentas de color, de sacerdotes y de víctimas; de ritos extraños que nacieron y murieron allí, hasta quedar cinco siglos aproximadamente enterrados bajo la tierra que el viento y los años han ido acumulando encima. Hasta que un día, en los primeros años de este siglo, se descubrieron las ruinas, se liberó de tierra a las dos grandes pirámides y otros templos y construcciones subsidiarias, y apareció a la faz del mundo un tesoro arqueológico sólo comparable por su valor histórico al de Egipto (las *Pirámides, Luxor* y *Carnak*) y de *Micenas*, en Grecia; al más reciente de *Tutankamón*, también en Egipto, y al de *Machu Pichu* en el Perú. La visita se inicia por el *Museo local*, y prosigue por la *Ciudadela* y la *pirámide Quetzalcoatl*, para tomar luego por la larga y ancha *Calle de los Muertos*, deteniéndonos en los llamados *edificios superpuestos* o *subterráneos*, hasta dar con la *Pirámide del Sol*, frente a la plaza que la precede; luego, el *templo del Jaguar*, y por último, la *Pirámide* tras la cual pareciera que comienza la citada *Calle de los Muertos*.

La "Serpiente Emplumada"

Vamos en auto, de la *Ciudadela*, rodeada de gruesa muralla de piedra, y del *templo de Quetzalcoatl* o de la *"serpiente emplumada"*, por la *Calle de los Muertos*, entre montículos redondeados, dejando atrás las construcciones superpuestas o subterrráneas, a las cuales bajamos, sorprendidos por la belleza de sus piedras labradas y de sus sistemas de desagüe.

Llegamos a la plaza de la *Pirámide del Sol*, desde donde contemplamos la gigantesca mole de piedra, compuesta por cinco plataformas superpuestas, en la última de las cuales se levantaba el templo o lugar de los sacrificios, hoy destruido. Los lados de su base miden más de doscientos metros —225 para ser precisos—, y su altura es de 75 metros. Esta, y todas las pirámides mexicanas, no eran, como las famosas de Egipto, monumentos funerarios, sino simples plataformas para que sirvieran de basamento a sus templos. Todas estaban pintadas de vivos colores —aún se conservan vestigios de los mismos en algunos sitios— y se subía a ellas por anchas escalinatas.

Más allá de la *Pirámide del Sol*, se alza la de la *Luna*, también precedida por una enorme plaza cuadrangular con sus cuatro cuerpos escalonados y en talud, como la del Sol, pero más chica de base y más baja, pues sólo mide cincuenta metros de alto. Otra de las construcciones de *Teotihuacán*, célebre por su belleza, es el *Palacio de Quetzalmariposa*, con su amplio patio rodeado de pilares cubiertos de altorrelieves, semejantes en valor histórico y artístico al también célebre *Palacio del Jaguar*, animal sagrado de los aztecas. Otro templo, retirado de los anteriores, es el de *Tlaloc*, vasta construcción profusamente ornamentada, con la efigie del dios *Tlaloc* en su interior. Subimos y bajamos escaleras. Sobresalen por encima de todas estas ruinas, las dos grandes pirámides, devastadas por los siglos y la intemperie, mudos testigos de una era de esplendor ya muerta para siempre. Silencio y soledad. Una soledad definitiva, que cae como un sudario de muerte sobre la ciudad religiosa un día llena, sin duda, de movimiento y vida. Como en el *Valle de los Reyes*, en Egipto, como en *Micenas*, en Grecia, como en *Pompeya* y *Herculano*, en el sur de Italia, un velo de tristeza, la medida aterradora del tiempo y la evidencia de lo efímero de la vida, se ciernen sobre estas colinas rosadas, sobre estos montículos redondeados, sobre estos restos de una lejana y extinta civilización.

De México "City" a Cuernavaca

De nuevo a *México "City"*, y luego, por la ruta 95, hacia el sur, hacia

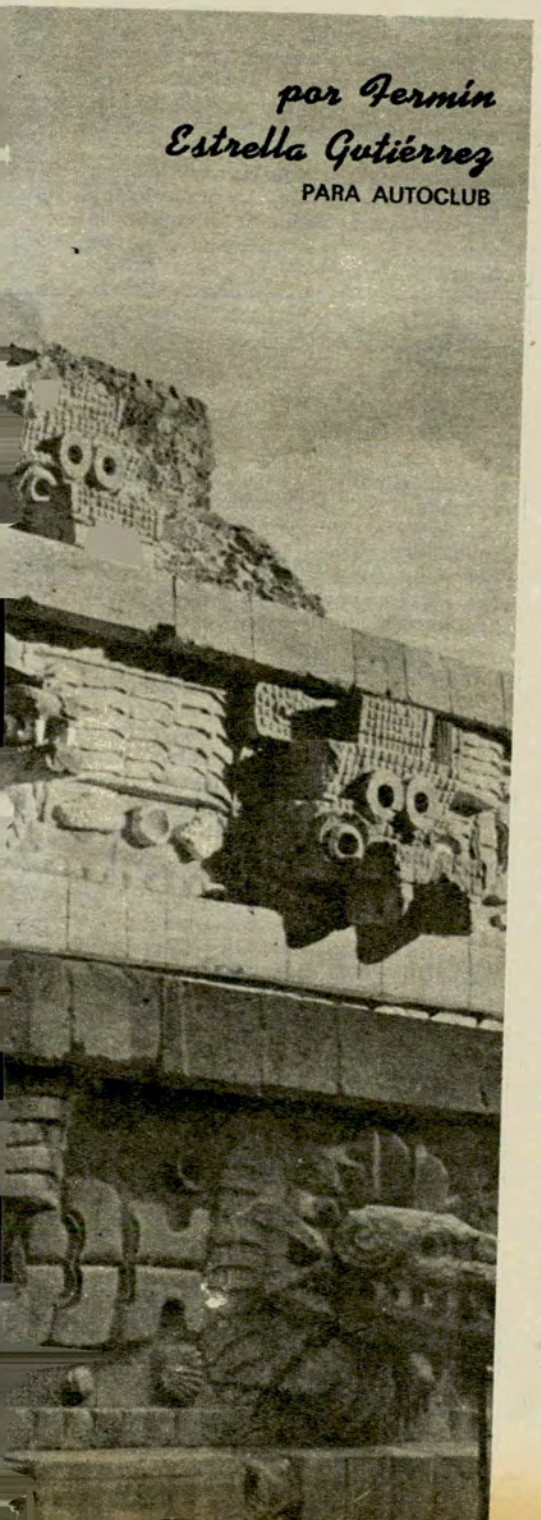


El Templo de Quetzalcoatl, o de la Serpiente Emplumada, en las ruinas de Teotihuacán. México posee una riqueza arqueológica que atrae a investigadores y turistas de todo el mundo.

TEOTIHUACÁN

a tierra azteca en un viaje apasionante

por Fermín Estrella Gutiérrez
PARA AUTOCLUB



Cuernavaca, y si hay tiempo, de allí a *Taxco*, la ciudad colonial más pintoresca de México, diminuta, enclavada en la montaña y famosa por sus platerías; luego a *Acapulco*, desbordante siempre de turistas, sobre todo de "americanos", bellísima, según nos informan, ya muy poco "mexicana".

Camino de montaña. Subidas y bajadas. Estribaciones y serranías por todos lados, bajo un cielo claro y despejado, con poblaciones acá y allá destacándose, blancas, entre los árboles, con las torres y campanarios de sus iglesias. Ya llegamos a *Cuernavaca*, capital del Estado de Morelos, a setenta y tres kilómetros de la *ciudad de México*, al sur de ésta. Ciudad antiquísima, fundada por los conquistadores y donde el mismo Cortés hizo construir su residencia, hoy llamada *Palacio Cortés*. Situada sobre una loma, entre dos profundas depresiones o barrancos. Ciudad de casas varias veces centenarias, de piedra, rodeadas de verde y frondosa vegetación, embellecida de flores.

Este es el *Palacio de Cortés*, casa y fortaleza, festoneado de almenas en lo alto, con su exterior de piedra rosada, casi amarillenta, su hermosa puerta señorial, grande y espacioso en su interior, con sus recintos de altos techos y su bella galería en el piso superior, con el magnífico fresco de Rivera, del que recordamos unos caballos blancos en medio de la lucha de los guerreros cubiertos de armadura, las patas traseras apoyadas en el suelo, dignos de la pintura italiana del Renacimiento.

Esta es la antigua *Catedral de Cuernavaca*, empezada a construir en 1529, iglesia fortaleza que se yergue por encima de un conglomerado de viejas casas caleadas, y en cuyo interior podemos ver la pila bautismal más grande de América.

El palacio de Maximiliano, en una esquina, de hermosa fachada, puertas y ventanas cerradas, solitario y silencioso. La casa y el taller de Siqueiros, tras el muro blanco coronado de rojas buganvillas; el inmenso taller con obras a medio hacer, las poleas con las que mueve de aquí para allá los grandes paneles de material; el laboratorio donde prepara y trabaja sus colores y materiales acrílicos; el gran patio descubierto, sobre cuyas altas paredes descansan los grandes rectángulos de cemento con inmensas escenas y figuras, de vivísimos colores, aún sin terminar.

Al ir a tomar de regreso el autobús, al pie de unas altas palmeras, junto a la puerta del *Palacio de Cortés*, el pequeño indiecito —blusa desabrochada, pantalón corto, rotoso, atado con un cordel a la flaca cintura—, vende conocidas pinturas indias, la polícroma mercancía sostenida como un mazo de diarios, bajo el brazo.

Guanajuato

Sobre *Guanajuato* podría escribirse libros y libros, y no se agotarían nunca los temas. Capital del departamento del mismo nombre, en el centro geográfico de México, al norte de la capital; su paisaje: montañas, cerros redondeados, sin vegetación, y valles de una belleza incomparable; sus edificios y monumentos de la época colonial, y el haber sido el lugar —la *Alhóndiga de Granaditas*— donde se inició la lucha armada por la independencia, en 1810, hacen de ella y de los pueblos de su contorno, escenarios también de esa lucha, un lugar histórico de peregrinación para los mexicanos y de singular atracción para los visitantes. Ir a *Guanajuato*, vivir en *Guanajuato*, es gozar de uno de los encantos mayores que uno pueda tener en la vida. Nosotros no podremos decir que hayamos estado alguna vez en el Paraíso de que nos hablan las Escrituras, pero sí que vivimos deliciosos, inolvidables días en *Guanajuato*, un paraíso en la tierra, sin la menor exageración. Invitados por el entonces gobernador del Estado, licenciado Juan José López Landa, pasamos varios días en la ciudad y convivimos con su pueblo.

Viajamos de *México* a *Guanajuato* en autobús, por la carretera, pasando por *San Juan del Río*, los campos de *Querétaro*, *Comfort*, *Celaya*, *Salamanca*, *Irapuato* y otras poblaciones de menor importancia. Tierras áridas, cubiertas a trechos de escasa y rala vegetación, o frondosas y verdes en las riberas de los pequeños ríos. Montañas y barrancos. Poblaciones con la iglesia sobresaliendo por encima del blanco caserío. Gente, mucha gente, en los caminos, en los soportales de las plazas, en los atrios de las iglesias, con sus pantalones claros y sus anchos sombreros, ellos, las amplias faldas hasta el tobillo y el rebozo negro sobre la cabeza, ellas. Un mundo movedizo y tenso. Ojos negros, rostros cetrinos. Hablando entre ellos. Comiendo de pie en los puestos de comida callejeros. Mansos. Humildes. Simpáticos. Acogedores para nosotros, los intrusos, cuando nos acercamos. Nos detenemos en *Celaya*. Ciudad de mucho movimiento. Casas bajas. Mucha gente en las calles. Una iglesia, la del *Carmen*, bellísima, de una sola torre, con columnas en el pórtico. Toda ella estucada, con sobrios adornos y ornamentaciones dorados, que resaltan finamente sobre lo blanco. Con tres hermosos altares al frente y una bellísi-

ma imagen en el centro, sobre el altar mayor, de la *Virgen del Carmen*. En *Irapuato*, muchos negocios también. Calles anchas y rectas. Buganvillas rojas sobre los muros y cercos. *Iglesia de la Soledad*, con entrada por uno de los costados y antigua puerta labrada. Otra iglesia, la del *Santuario*, y una bella plaza con fuente en el centro. Y en pleno centro, al doblar una esquina, la cárcel de hombres y la cárcel de mujeres.

Toledo en América

Guanajuato es una especie de *Toledo* en pequeño. Antigua ciudad minera de México, desde los tiempos de la Colonia. El lugar fue descubierto en 1543, comprobándose de manera casual la existencia de minerales preciosos en sus cerros, sobre todo plata, y la ciudad nació como ciudad minera desde sus comienzos, en 1554. A fines del siglo XVII las minas de *Guanajuato* producían ríos de plata, y ese siglo y el subsiguiente fueron de gran esplendor para la ciudad, que llegó a contar con una población de más de cien mil habitantes. La revolución de los "insurgentes" y las guerras de la independencia acabaron con las minas, a principios del siglo XIX, las que fueron abandonadas, quedando destruidas y anegadas, y la ciudad empezó a quedarse desierta. Sólo hace unos pocos años se empezó a desagotar y a poner en movimiento una de las minas, la de *La Valenciana*, la más rica en el mundo a mediados del siglo XVIII. *Guanajuato* se asienta sobre los cerros de sus antiguas minas, y de ahí los continuos desniveles del terreno, el subir y el bajar de sus "callejones" empedrados, algunos tan estrechos, como el llamado del *Beso*, que apenas se puede subir o bajar por él de a uno en fondo. Sus callejones pintorescos, flanqueados de casas de dos o tres pisos, antiquísimas, de la primera época de la ciudad, de piedra o encaladas, con balcones saledizos arriba, portal con puertas de cuarterones y aldaba y, de vez en cuando, un viejo farol de hierro forjado; sus plazas y plazoletas; sus jardines y paseos, cubiertos de verdes y frondosos árboles; sus viejas iglesias; sus casas señoriales, muchas de ellas con el escudo de piedra sobre la puerta principal; el perfil de sus cerros a derecha e izquierda, oscuros y redondeados, y su cielo, de un azul puro y diáfano, incomparable, hacen de esta pequeña ciudad, de vida recoleta y lenta, como suspendida en el tiempo, uno de los lugares más encantadores de México. Esta calle subterránea, por donde entramos, especie de túnel descubierto, es la famosa *calle de Belaunzarán*, hoy *calle Miguel Hidalgo*, antiguo cruce del río Guanajuato. Corre entre altos paredones de piedra, y la cruzan, por arriba, algunos a manera de puentes, abiertos arcos romanos, sobre los cuales se asientan viejas casas, cuyas ventanas y ventanucos daban antes al río que pasaba debajo.



Un detalle del Templo de Quetzalcoatl.

Las iglesias coloniales

Y esta plaza o lugar verde —casi un pequeño parque inglés—, contigua a dicha calle, es la *plaza Hidalgo*, con sus surtidores a la derecha, sobre el muro al pie del talud que sirve de fondo a la plaza. Plaza llena de niños siempre, jugando sobre el verde tiernísimo del césped. Este callejón empinado, es el del *Beso*, que ya hemos nombrado, cuya leyenda, aprendida de memoria, nos va salmodiando un indiecito de seis o siete años, a la espera de una propina, mientras subimos la cuesta, mirando a lo alto los balcones de las casas enfrentadas, que casi se tocan. Y ésta es la *vía Panorámica*, larga de cuatro kilómetros, que va, desde el monumento del Pípila, en lo alto del cerro San Miguel, hasta la represa de la Olla, siguiendo una línea sinuosa y permitiendo ver, ora cerca, ora lejos, la ciudad, como un nido de cigüeñas en mitad de los cerros. Barrios de *Guanajuato: Pasitas, San Cristóbal, Terremotos, Pajaritos*. Hermosos paseos y jardines, como el del *Cantador*, también con su leyenda, rodeado de verjas, de alta y tupida arboleda; las *Terrazas de Tepelapa*, el *Jardín de la Unión*, con sus quioscos de principios de siglo en el centro, para la banda, sus árboles compactos y recortados alrededor, y sus bancos, en donde vimos un día, por la mañana, la tradicional fiesta de las flores —puestecillos de manojos de flores de todas clases, y los muchachos comprándolos y ofreciéndoselos a las jóvenes que pasean, en medio del gentío abigarrado, alrededor de los cuatro costados de la plaza; el de la *Reforma;* el de *Embajadoras*, el de las *Acacias*, y con sus innumerables plazas y plazoletas, muchas de ellas irregulares y diminutas, con alguna que otra fuente en el centro o adosada a la pared, en uno de sus costados. *Plaza de la Paz, plaza del Baratillo, plazoleta de San Roque*, frente a la iglesia del mismo nombre, llenas de poesía, y en las que parece respirarse un aire de otra época, ya extinguida para siempre. ¿Iglesias? Muchas y bellísimas. *La Basílica*, en la *plaza de la Paz*, con su fachada plateresca y las dos torres desiguales en lo alto; la de *San Francisco*, frente a la plazoleta del mismo nombre, de frente barroco; la de *San Diego*, a la derecha del *Teatro Juárez*, de fachada también barroca y las mismas características de la anterior, con la torre de la izquierda destruida, y arriba, a la derecha, por una brecha de luz entre las construcciones que suben por el cerro, el mencionado monumento del *Pípila*, el indio minero que hizo posible, con el sacrificio de su vida, la entrada de los insurgentes a la *Alhóndiga de Granaditas*, en 1810; la de la *Concepción;* la de la *Compañía;* la de *Nuestra Señora de Loreto*. Iglesias de puertas altas y orlas marrón oscuro esculpidas en piedra blanda, enmarcando la puerta, de arriba abajo, y el resto de la fachada blanco de cal, como la mayoría de las iglesias coloniales mexicanas. Con altares cubiertos de oro e imágenes antiguas en las hornacinas.

La Alhóndiga de Granaditas

Caminemos sin prisa por las calles y callejones de Guanajuato. Esta es la *Facultad de Arquitectura*, en la *calle Mendizábal*, construcción del siglo XVIII, con sus patios interiores, sus pasillos y arquerías oscuros y de aspecto medioeval. Esta, casi contigua, es la *Universidad*, con su enorme y ancha escalinata de piedra, que sube hasta muy alto, y la fachada de piedra grisácea, con su auditorio a la entrada, su hermoso patio conventual y su valioso museo de arqueología. Esta, cuadrada, maciza, con pocas aberturas en su exterior, en piedra de cantera rosada, es la histórica *Alhóndiga de Granaditas*, de principio del siglo XIX, la bastilla de los mexicanos, pues aquí, como lo hemos recordado, gracias al heroísmo del indio minero José de los Reyes Martínez Amaro, apodado el Pípila, que hizo volar con dinamita la entrada de la Alhóndiga, se hizo posible la toma de la misma por los insurgentes. Con su patio enorme en el centro, su galera superior que lo rodea, todo de piedra de cantera rojiza, y los numerosos aposentos, hoy salas del *Museo de Granaditas*, rico en piezas, dibujos y cuadros vinculados con la vida del cura Hidalgo (afuera, en sus cuatro esquinas, en lo alto, se exhibieron en jaulas, las cabezas de Hidalgo, Allende y otros dos jefes insurgentes, vencida la revolución). Este es el *teatro Juárez*, de las postrimerías del siglo XIX, mezcla de estilos —en su interior se destacan las co-

lumnitas que enmarcan los palcos, y las arcadas, de estilo árabe—, con sus altas y esbeltas columnas corintias a lado y lado del pórtico de entrada; ésta, la *Casa de Gobierno*, en la *Hoya;* esta otra, la de *la Moneda*, y éste, el *Palacio Legislativo*, antigua residencia del Poder Ejecutivo, de principios de siglo, majestuoso y digno, amueblado con muebles de la época, y una larga balconada en el primer piso; ésta es la *Municipalidad*, declarada casa histórica por haber sido el cuartel general de Benito Juárez durante el golpe de estado de Comfort, en 1858, y sede del gobierno de la República durante breve lapso, en dicha circunstancia; y éste es el *Mercado Hidalgo*, uno de los sitios más pintorescos e inolvidables de *Guanajuato*, una inmensa nave cuadrangular, de una cuadra de largo, de techo altísimo y abovedado como el de un templo, altas puertas al frente, de remate ojival y altos ventanales también, de vidros claros, en el testero posterior y a los costados, con sus puestos de comestibles formando calles en ángulo recto, y una ancha galería arriba, a todo alrededor, con barandal de hierro, destinado a la exhibición y venta de las artesanías de la región.

Afuera, puestos callejeros, vendedores en cuclillas o sentados en sillitas de paja, frente a sus cacharros, sus mantas coloreadas o sus pasteles y golosinas para comer. Y en un extremo de la ciudad, el *Cementerio* o *Panteón*, con sus bóvedas y monumentos blancos, sus calles de humildes sepulturas, y abajo, en la cripta, la doble hilera de impresionantes momias color terracota, apoyadas en las paredes blancas, hasta el fondo, como si se hubieran puesto en fila para que las viéramos.

Fiestas populares

Pero con ser tan interesante todo lo visto en la ciudad, lo mejor está en su pueblo, en la vida tranquila y alegre de sus habitantes, en sus *fiestas de guardar*, muy numerosas; en sus *estudiantinas*, agrupaciones de estudiantes de su Universidad que, vestidos con ropas antiguas —casaquilla de terciopelo ajustada, pantalón corto atado bajo la rodilla, medias negras, zapatos de hebilla, capilla volandera a la espalda y gran sombrero de plumas, con cintas de colores flotando por la espalda, como los de las tunas de Santiago de Compostela, con guitarras y laúdes, recorren de noche, cantando, los barrios más antiguos, en las famosas *callejoneadas* o serenatas a lo largo de las estrechas y empinadas calles, seguidos de gente joven y vieja y niños, que los acompañan detrás, como en romería, hasta la medianoche; en las célebres representaciones de su *Teatro Universitario*, del que vimos unos *pasos* —adaptación de tres *enxiemplos* del Libro del Conde Lucanor— en un verdadero *Corral*, tal como eran los teatros españoles en tiempos de Lope de Vega, con su gallito de verdad atado disimuladamente de una pata en mitad del patio empedrado y el borriquillo gris sujeto por el ronzal junto a la puerta. Y tres entremeses de Cervantes, estos últimos frente al atrio de la iglesia de *San Roque*, en la plazoleta del mismo nombre, admirablemente puestos en escena, con un realismo extraordinario —hasta caballos y burros con sus jinetes en la representación—, y que se vienen dando ininterrumpidamente y con gran éxito desde hace doce años.

Guanajuato: días llenos de vida y de gente, de sol y de frondas verdes, de blancas paredes de cal y de cerros, cercanos y lejanos, bajo el cielo azul purísimo, y noche henchidas de poesía, con sus callejones, sus fuentes murmurantes y un no sé qué de encanto viejo y nuevo, que se siente como algo entrañable y único, hasta lo hondo, en todo lo que nos rodea. ♠

SEGURIDAD



EVITA EL ROBO!
de SU FIAT, PEUGEOT, RENAULT, etc.

ANTIRROBO NEIMAN®
PATENTES MUNDIALES
INDUSTRIA ARGENTINA

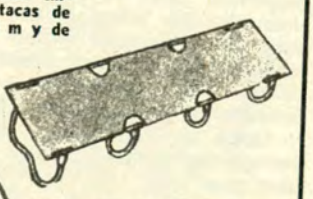
SERVICE - MANTENIMIENTO - LLAVES en
CRAMER 3065 - Tel. 701-5017 - Cap. Fed.

ASEGURE SU COMODIDAD...



Haga liviano su viaje, llevando usted estos artículos plegables de fácil transporte, confeccionados en nuestros talleres directamente al público.

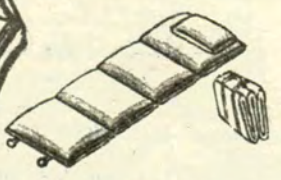
Carpa "Excursionista", doble techo loneta impermeable, piso plástico, armazón y estacas de aluminio duro. Medidas: 2 x 2.50 x 1.85 m y de 1.90 x 1.70 x 1.40 m. Muy liviana.



Catre plegadizo, lona fuerte, armazón acero cromado, plegado mide: 0.68 x 0.22. Livianísimo.



PARASOLES MODERNOS DE TODO TIPO, armazón divisible, varillas de acero con inclinación. Dtro.: 2.50 m; 2.20 m; 2 m; 1.80 m y 1.50 m. OFERTA: Parasol portátil, telas firmes, 8 varillas de acero, Dtro. 1.50 m; ideal para llevar a la playa. Más barato que alquilarlo.



Colchoneta portátil plegable, en lona rellena de planchas de urethane de 0.60 x 1.80 m. Pesa aprox. 2 kilos.



Manta de playa en tela colores firmes al sol, con fleco de color 0.90 x 1.80 m. Tenemos variedad de modelos. Visítenos.

Solicite un folleto - Descuento a los socios del ACA - CREDITOS y ahora también LONDON CARD. Pida informes - Remitimos al interior c/Giro más flete a n/orden

BOITANO Y CIA.
BARTOLOME MITRE 854 T. E. 45-6435 - 2484 y 0887



TURISMO y AVIFAUNA

Es preciso prestar atención a las aves que pueblan nuestro país. Ellas también son expresión bella y noble de la patria.

por Abraham Brailovsky

PARA AUTOCLUB

Estamos visitando el *Parque Camet*. Casi a la entrada, hay un pequeño recinto donde se mueven algunos ejemplares de la avifauna argentina: teros, algunos cisnes de cuello negro y muy pocas variedades más.

Un grupo de personas se acerca a las alambradas para verlos y lanza toda clase de interjecciones admirativas; pero al retirarse todos se lamentan de lo escasos que son. De todos modos, se advierte enseguida que la avifauna es un poderoso motivo de atracción en todos los lugares de turismo; pero el asunto no está bien encarado. En el *Parque Urquiza* de Paraná había algunas especies que luego desaparecieron, y en el *Parque Berduc* también había algunas pocas con el deseo de formar un jardín faunístico regional.

—¿No le parece, señor —me dice un turista desconocido que está a mi lado— que sería muy bueno hacer algo así, pero en grande, en varios lugares de la República? Porque esto es muy pobre...

—En efecto, la gente, por lo general ama a la naturaleza. Y pienso, además, que eso no sería caro y que sería muy eficaz como centro de atracción regional para muchísimas localidades y provincias.

—¿Hay muchas variedades de aves en el territorio de la República?

—Unas 1.200; pero algunas son ya muy escasas. Además, no todas nos son exclusivas, por ser comunes a los países limítrofes, y aún las hay cosmopolitas, pues recorren varios continentes. Los chorlos, por ejemplo, durante el verano visitan nuestras pampas, para emigrar luego a Canadá y Estados Unidos. Pero debemos lamentar que gran parte de las variedades de este grupo estén casi extinguidas, como el chorlo de collar, para citar una.

La extinción de las especies

—¿Y cuáles son los factores que determinan la extinción de las especies?

—Varios. Los agentes meteorológicos, como el frío y la lluvia. Los enemigos naturales, como los roedores que comen pichones y huevos. Además, hay aves que parasitan a otras, destruyen sus huevos para poner los suyos en el nido ajeno. Las parasitadas abandonan sus nidos al verlos profanados o incuban huevos de otra especie que no construye nido, como son el crispín, el pato negro, el violinista, el tordo o renegrido y el morajú.

—¿No le parece que el talado de los montes también debe influir?



Desde el Norte de nuestra patria hasta la parte septentrional de la región patagónica pueden encontrarse cigüeñas, sobre todo en bañados y en campos de cultivo.

—¡Ya lo creo! Porque se les quita a muchas aves el lugar de nidificación. Fíjese que la cuña boscosa argentina retrocede cada vez más al norte. Pero también debemos mencionar el minifundio, porque los ejemplares faunísticos no tienen espacio vital suficiente.

—Claro, pero un bosque de sauces y eucaliptos se hace en poco tiempo. Además, se puede imitar el medio ambiente. Fíjese que en el Jardín Zoológico de La Plata hay un cercado con perdices y martinetas, tan bien hecho que dicen que se reproducen en cautividad.

—Sí, es cierto. En varios lugares de la provincia de Buenos Aires se están criando perdices y martinetas en cercados, con buena alfalfa. A pesar de las vedas su número estaba decreciendo. En 1923 entraron 180 mil yuntas de perdices al puerto de Nueva York.

—Ve, nos estábamos olvidando de la persecución humana a las aves, porque con las armas de fuego y los artificios de caza, ninguna escapa...

—Así es; yo creo que por eso se extinguió totalmente la paloma migratoria y se está llegando a la paulatina extinción del chorlo colorado, la tan beneficiosa águila langostera, la bellísima garcita amarilla, algunas especies de lechuzones y varias otras que ahora no recuerdo.

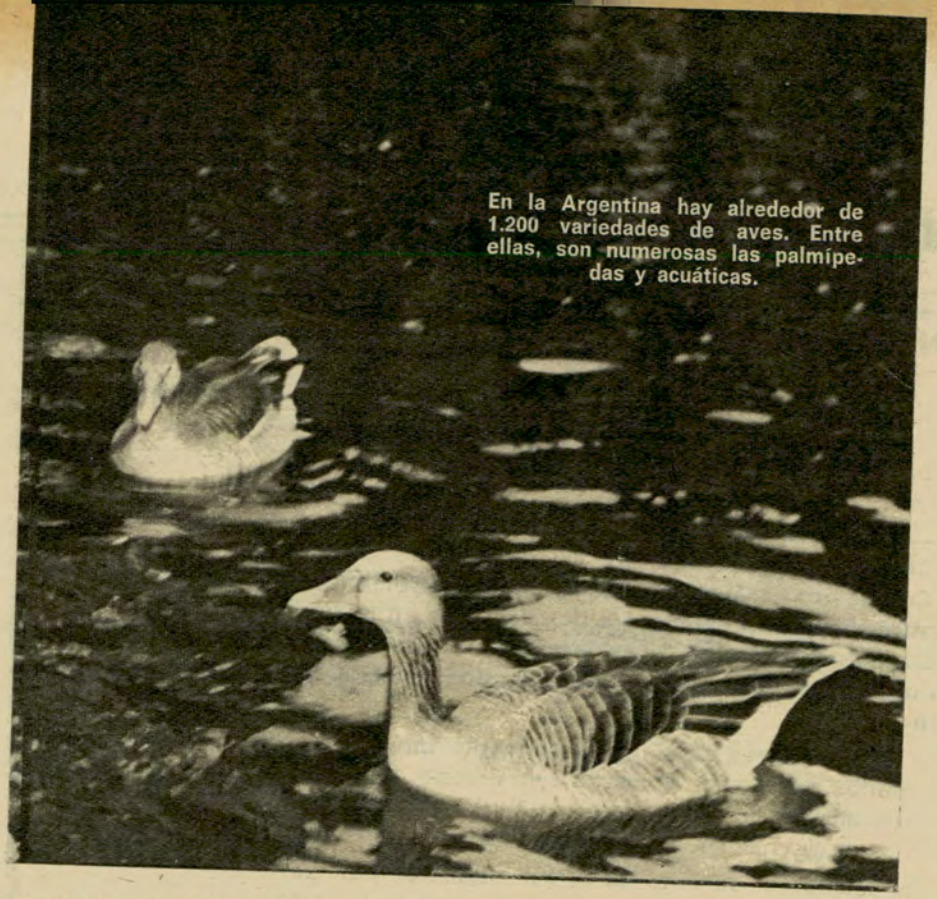
—Señor, señor... —dice una señora que está algo más atrás, pero que, como todos, está escuchando— ¿y qué me dice de los animales?...

—Por supuesto. Es capítulo aparte. Pero también se están terminando por más leyes proteccionistas que hayan... Se acabó el ciervo del delta, el guasuncho, zorros, quiyás, gatos, que si los hay en la región pampeana deben estar muy marginados y en ínfimo número.

Las tareas de los pájaros

—Mire —dice un señor gordo que está a mi derecha—, yo que he recorrido con mi coche todo el país, siempre pensé que sería lindo criarlos en cautividad y el número excedente largarlos al campo, pues son muy útiles...

—Vaya si lo son: las gaviotas y teros, que usted vio cómo acuden



En la Argentina hay alrededor de 1.200 variedades de aves. Entre ellas, son numerosas las palmípedas y acuáticas.

cuando se roturan los campos, comen grandes cantidades de gusanos y larvas que la reja del arado descubre; muchos pájaros eminentemente insectívoros como la golondrina y tijeretas, destruyen impresionantes cantidades de mosquitos y otros insectos hematófagos; también habrá visto cómo el picabuey, el tordo, el morajú y otros, están posados sobre vacunos, ovinos y equinos para consumir las moscas, mosquitos, tábanos, garrapatas y larvas que ellos tienen o espantan al moverse entre los pastos. En la región del monte los carpinteros perforan los troncos para que su fina lengua dé con los insectos que se guarecen y reproducen allí, mientras las tacuaras vuelan y saltan entre los leños buscando arañas, moscas y orugas. No muy lejos de los cursos de agua de nuestra pampa, chorlos, perdices, becacinas, teros, jacanas, gallaretas, gallinetas, horneros, siete colores y aun garzas y cigüeñas, consumen extraordinaria cantidad de mariposas, orugas, chinches de agua, larvas, isocas, lombrices y otros insectos casi invisibles.

—Sí, también he visto sobre alfalfares y maizales muchos pájaros en la época en que se desarrollan esas larvas que destruyen los brotes, hojas y frutos. Dicen que se pierden las cosechas donde se persiguen a las aves.

—En el norte de Santa Fe dicen que abundan las víboras porque no existe más el ñandú, que era su más grande consumidor. Ahora he visto algunos ejemplares en las estancias cercanas a Ceres.

La especie más perseguida

—¡Diga! —dice la señora que estaba atrás y ahora está a mi lado— *¿Los cardenales y calandrias, que cantan tan lindo, también se están extinguiendo?... Porque desde mi coche ya no los veo más por ningún lado.*

—Sí, yo creo que son las especies de nuestra avifauna más perseguidas. Con el peligro de que son muy parasitadas y no se reproducen en cautividad, salvo que se los tenga desde muy pichones. El cardenal, tal vez nuestro pájaro más bonito, inconfundible por su canto vibrante y su copete rojo, es conocido en todo el mundo. Antes de la prohibición de exportar cardenales, en una pajarería porteña había un pedido de 15.000 cardenales para Alemania y en la nota pedido se recomendaba que fueran entrerrianos, porque se adaptan mejor al clima de aquel país.

—Bueno. Eso sería antes, porque en realidad últimamente no he visto cardenales de copete rojo, ni cardenillas, ni de copete amarillo...

—Tiene razón, los cardenales se ven sólo al norte de Santa Fe, porque entre otras cosas, en esa zona se da el montecillo donde gustan nidificar. De esas latitudes provienen los capturados, por medio de tantos ingeniosos artificios de caza, y que vemos en las pajarerías porteñas.

—¿Y la desaparición de la calandria, ese pajarito tan querido por su canto vibrante, dulce y armonioso, es por el mismo motivo?...

—Vea: la calandria es la especie más perseguida, no sólo por el hombre, sino por el parasitismo de los ictéridos que recién cité. La calandria muchas veces pierde su postura por nacer antes los pichones del tordo o morajú que los parasitó, porque antes, o cuando ella empezó su postura ya le depositaron algunos huevecillos y como antes de completar sus cuatros huevos, aquéllos se van incubando, o porque tienen un período menor de incubación que los de la calandria, nacen antes y por ser tan voraces la madre adoptiva se dedica afanosamente a traer alimentos para ellos descuidando la incubación. Si por casualidad nacen juntos con los de ella, mueren los suyos de inanición, pues aquéllos son tan glotones que abarajan todo lo que la madre trae, y como por esto mismo crecen con mayor rapidez, aplastan a los otros en el fondo del nido. Los ornitólogos han encontrado nidos de calandrias y de pechos colorados con diez huevos de la especie parasitaria y solamente dos de la que ha nidificado. Así, con tantos huevos, la mayoría se pierde, o por mala incubación, o porque la madre abandona el nido al verlo profanado o porque el pájaro intruso perforó con su pico los huevos del dueño del nido.

Un micromundo cautivante

—Nunca había imaginado que un centro regional faunístico podría enseñar tanto. Hasta se podrían tener algunas rapaces, ¿o no?...

—Efectivamente. En Concepción del Uruguay, en casa de mis condiscípulos de apellido García, había en su parque avifaunístico particular algunas rapaces reunidas por su grado de tolerancia.

—¡Pero este parque es enorme! Aquí podría hacerse algo grande que sea más que nada un centro de atracción infantil para el mundo de gente que es Mar del Plata. Los niños desconocen nuestros pájaros. Además, necesitan ver otra cosa que las playas atiborradas de bañistas...

—Hace años que no hago turismo por Chascomús, pero junto al Museo Pampeano había un pequeño Jardín Zoológico que era motivo de atracción turística...

Turismo no es sólo viajar. Es usufructuar el paisaje en beneficio propio y obtener un descanso capaz de sacar al individuo de la monotonía del diario vivir o apartarlo de la vida nerviosa de la ciudad. El paisaje campestre puede estar conformado por la línea horizontal de la pampa, la suave curva de las lomadas o la mixtilínea de sierras y montañas.

Todas esas formas adquieren nuevo sentido cuando se aprecia nuestra flora y nuestra fauna. La apreciamos como parte indivisible de nuestra patria. Por eso, hacer turismo apreciando ese pequeño mundo de nuestra multicolor y benéfica avifauna es agregar otro placer a nuestro viaje de descanso. Las avecillas tienen movimiento, gracia, color, música en sus trinos, arte en su nidificación. Hacer turismo para conocer ese micromundo es acercarse a la intensidad del alma de la patria. ♠

CONFIANZA EN Y.P.F.

MISION ARGENTINA

Buenos Aires, Julio 15 de 1969

YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES
SEDE CENTRAL
MESA GENERAL DE ENTRADAS Y ARCHIVO
Expte. 11 Nº 6519
AÑO 1969

Señor
Presidente de
Yacimientos Petrolíferos Fiscales
Ingº. Daniel A. Brunella
S / D

De nuestra consideración:

En nuestro carácter de miembros de la Comisión de la " Misión Argentina " que representará a nuestro país en la trascendental competencia automovilística " La Marathon de la Route ", requerimos el apoyo de vuestra Empresa a efectos de poder cristalizar esta esperanza argentina.

Por primera vez un equipo totalmente integrado por autos, pilotos y mecánicos argentinos competirá en Europa con las marcas más famosas del mundo, en el Circuito de Nürburgring, Alemania.

Es demasiado importante lo que significa para la industria automotriz, para nuestra historia deportiva y, por que no decirlo, para el país entero. Nuestra misión es mostrar al viejo mundo una faceta muy poco conocida de nuestro país: la de la realidad de su capacidad industrial.

Nuestro único objetivo es representar dignamente a la Argentina y creemos que lo lograremos.

La reconocida calidad de los productos de vuestra Empresa no podía estar ausente en un operativo de tanta envergadura, dado que integran esa realidad industrial argentina, de la que queremos dar imagen.

En acertada decisión, el Jefe Técnico de la delegación, el Sr. Oreste Berta, consideró imprescindible contar con vuestros lubricantes. Agradecemos por ello vuestro gesto de facilitarlos, porque la suficiente cantidad de litros que necesitaremos, ya viaja en un barco de Bandera Argentina rumbo a Alemania.

Pero es imprescindible un esfuerzo más de vuestra Empresa que consideramos será compensado por la propaganda y difusión que toda la delegación efectuará a los productos Y.P.F.

Nuestra necesidad concreta es solucionar el traslado de los integrantes de la " Misión Argentina ", y por ello es que no dudando de vuestra identificación con esta inquietud que lleva a Europa la esperanza de todo el país, le solicitamos que Y.P.F. done 29 pasajes de ida y regreso a Alemania para la delegación cuya nómina adjunto.

Sin otro particular y en la seguridad de encontrar el eco esperado en usted y en Y.P.F. para éste pedido, aprovechamos la oportunidad para reiterarle nuestra especial consideración y estima.

S. Montero Ruiz
Presidente

J.M. Fangio
Director de Equipo

C. Lobbosco
Secretario Ejecutivo

en NÜRBURGRING

Yacimientos Petrolíferos Fiscales, se complace en comunicar a la opinión pública, el reconocimiento de la "MISION ARGENTINA" a su colaboración en las 84 horas de Nürburgring.

Señor
Administrador General de YPF

Presente

MISION ARGENTINA

La importante contribución realizada por YPF con motivo de las 84 horas de Nürburgring ha hecho posible, en gran medida, la participación del equipo de máquinas y pilotos argentinos en dicha prueba. La presencia siempre en primera línea de YPF en el desarrollo y los avances de la mecánica argentina se ha manifestado una vez más ante este singular esfuerzo del deporte nacional. Por todo ello, y en reconocimiento a tan decisivo aporte, le hacemos llegar nuestro más sincero agradecimiento.

Oreste Berta

Juan Manuel Fangio

El agradecimiento se refiere al otorgamiento por parte de YPF, de 29 pasajes vía aérea para la Misión Argentina y 600 litros de lubricantes SUPERMOVIL YPF - para usar en dicha competencia.

Las experiencias realizadas en este teatro han contribuido notoriamente a la revolución de la escena contemporánea.



Representación de Tartufo, de Molière, en un escenario que avanza en forma de abanico hacia el auditorio. Al permitir una vista oblicua, acrecienta la efectividad de la acción.

UNA INSTITUCION EJEMPLAR: EL CLEVELAND PLAY HOUSE

por Lily Leino
PARA AUTOCLUB

La chiquillería locuaz daba especial animación al vestíbulo de la veterana institución teatral.

Afluyendo al salón de entrada, algo frío a esa hora de la semana, la gente menuda saludaba a los amigos e impacientemente se inscribía en el despacho de recibo improvisado a esos efectos. Aunque a la prosaica escena le faltaba ese encanto que rodea a las cosas de la farándula, los niños sentían la excitación de la próxima temporada, esa excitación que sólo el teatro puede producir.

Esa, precisamente, era la misión del *Cleveland Play House*, el teatro regional más antiguo y mayor de los Estados Unidos, y los jovencitos, unos 300 en total, estaban matriculándose en el *Teatro Infantil* de este pionero cultural del medio oeste del país.

Y si analizamos bien las cosas, veremos cómo el golpe de vista inicial del salón del teatro resultaba apropiado y la muchachada bullanguera simbolizaba la vitalidad juvenil sobre la cual la institución cincuentenaria está labrándose su porvenir: un auditorio con verdadero conocimiento del teatro y que literalmente ha crecido de él.

Al igual que muchos otros profesionales de hoy, el *Teatro de Cleveland* comenzó por ser una empresa de aficionados, uno de aquellos "pequeños teatros" que surgieron por todas partes de los Estados Unidos durante y después de la Primera Guerra Mundial a modo de protesta contra el teatro dramático profesional estereotipado que entonces prevalecía.

En el año 1916 se formó un grupo de idealistas nacidos en *Cleveland* —entre ellos artistas, músicos, escritores y actores aficionados— "con el propósito de fundar un teatro para el arte". Debido a la falta de medios adecuados, las primeras actuaciones de la compañía se efectuaron en privado, pero un año después el grupo adaptó una vieja iglesia como teatro y comenzó a ofrecer representaciones públicas. En sus programas se incluían autores como Molière, Andreyev, Beaumarchais, Maeterlinck, Synge y Goldoni.

Quizás la temporada resultó demasiado ambiciosa, y si el espíritu del grupo era admirable, en cambio su calidad profesional dejaba mucho que desear. El resultado fue que la organización fracasó en 1920. Pero no por mucho tiempo. Al año siguiente fue contratado como director Frederick McConnell, el primer profesional que tuvo el *Teatro de Cleveland*. Producto del afamado departamento de drama del Instituto de Tecnología Carnegie, McConnell llevó consigo a otros dos profesionales: K. Elmo Lowe, como director asociado, y al difunto Max Eisenstat en calidad de auxiliar.

A ese triunvirato le debe el *Cleveland Play House* mucha de su vitalidad. A los cinco años de haber llegado allí se habían incorporado al personal otros nueve miembros y se hicieron los planes para tener un nuevo local. En 1927, el teatro se instaló en un nuevo edificio de estilo neorromántico, construido en un terreno donado por el Sr. Francis E. Drupy y su esposa. Dentro de la estructura se alojaron dos teatros, teniendo entre ambos los locales de servicio, vestuarios y las oficinas administrativas.

Al mayor de los teatros se les dio el nombre del Sr. *Drupy*. Tiene su escenario de proscenio y capacidad para 530 personas. Normalmente, se presentan allí las obras de naturaleza más popular. El otro, el más pequeño, es un teatro íntimo que cuenta con 160 butacas y se utiliza para dramas experimentales y vanguardistas. Se llama *Charles S. Brooks* en honor del primer presidente del *Play House*.

Un escenario novedoso

A mediados de la decena de los años 1940, comprendiendo que necesitaban un tercer teatro, los dirigentes del *Play House* adquirieron una iglesia que estaba abandonada, a muy corta distancia y la reconstruyeron para convertirla en un auditorio con capacidad para 560 espectadores. En 1943 se convirtió en realidad el teatro





K. Elmo Lowe dirige el Teatro Cleveland desde 1921. Bajo su eficaz conducción, la entidad ha gravitado notablemente en la vida cultural de la comunidad norteamericana.

Euclide–77th, nombrado así por las dos calles a las que da su frente. Con su escenario desplegado, semicircular, proyectándose hacia una sala de butacas abierta en forma de abanico, representó una desviación radical del diseño del teatro convencional de los Estados Unidos y abrió el camino para el desarrollo del teatro moderno.

McConnell continuó como director hasta que se retiró en el año 1958. Por esa época, después de haber sobrevivido a la crisis económica, al cine parlante, los filmes en colores, la radio y la televisión, aquella empresa de aficionados se había convertido en una institución profesional, grande, estable y ampliamente respetada, con un lugar propio asegurado y un nombre acreditado en el mundo teatral.

Indudablemente, el vasto repertorio del Teatro de Cleveland tuvo mucho que ver con su popularidad, porque con tres obras distintas en otros tantos escenarios, los espectadores tenían una gran libertad para elegir. Conjuntamente con las obras clásicas más destacadas, también fueron presentados los éxitos de Broadway.

En cierta ocasión el Sr. McConnell afirmó lo siguiente: *"Jamás estuve de acuerdo con la filosofía de esos directores teatrales corrientes que arguyen que sólo debe trabajarse con libretos nuevos y con los clásicos. Nuestro repertorio debe tener más equilibrio. Mientras más se dificulten las giras de los éxitos de Broadway, más obligación tenemos de producirlos nosotros".*

K. Elmo Lowe, quien en el año 1958 se convirtió en director ejecutivo del *Cleveland Play House,* ha continuado esa política. En cada temporada se incluyen en el repertorio los éxitos más populares aunque manteniéndolos en un mínimo. De las 17 producciones presentadas en 1965-66, sólo cuatro pueden ser consideradas como teatro ligero. Las otras variaban desde obras clásicas, como *Antigone* y *Uncle Vanya,* hasta el incitante drama del llamado "off-Broadway" escrito por William Hanley: *Slow Dance on the killing Ground (La danza despaciosa sobre el terreno de la matanza)* y dos obras contrastantes de Albee: *The Ballad of the Sad Cafe (La balada del nostálgico café)* y *Who's Afraid of Virginia Woolf? (¿Quién le teme a Virginia Woolf?).*

Además de su variado repertorio y de sus teatros bien equipados, el Teatro tiene una talentosa compañía, integrada por 28 actores (una de las grandes compañías permanentes de los Estados Unidos afiliada al gremio *Actors Equity Association*), entre los cuales se encuentran recién llegados y veteranos con varias décadas de experiencia teatral.

El director Lowe —una personalidad vibrante, con voz y maneras del ídolo de matinées que otrora fue— nos habla del espíritu del Teatro con sencillez: *"Queremos tener una buena compañía residente que interprete buenas obras".*

A juzgar por la inspirada representación de *El Avaro,* de Molière, y de las crónicas que al correr de los años le han dedicado los críticos, el *Cleveland Play House* ha logrado ya sus objetivos. Quizás resulte aún más importante el apoyo del público que eso representa, como lo demuestra el hecho de que las recaudaciones de taquilla cubren el 90 % de los gastos de operación.

50 años de labor

Su auge continuo también le ha valido el reconocimiento, en forma de ayuda financiera, de las fundaciones Rockefeller y Ford, así como de otras organizaciones. Más recientemente recibió una donación del National Endowment for the Arts (Fundación Nacional para las Artes), a fin de que pudiera completar la contratación de los actores suplementarios que necesitara.

Desde hace mucho tiempo, el *Teatro Cleveland* ha reconocido la necesidad de llegar hasta nuevos públicos y de formarlos. Así, en 1929 inició un programa veraniego, conocido como el *Teatro de Repertorio Chautauqua,* para ofrecerlo en la *Institución Chautauqua,* una popular colonia cultural que no está lejos de Cleveland y la parte oriental del Estado de Nueva York. Esta actividad continúa siendo una importante tarea auxiliar del *Cleveland Play House.*

En 1933 comenzó el floreciente *Teatro Infantil* en forma muy modesta, cuando una joven actriz invitó a varios jovencitos para actuar con ella los domingos por la mañana. Ahora se ofrecen tres producciones durante cada temporada y hay un programa constante de creaciones dramáticas que constituye un valioso medio de expresión de la propia individualidad. Allí no se cobra por la enseñanza, sino sólo una cuota de inscripción reducidísima.

En 1934 el Teatro inició su *Festival Shakespeare* para los estudiantes, el que anualmente, durante los meses de primavera, atrae unos 25.000 jóvenes de todas partes de Ohio, así como del oriente de Pensilvania y el Estado de Nueva York. Desde 1960 el Teatro tiene también una compañía para hacer giras, que fue creada de acuerdo con un programa financiado, en parte, por la Fundación Ford, y continuado por el Teatro al terminarse el subsidio. Durante la última temporada esa compañía presentó dos producciones en una gira de doce semanas que efectuó por las universidades y pequeñas poblaciones de una a otra costa de los Estados Unidos, actuando ante más de cien mil personas.

Una faceta especial de las actividades del *Teatro Cleveland* es su programa de aprendizaje y becas, el que ofrece oportunidades únicas a los actores de aspiraciones para lograr una clasificación profesional trabajando con los profesionales. Así como sucede con el programa del Teatro Infantil, los aprendices pagan sólo una cuota de inscripción, pero no por el curso. Las becas se conceden tanto a los aprendices destacados como a los actores de otras ciudades que no hayan actuado previamente en el *Teatro de Cleveland.*

Todas esas actividades le han asegurado al teatro una posición y un activo cultural destacado, pero aún así no quiere dormirse sobre los laureles. Con el vigor juvenil de sus 50 años de edad, contempla nuevos horizontes y ha iniciado ya una nueva política de actuaciones especiales previas con sus obras regulares, interpretadas por los estudiantes, y que se ofrecen a precios reducidos a fin de hacerle más accesible la vida teatral a la gente joven.

Todos los que aman al teatro por su belleza e ideas le desean lo mejor al *Teatro Cleveland* al iniciarse el segundo cincuentenario de su existencia. ♠

ALEMANIA, ENTRE



Poética visión del valle del río Mosela en las cercanías de Cocham.



Colonia, la hermosa ciudad de Alemania Occidental a orillas del Rhin. Sobre la margen izquierda está su famosa catedral.

Autopistas que corren junto a gigantescas acerías, torres de alta tensión y románticos castillos. Tierra de actividad y contrastes.

¿Qué es Alemania? ¿Cuál es su geografía? ¿Cómo es su gente? La Alemania de hoy es casi una incógnita.

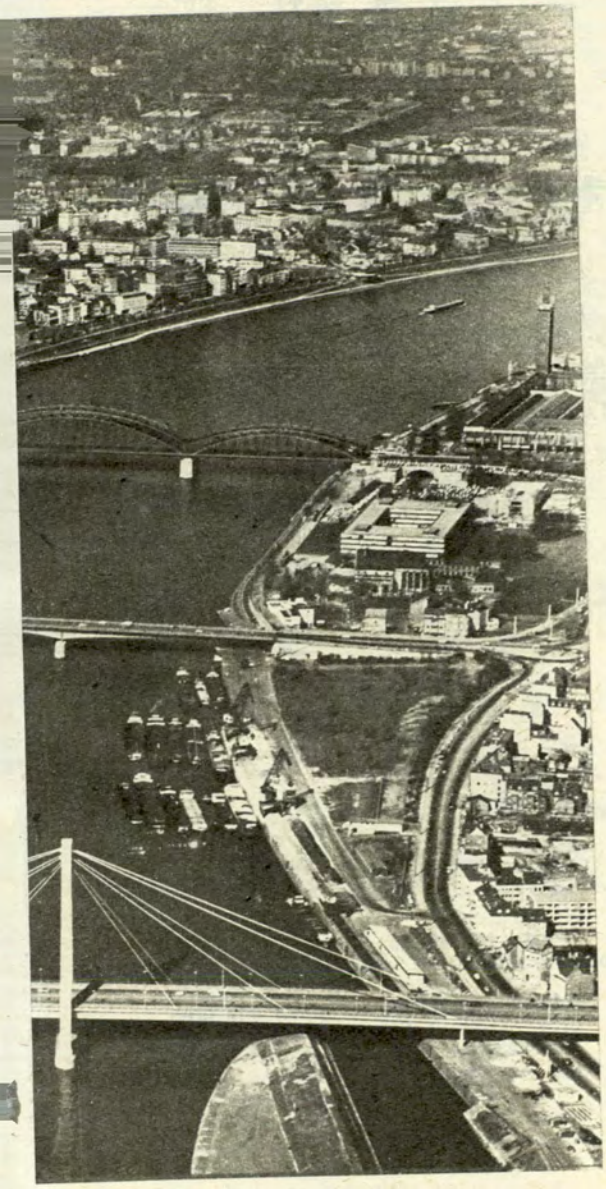
Corremos por una perfecta autopista. Durante minutos y minutos vemos un paisaje desconcertante. Todo es como una gran imagen del año 2000. Grandes chimeneas, torres de alta tensión, gigantescas usinas, acerías, y una pujante industria. Recuerdo que Alemania no tenía dinero, que había perdido 5 millones de hombres; sin embargo, hoy se ha transformado en el primer país industrial de Europa. Ciertas sociedades (Volkswagen, Siemens, Thyssen, Badische Anilin) figuran entre las primeras industrias mundiales. Sus aparatos de precisión tienen reputación internacional, y 58 millones de habitantes, sobre una superficie de 248.500 km², viven, compiten, exportan, comercian y pueden mostrar a todos los turistas del mundo un país dinámico, pujante, en acelerado progreso, pero que no ha olvidado las sentimentales melodías románticas.

Me distrae la silueta de la gran catedral de Colonia. Estamos ya sobre el puente, cruzando el Rhin, buscando entrar en la importante ciudad. La catedral marca la presencia de un pasado y, frente a ella, el febril centro comercial marca la presencia de un futuro.

Los restaurantes con sus vitrales de colores y sus ambientes revestidos de madera invitan a saborear la deliciosa cerveza y las no menos deliciosas variedades de fiambres... con *choucroute*. Nos queda tiempo para visitar atentamente la catedral, subir a su torre, fotografiar repetidas veces el magnífico panorama sobre el Rhin, bajar para visitar el *Dionysos Mosaik*, luego la iglesia de *Santa Colomba*, donde se amalgama armoniosamente el arte medieval con la arquitectura moderna (este feliz matrimonio lo descubre uno luego en muchos edificios de Alemania); más

NIBELUNGOS Y FABRICAS

por Adriana Bianco
PARA AUTOCLUB



tarde entrar al *Wallraf Richartz Museum*, para extasiarse con los sorprendentes cuadros de los *Kölner Meister* (maestros de Colonia), y con esta bella imagen partir hacia *Bonn*.

Bonn: la casa de Beethoven

Mientras el auto rueda hacia la capital administrativa, una sucesión de inmuebles modernos y barrios residenciales pasa por nuestros ojos. A veces, entre los árboles de un parque, se ven los reflejos azul negros del legendario *Rhin*. *Bonn* nos recibe con un aire fresco, pero con un sol tibio y —¿por qué no?— con una música, la música de una sinfonía que llega desde lejos, desde el tiempo, desde una pequeña casa: la casa de *Beethoven*. Visitarla es un poco compartir con el músico los dulces e infelices momentos de su vida, y con este recuerdo recorremos la *Beethovenhalle*, la más moderna sala de conciertos de Bonn; después, los barrios gubernamentales y la *Bundeshaus* o asiento del Parlamento. Todo es una lección de arquitectura moderna.

Antes de seguir el viaje y dejarnos tentar por el paisaje, es necesario elegir itinerarios. Aquí comienza la duda: ¿qué elegir, la Alemania del norte con sus blancas dunas, el Báltico, el gran puerto de Hamburgo... o tal vez la ruta romántica...? Claro que sí... La

⇨

PEQUEÑA GUIA PARA VIAJAR POR ALEMANIA

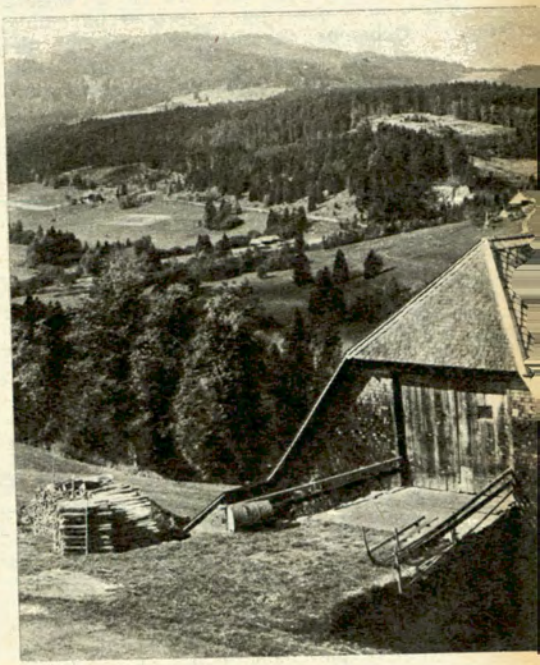
● Alemania dispone de una excelente red caminera, de gran circulación; las autopistas la atraviesan en todo sentido, pero a veces es recomendable tomar por los caminos adyacentes o secundarios. El viaje no será tan rápido, pero se gozará más del paisaje y se conocerá mejor a la gente.

● Sea cual fuere la dirección que tome, encontrará magníficos terrenos de camping. Alemania es el país que creó este sistema al aire libre y lo desarrolló inmejorablemente. 450 terrenos de camping de primera línea posee Alemania. La guía oficial puede ser una gran aliada; por otra parte, el Automóvil Club Alemán dispone de terrenos y de una muy buena información.

● Horarios de trabajo: de 8 a 18,30, durante la semana. Es importante, para hacer las compras o regalos, saber que se dispone de todo el sábado. Los museos, en cambio, están abiertos de 10-17 hs.; los lunes están cerrados y los domingos abiertos sólo en la mañana.

● Algunos precios: Un café: 1,20 DM. El litro de nafta: 0,64 DM. Una cerveza: 0,90 DM. Aceite: 5-6 DM. Cigarrillos: 1 DM. Cine: 3-6 DM.
Los precios oscilan, no mucho; todo depende de las marcas y calidades. En general, los artículos eléctricos tienen precios muy acomodados.

● Las señales de tránsito emplean las indicaciones internacionales. ¡Buen Viaje!



La Selva Negra en el sur de Alemania. Bosques y casitas de juguete.

ruta llamada romántica, que evocará, con su dulce paisaje y la poesía de sus ciudades antiguas, el encanto de una época. El descubrimiento es *Rothenburg*, una perfecta ciudad medieval envuelta en el pasado por sus murallas y sus torres. Allí uno puede abstraerse e imaginar los torneos caballerescos, las luchas del siglo XII y XIII, animar su pintoresco mercado con escuderos, tenderos, mercaderes, o refugiarse en su castillo-fortaleza... Dan ganas de quedarse en la pequeña y deliciosa ciudad; pero es imposible. Debemos continuar. En el valle del *Neckar* nos aguarda *Heidelberg*, la que desde hace siglos es un gran centro universitario de Europa. Allí está, sobre la colina, su castillo, como un aguafuerte, entre los árboles frondosos, retorcidos; abajo, el pueblito. En sus callejuelas, miles de confiterías nos tientan con apetitosos *gateaux;* más allá, las vitrinas ostentan infinita variedad de máquinas fotográficas, proyectoras, filmadoras y toda suerte de aparatos eléctricos. Los vendedores ambulantes nos distraen para mostrarnos jarros de cerveza de todo tamaño. Alegría de estudiantes en el aire. El viejo puente. Y partimos de nuevo.

No hay que inquietarse. Adonde fuere que vayamos, las sorpresas serán gratas. ¿Podríamos hacer un picnic bajo los árboles de la Selva Negra? ¿Y por qué no...? ¡Qué dicha diferente pasar por las umbrosas rutas que llevan al corazón de esa selva tan dulce, tan verde! Paramos para contemplar las típicas casitas de techos alerudos, los corrales y algunas ovejitas andariegas; para hablar con las pueblerinas, tan simpáticamente vestidas, con sus faldas floreadas sus blusas blancas, de puntillas.

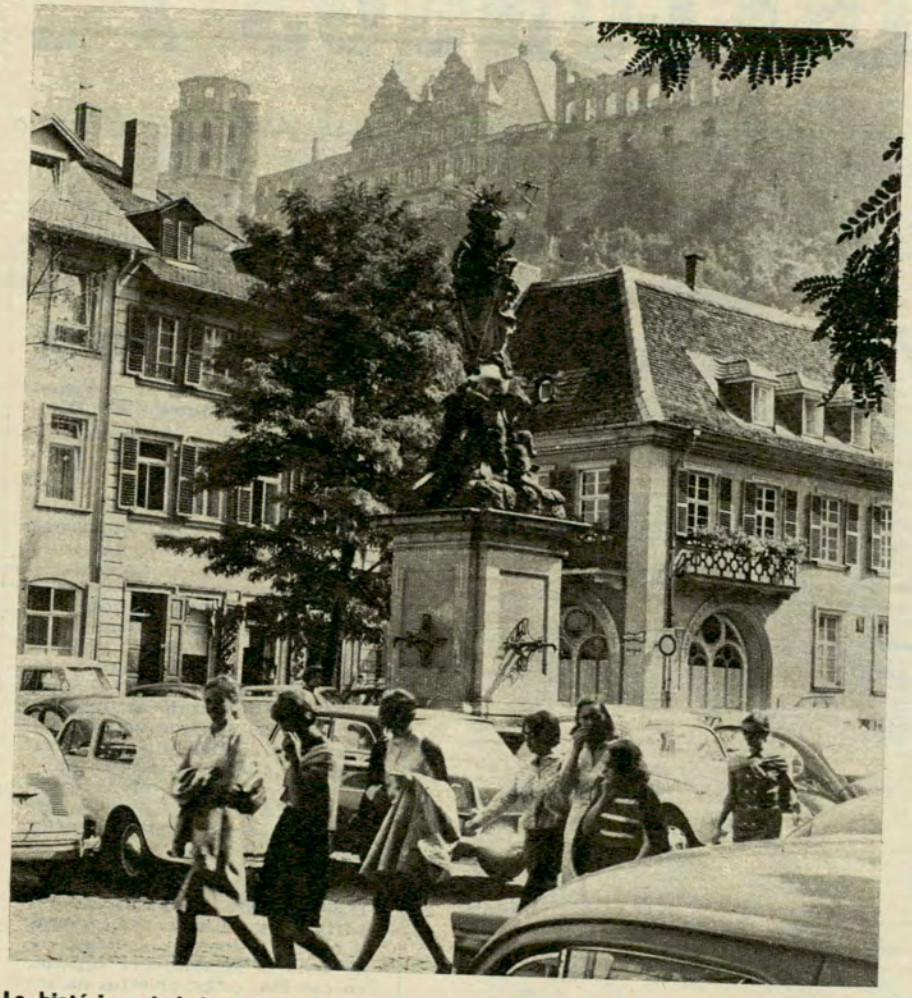
El Rhin y sus afluentes

¿Un lugar donde pasar la noche...? Pero, sí, todos los que quiera. Un albergue, un camping, un hotel; siempre será un lugar limpio, agradable y lleno de flores.

Tal vez este paisaje de montaña, pinos, sonrisas y viento cambiará al llegar a Baden-Baden. Sí, la dulce vida de montaña deja paso a la gran ciudad de veraneo. Lujosa, residencial. El magnífico parque *Lichtentaler Allee,* donde alguna vez pasaron el príncipe de Gales y el duque Hamilton.

El casino, Kurhaus, los grandes hoteles, todo nos indica un lugar de diversión, un centro mundano. ¡Qué lejos estamos de nuestro decorado de verde y montaña!

Pero, ¿cómo abandonar Alemania sin conocer el *Rhin* y sus afluentes? Visitamos rápidamente el museo del poeta *Schiller* y el también interesante *Museo del automóvil* de la sociedad Daimler-Benz, y dejamos *Stuttgart*. Después *Mannheim* y su *Museo de Arte Moderno;* enseguida *Worms*, la ciudad imperial, la ciudad de *Lutero* y de la *Reforma*, y ahora vamos a buscar el valle del *Mosela*, remontarlo, a gustar sus riquísimos vinos, a asombrarnos con su paisaje, las torres de sus castillos, sus viñedos dorados. *Cocham* y el idilio del río con la montaña, de la vid con el cielo. En *Koblenz* el idilio es entre las aguas: el *Mosela* y el *Rhin* confluyen y hay que decidirse a abandonar el primero para que las del Rhin nos conduzcan.



La histórica ciudad de Heidelberg, en un enfoque tradicional. Detrás se observa su milenario castillo.

Ruinas y castillos

Abandonar el *Mosela* para adueñarse del *Rhin* es continuar el hechizo. El río nos lleva por encantadores pueblitos, ruinas y castillos. Las viejas iglesias, las pequeñas casas antiguas. ¿Por qué no comprar pan negro en esa panadería de juguete? Sentarse al borde del *Rhin*, entre árboles, mirarlo y dejarse soñar. El *Rhin*, tan cerca y tan lejos, tan leyenda y tan presente.

De pronto damos el salto, y nos introducimos a toda velocidad en la *Autobahn*, para enfrentar ahora una gran urbe, *Frankfurt*. El comercio y la industria dialogan en sus calles. Sin embargo, las imágenes se superponen: las torres medievales aparecen en las vitrinas de los negocios, la canción de los *Nibelungos* se enreda en los hilos de alta tensión, la *Noche de Walpurgis* y su fiesta se confunden con la fiesta de los motores y las usinas. Fausto preguntándose por el sentido de la vida, y los letreros luminosos, los anuncios, proclamando una nueva era. *Goethe* tal vez nunca imaginó esta nueva versión del *Fausto*. Cuando uno recorre su muy burguesa y señorial casa y se detiene en el que fue su escritorio, y por la ventana se ve entrar una luz nueva, distinta; se tiene la sensación de que Alemania, aunque conserva el mundo romántico, leyenda y sueño, es también una viva proyección hacia el futuro, un gigante de la técnica y la industria... y que, tal vez, como Fausto, sigue interrogándose. ♠

T 820

NUEVO

Para agregar al carter.
En aceites lubricantes del motor - ya aditivados o no -

PODEROSO!

BARDAHL

MAXIMA COMPRESION

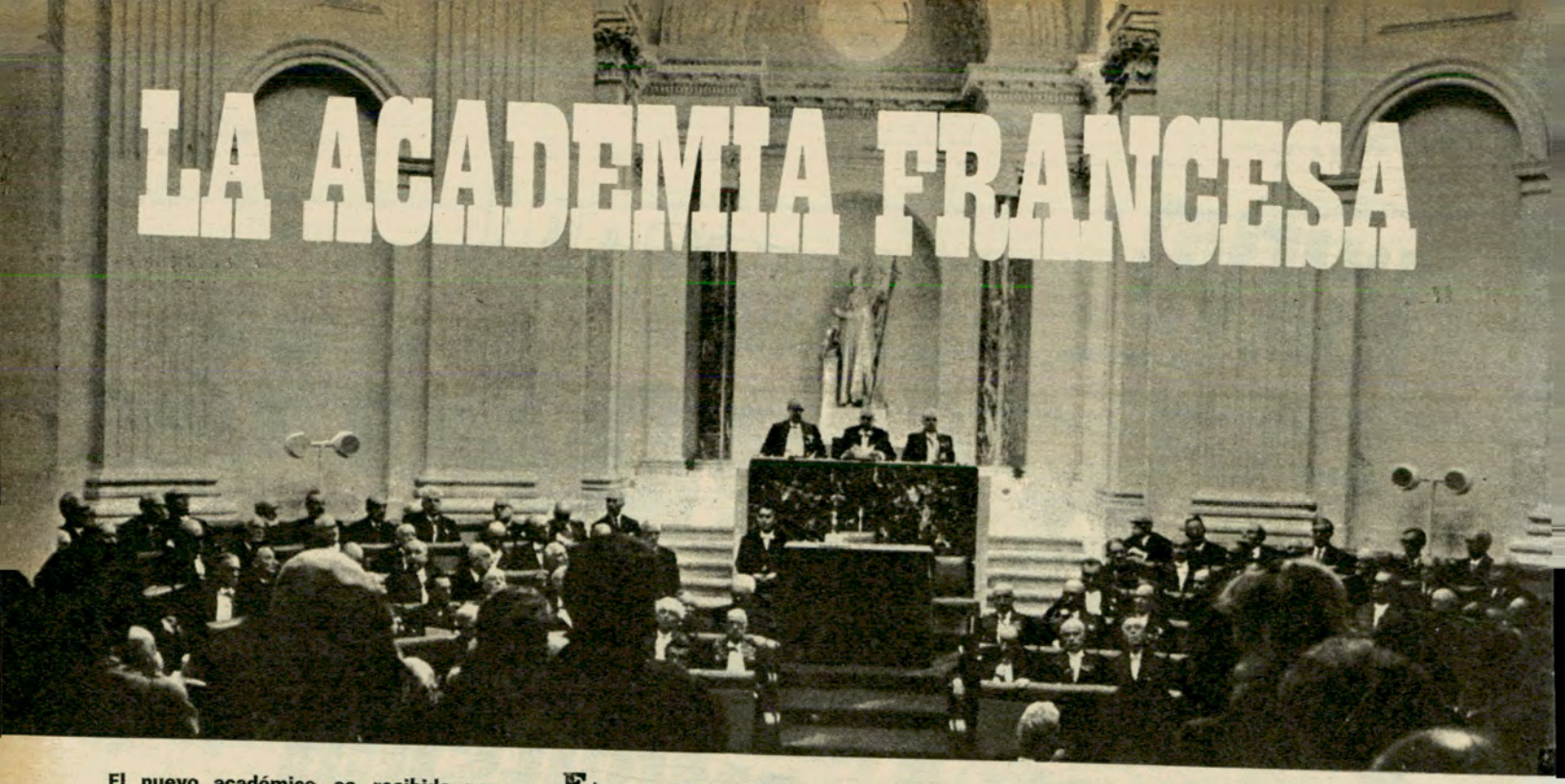


- porque descubrió el secreto de proporcionar a los motores nuevos los reales H.P. que ellos poseen.
- porque permite un sellado perfecto entre aros y camisas asegurando la máxima compresión, y por consiguiente, potencia y pique del motor.
- porque solucionó el problema de restituir a los motores usados la potencia y energía que el uso les hizo perder.
- porque proporciona protección permanente bajo cualquier condición operativa del motor, asegurando una marcha suave y silenciosa.
- por sus propiedades especiales que permiten mejorar notablemente la presión de aceite cuando el motor funciona a elevado régimen previniendo desgaste y engranamiento.
- porque, además, por sus moléculas con atracción polar provee una película lubricante que reduce el desgaste al mínimo evitando la corrosión y disminuyendo el consumo de combustible y lubricante.

Y AHORA SON 9
PRODUCTOS BARDAHL
DE LOS CUALES NO
PUEDE PRESCINDIR.
PIDALO EN SU
ESTACION DE SERVICIO

ASESORAMIENTO EN EL DEPARTAMENTO TECNICO DE BARDAHL LUBRICANTES ARGENTINA S.A. - PEDRO I. RIVERA 3454 - TEL. 78-9355 - BUENOS AIRES.

LA ACADEMIA FRANCESA



El nuevo académico es recibido por uno de sus colegas, que ocupa un lugar en la Tribuna entre el Director en ejercicio y el Secretario perpetuo.

En el parisiense *Quai de Conti* se reúnen los cuarenta miembros de esa venerable institución

El poeta Pierre Emmanuel acaba de ser elegido miembro de la *Academia de Francia*. La divisa de esa noble institución es "A la inmortalidad"; así pues, el gran poeta puede llegar a ser "inmortal".

Una institución monárquica

La *Academia Francesa* es una de las pocas instituciones que ha sobrevivido a la Monarquía. Primero simple reunión de letrados, recibió en 1635 del Cardenal Richelieu, por cédula real, su estatuto definitivo y se le reconoció su existencia oficial. Disuelta por la Revolución en 1793, fue reconstituida en 1803, convirtiéndose en una de las partes —la más prestigiosa— del *Instituto de Francia*, que comprende, además, la *Academia de Inscripciones y de Bellas Letras*, la *Academia de Ciencias*, la *Academia de Bellas Artes* y la *Academia de Ciencias Morales y Políticas*.

La *Academia Francesa* está formada por cuarenta miembros elegidos por cooptación y que nombran a uno de ellos secretario perpetuo. Maurice Genevois ejerce actualmente ese cargo. Cada miembro ocupa un "sillón". Los académicos se contentaron con sillas hasta fines del siglo XVII, pero los grandes señores exigieron asientos que correspondieran mejor a su dignidad y les distinguieran del resto de los miembros; Luis XIV zanjó el debate ofreciendo a la Academia cuarenta sillones. La fórmula "elección a un sillón" (fauteuil) se hizo corriente.

La Academia ha tenido hasta ahora 641 miembros.

Una institución indefinible

Su primera misión consiste en codificar la lengua francesa y su ortografía, teniendo en cuenta el uso corriente. Con tal fin publica un Diccionario, cuya octava y última edición es de 1935. La preparación de la novena está en la letra C. Es cierto que la Academia sólo se reúne para ese trabajo una vez por semana: el jueves a las 15.30 horas. En segundo lugar, atribuye cada año cierto número de premios, los más importantes de los cuales son el *Gran Premio de Novela*, el *Gran Premio de Literatura* y el *Gran Premio de Poesía*. Este último fue concedido en 1967 por primera vez a un compositor de canciones: Georges Brassens. Fue casi una revolución.

Sin embargo, como subrayó Paul Valery, ilustre académico, la Academia Francesa *"no se limita en la opinión universal a una institución que compone un diccionario y que otorga cada año algunos premios"*. El prestigio que la acompaña, la consagración social que simboliza, el fasto que la rodea, hacen de ella una institución sin igual en el mundo. Las funciones que ejerce no agotan el significado que cada uno da a esas dos palabras: "Academia Francesa". En realidad, la Academia Francesa es indefinible.

La tradición es reina

Llegar a ser académico es la ambición secreta o confesada de muchos escritores. Algunos sueñan con ello desde la adolescencia, otros despliegan tesoros de imaginación y de diplomacia para acceder a ella. El camino que conduce a la Academia es a menudo difícil, a veces largo, siempre repleto de trampas.

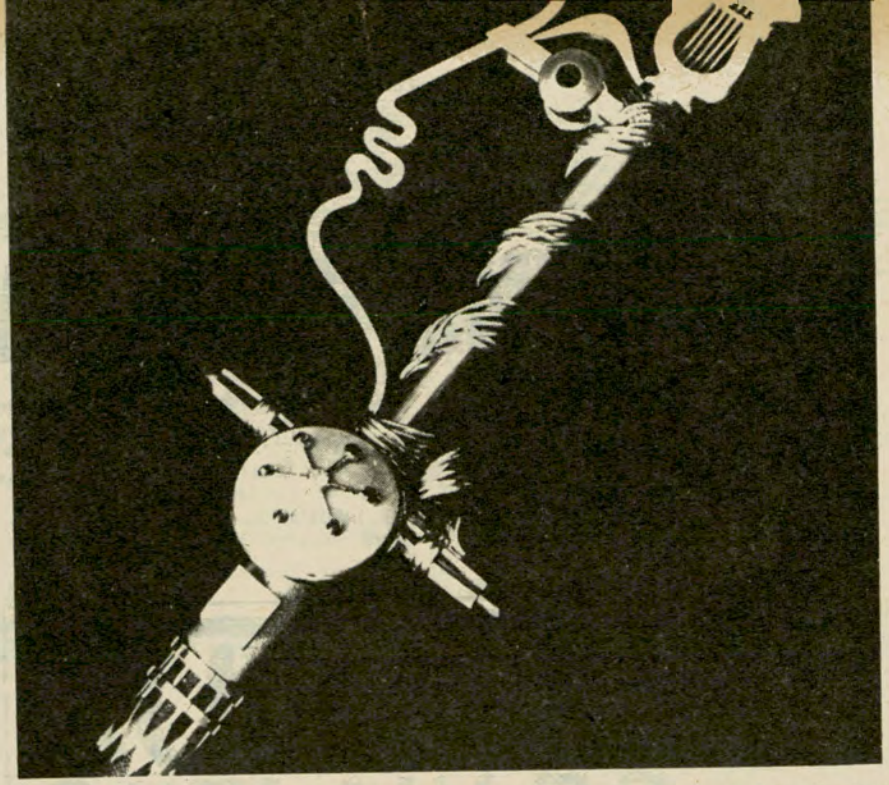
Cuando un sillón queda vacante, los interesados deben presentar su candidatura al Secretario perpetuo. En casos rarísimos, un miembro de la Institución propone un nombre al sufragio de sus colegas. André Maurois utilizó ese procedimiento para decidir

a Henry de Montherlant a pretender a la sucesión de André Siegfried.

Una vez presentada la candidatura, empieza una larga serie de visitas a los académicos-electores a fin de solicitar sus votos o de darse a conocer. Llega el día en que la Academia se reúne en cónclave y decide por el sistema de mayoría la admisión de un nuevo "inmortal". Esas elecciones son a menudo disputadas y puede ocurrir que los académicos se separen sin haber llegado a un acuerdo. Por ejemplo, el historiador Camille Jullian fue elegido en 1934 después de cuatro sesiones y de dieciséis votaciones. Un fracaso no impide que los candidatos desafortunados vuelvan a presentar su candidatura cuando haya una nueva vacancia. El autor dramático Porto Riche obtuvo el sillón tras haber optado veinte veces a la Academia; el poeta Fernand Gregh fue elegido en 1953, treinta y cinco años después de su primera candidatura.

La Academia no se deja seducir fácilmente, pero no es rencorosa. Criticada en una de sus obras, *"El uniforme verde"* (típico de los académicos), por Robert de Flers, no se lo tuvo en cuenta y le acogió posteriormente.

La elección no basta para ser incorporado definitivamente. Hay que pasar por la prueba del discurso de recepción. Dicho día, el nuevo académico viste por primera vez "el uniforme verde" bordado de oro, se coloca un bicornio, se envuelve en una capa y se provee de una espada. Penetra al redoble de los tambores bajo la célebre cúpula realizada por Le Vaux en el antiguo *colegio de las Cuatro Naciones*, construido en 1662 gracias al legado de Mazarino, acompañado por sus padrinos y por la guardia republicana, con la cola de sus cimeras al viento y el sable en alto. Pronuncia el elogio de su predecesor y agradece con modestia y con humildad a sus colegas por haberle aceptado a pesar de su indignidad. Uno de ellos le responde e insiste en los méritos que le valieron dicho honor, sin omitir de paso algunas palabras mordaces. Sin embargo, el verbo académico es siempre cortés y comedido. Desde la recepción de Racine en 1673, dichas sesiones son públicas y constituyen uno de los acontecimientos más notables de las temporadas parisienses mundanas y literarias.



El uniforme de los inmortales incluye una espada. Esta es la que Jean Cocteau diseñó con su propia mano cuando se incorporó a la Academia.

Si es tarea ardua entrar en la Academia, es imposible salir de ella, al menos en vida, puesto que no acepta ninguna dimisión. Descontento de la elección de Littré en 1872, Monseñor Dupanloup, fogoso obispo de Orleans, envió su dimisión a la Academia. Pues bien, aunque él no se considerara como miembro de la misma y se abstuviera de asistir a las sesiones hasta su muerte, la Academia le contó en todo tiempo como parte de ella. Ocurrió lo mismo con el novelista Pierre Benoit en 1959.

Un reclutamiento ecléctico

Cenáculo de las letras, la Academia dejó de ser pronto una institución puramente literaria. Poco a poco el ingreso en la misma se diversificó y ya es normal acoger a juristas, marinos, estadistas, médicos, diplomáticos o altas personalidades de la iglesia.

Actualmente la Ciencia está representada por el Duque Louis de Broglie, premio Nobel de Física, por Louis Leprince-Ringuet y Jean Rostand. La diplomacia cuenta con los embajadores André François-Poncet y Wladimir d'Ormesson y la Iglesia católica con el cardenal Tisserant, decano del Sacro Colegio. Jacques Rueff encarna la ciencia económica y el profesor Jean Delay la medicina psiquiátrica. El cine entró en la Academia en 1960 en la persona del director de escena René Clair y la Iglesia protestante en 1962 con el Pastor Marc Boegner, ex presidente de la Iglesia reformada de Francia. La política estuvo largo tiempo presente con Edouard Herriot, después de Raymond Poincaré. Sin embargo, tanto en los

⇨

FUERON ACADEMICOS

En el siglo XVII: Boileau, Bossuet, Colbert, Corneille, Fenelon, Fontenelle, La Bruyère, La Fontaine y Racine.

En el siglo XVIII: Buffon, Condillac, Concordet, Marivaux, Montesquieu y Voltaire.

En el siglo XIX: Chateaubriand, François Guizot, Víctor Hugo, Eugene Labiche, Lamartine, Leconte de Lisle, Emile Littré, Alfred de Musset, Luis Pasteur, Ernest Renan, Saint-Beuve, Hippolyte Taine, Adolphe Thiers, Tocqueville y Alfred de Vigny.

En el siglo XX: Maurice Barrès, Henri Bergson, Pierre Bourget, Jean Cocteau, Georges Duhamel, Mariscal Foch, Anatole France, Mariscal Joffre, Pierre Loti, Mariscal Lyautey, André Maurois, Charles Maurras, Mariscal Pétain, Raymond Poincaré, Edmond Rostand y Paul Valéry.

LA ACADEMIA FRANCESA EN LA ACTUALIDAD (las fechas corresponden a la elección de cada académico): François Mauriac (1933), Jacques de Lacretelle (1936), Paul Morand (1938), Louis de Broglie (1944), Louis Pasteur-Valery-Radot (1944), Marcel Pagnol (1946), Jules Romain (1946), Etienne Gilson (1946), Maurice Genevoix (1946), André Francois-Poncet (1950), Pierre Gaxotte (1953), Antoine de Levis-Mirepoix (1953), Jérôme Carcopino (1955), Wladimir d'Ormesson (1956), André Chamson (1956), Jacques Chastenet (1956), Jean Rostand (1959), Henri Troyat (1959), Marcel Achard (1959), Jean Delay (1959), Henry de Montherlant (1960), Henri Massis (1960), René Huyghe (1960), René Clair (1960), Jean Guitton (1961), Eugene Tisserant (1961), Jean Guehenno (1962), Joseph Kessel (1962), Marc Boegner (Pastor) (1962), Louis Armand (1963), Thierry Maulnier (1964), Marcel Brion (1964), Jacques Rueff (1964), Louis Leprince-Ringuet (1966), Jean Mistler (1966), Pierre-Henri Simon (1966), Maurice Druon (1967), Pierre Emmanuel (1968), Marcel Arland (1969) y Marcel Arnaud (1969).

LA ACADEMIA FRANCESA

hechos como en la opinión, la Academia sigue siendo predominantemente literaria.

Elecciones discutidas

Basándose en ese carácter, se reprochó a menudo a la Academia que desconociera a grandes valores, que no distinguiera en los méritos, que apreciara aquellos que son pasajeros y no los que han de perdurar, que no se fundara en criterios indiscutibles para aceptar a unos y rechazar a otros.

A juicio de Henry de Montherlant, *"cuando uno se entretiene en trazar la lista de los escritores de quienes la opinión pública cree que hubieran debido estar en la Academia y que están ausentes de ella, se tiene la sorpresa de descubrir que son por lo menos cuarenta. Sí, cuarenta: una segunda Academia. La casa de enfrente"*.

Cabe hacer distinciones en ese terreno, sin embargo. Entre los ausentes, hay primero aquellos que no pertenecieron a la Academia a causa de su edad o de su salud. No cabe duda de que antes de su muerte prematura Marcel Proust soñó en presentar su candidatura para coronar su carrera. Hay aquellos que, como André Gide, pudiendo o debiendo serlo, se negaron categóricamente a pertenecer a ella. Estos son, en verdad, poco numerosos, ya que hasta ahora la mayor parte de los escritores, ilustres o no, desearon ser académicos. Hay finalmente los autores, más tarde célebres, que presentaron su candidatura sin éxito y no fueron tomados en cuenta. La lista es menos larga de lo que se dice a menudo, pero llega a desconcertar al ver que figuran en ella Balzac, Baudelaire, Verlaine y Zola.

Sin embargo, al hojear la historia académica del siglo XX, se comprueba que los nombres más notables se inscriben en gran cantidad en el frontispicio del *Quai de Conti:* Paul Valery, Georges Duhamel, Jules Romains, Paul Claudel (elegido en 1946 ya que en 1935 se prefirió a Claude Farrére), André Maurois, François Mauriac, Jean Cocteau, Henry de Montherlant. ¿La muerte impidió a Albert Camus añadirse a esa lista? Y quien sabe si un día André Malraux...

Una "Anciana Dama" llena de serenidad

La Academia da una explicación de las críticas que se formulan contra ella. Considera que los que las utilizan y las repiten forman parte también de la tradición. *"Se dispone de buenos elementos,* escribía Paul Valery, *al oponernos numerosos hombres de inmenso valor que no fueron miembros de la Academia o que tuvieron que representarse. A ello se añaden las burlas de los ridículos soportables que son condiciones obligadas de nuestra edad, nuestros trajes, nuestra espada, nuestros discursos e incluso de la cortesía que es nuestro atributo. Faltaría algo a nuestra gloria, como Molière falta a la Academia, si careciera de esos ataques ligeros y siempre recogidos"*.

La Academia Francesa tiene 334 años. Encarna la tradición pero incluso en esta época en que todo es sometido a examen, su existencia no corre seguramente ningún peligro. *"Hay un hecho cierto: la Academia corresponde al temperamento francés. Mi único asombro es que no fuera creada por Clodoveo"* (Henry de Montherlant). ♠

CHEQUE DE VIAJERO ACA

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

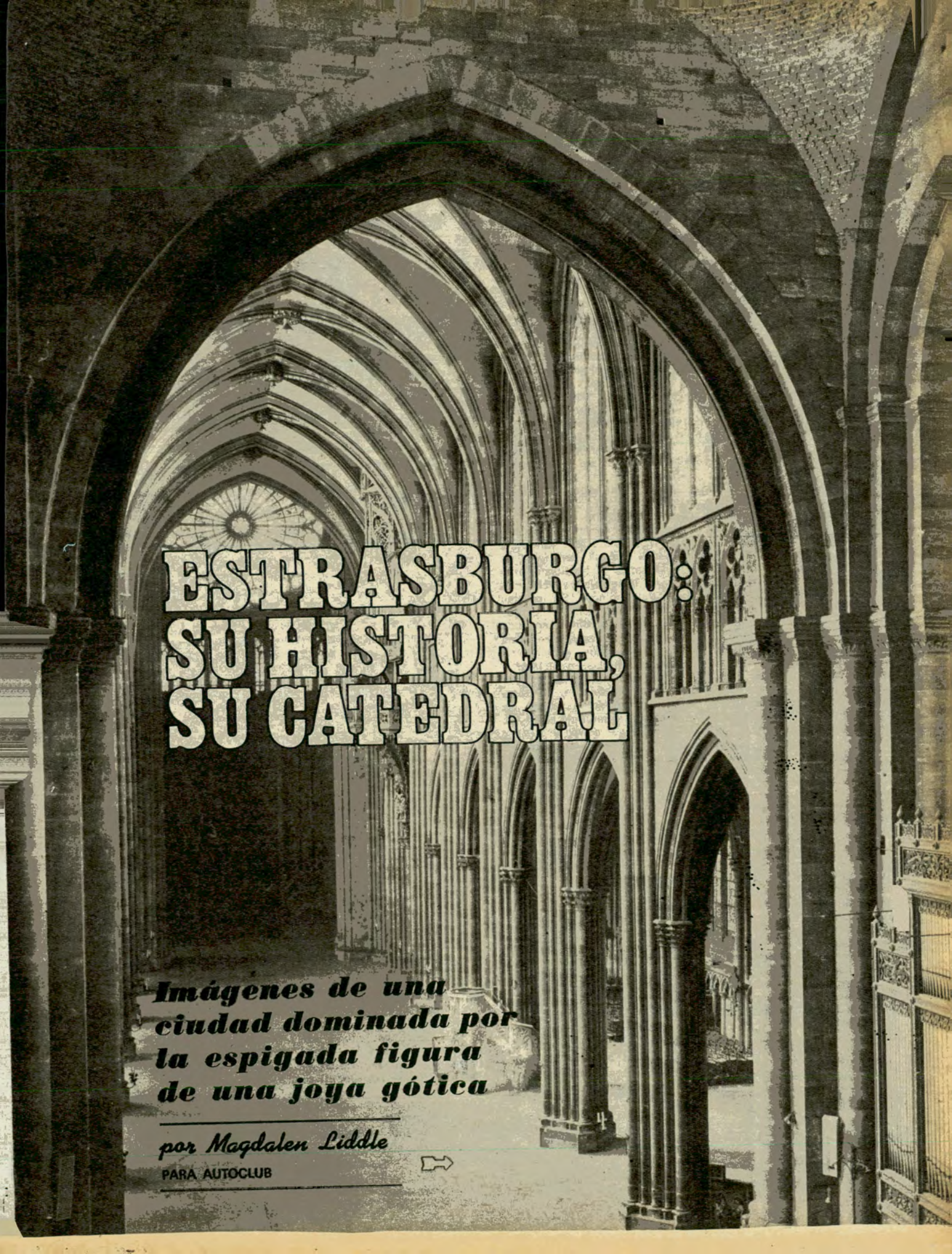
EXCLUSIVO PARA SOCIOS POR CONVENIO CON EL
BANCO DE LA NACION ARGENTINA
ESTE NUEVO SERVICIO HA SIDO CREADO PARA EVITAR LOS RIESGOS DEL TRASLADO DE DINERO EN VIAJES



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.



ESTRASBURGO: SU HISTORIA, SU CATEDRAL

Imágenes de una ciudad dominada por la espigada figura de una joya gótica

por Magdalen Liddle

PARA AUTOCLUB

Difícil es precisar el momento en que surgió por vez primera en la antigüedad, entre los numerosos riachos e islas, ese conglomerado celta que luego pasaría a ser una ciudad poblada de historia.

Entre el anchuroso Rin y su afluente, el Ill, se extendió la región pantanosa que algunos han comparado a la laguna veneciana y otros a las tierras cenagosas de Camarga, pero que en mi opinión nada tiene de ellas, ya que presenta características muy propias y definidas. De su remota historia poco se sabe. Recordamos sólo que en el año 11 ó 12 de nuestra era, Druso llegó a la colonia celta llamada entonces *Argentorate* y acampó, como solían hacerlo los romanos, para permanecer allí con sus huestes. Según su tradición de conquista, sometieron al pueblo celta y construyeron en torno de la ciudad incipiente todo un sistema defensivo. La fama de la nueva población con la presencia de las huestes romanas, que permanecieron allí 300 años, y las exigencias que derivaron de su visita, hicieron llegar a esa región una verdadera avalancha de proveedores y mercaderes ansiosos de comerciar con los nuevos amos. Dentro de los muros defensivos fue todo un ir y venir de soldados, de mercachifles, de abastecedores. Fuera de los muros, los obreros construyeron cementerios, posadas que recibirían a los viajeros, templos que cobijarían a los dioses meridionales venidos con los conquistadores, y rutas sabiamente trazadas que harían accesible el tránsito a quienes desearan ver la lejana colonia romana. Rutas duraderas, permanentes, que luego favorecerían a los invasores bárbaros, quienes se volcarían hacia *Argentorate*, ya próspera, fértil, para luego lanzarse hacia el mundo occidental.

La división de un imperio

Las defensas romanas comienzan a desmoronarse con las invasiones de alanos, suevos, vándalos, sármatas y alamanes. Cuando el emperador romano, en el año 357, viéndola en peligro, reacciona para salvar su lejana colonia, es ya demasiado tarde y el poderío de Roma ha pasado a la historia. Un largo silencio envuelve a la ciudad entre las brumas de sus canales y la inactividad de sus habitantes. Años de pobreza y de oscuridad siguen hacia un lento ocaso. Las tribus germánicas dejan en el valle del Rin sus costumbres y su lengua. Cuando Clovis conquista esa tierra, *Argentorate* pasa a ser un ducado merovingio, dividiéndose luego, en el período carolingio, en *condado del norte* y *condado del sur*. *Argentorate* cambia su nombre convirtiéndose en *Stratiburc*, la fortaleza entre las rutas vitales que harán su larga y agitada historia. Muere la ciudad pagana para que de ella nazca un bastión cristiano, y la iglesia se hace cargo del gobierno. Se instalan los obispos y en las callejas abandonadas comienzan poco a poco a repiquetear los cascos de los caballos, a abrirse tiendas, a instalarse bodegas de artesanía, a construirse viviendas e iglesias. La ciudad se expande, se puebla, se multiplica. Es ya un colmenar activo y próspero y en él el cristianismo comienza a hacer sentir su arraigo. En el siglo IX se afianza y se difunde hasta que *Stratiburc*, en virtud de un tratado pasa a formar parte del Santo Imperio en el año 962. Pero antes de esa fecha hay un momento crucial que marcará toda la trayectoria alsaciana a través de los siglos. Luis el Germánico y Carlos el Calvo han luchado contra Lotario, el hermano vencido en la batalla de *Fontanet*. Los vencedores se dan cita en *Estrasburgo* el 14 de febrero de 842, jurándose alianza. Luis jura en lengua franca. Carlos repite idénticas palabras en lengua germánica: *"Pro deo amor et pro christian poblo et nostro commun saluament, d'ist di en avant, in quant Deus savir et podir me dunat..."*. Entre el desorden las tropas y la algazara del pueblo, dividen así el imperio carolingio y establecen de un lado del Rin al pueblo germano y del lado opuesto al pueblo francés.



Una escena de los pintorescos ritos gastronómicos alsacianos.



En la tierra de las vides por excelencia, la vendimia es un acontecimiento fundamental. Una escena de las vendimias en Orschwir.

Un ángel gigantesco

Cuando se plantan las bases de lo que será una de las catedrales más bellas y espectaculares de Francia, el espíritu cristiano ha sido ya templado en la plegaria, en las bellas abadías que los monjes han sembrado en suelo alsaciano, así como en las obras líricas y leyendas, entre ellas la de Tristán e Isolda, cantada por Godefroy de Strasbourg. Recogemos aún el espíritu elevado que inspiró a arquitectos y artistas en esa mole rosada con su único campanario que surge como un ángel gigantesco, dominando el paisaje lejano así como la marea ondulante de techos bruñidos y cálidos que se extiende a sus pies.

El emplazamiento de la Catedral es el mismo que Clovis eligiera para su primera iglesia construida con greda y madera y sobre cuyas ruinas Carlomagno erigiría otro edificio piadoso, destruido en 1007. La catedral actual echa sus bases en el siglo XI, cuando al ebispo Wernher sueña con un importante monumento del que sólo han quedado partes de la Cripta y de los capiteles.

La nueva catedral, entre el hacinamiento del centro activísimo de la ciudad, tiene proporciones inusitadas. En el siglo XV la bellísima nave



Estrasburgo está ubicada en medio de las fértiles tierras de Alsacia. Los romanos se establecieron allí al comienzo de la era cristiana.

gótica es un prodigio de majestuosa armonía. La fachada alta y erguida, con su única torre, hace que converjan hacia ella las miradas desde muchas leguas a la redonda. Es todo un símbolo y una esperanza. Un canto de júbilo recio e inmutable. Prieta, entre las calles estrechas y las construcciones medievales, la riqueza de su decorado exterior sobrecoge a quienes la contemplan. Centinela hierático y centenario que custodia la ciudad con sus ciento cuarenta y dos metros de altura, el *"ángel rosado"*, como lo llamó Claudel, es un riquísimo exponente de la variedad y fantasía de la escultura medieval, así como de su acabada perfección.

El lenguaje de la piedra

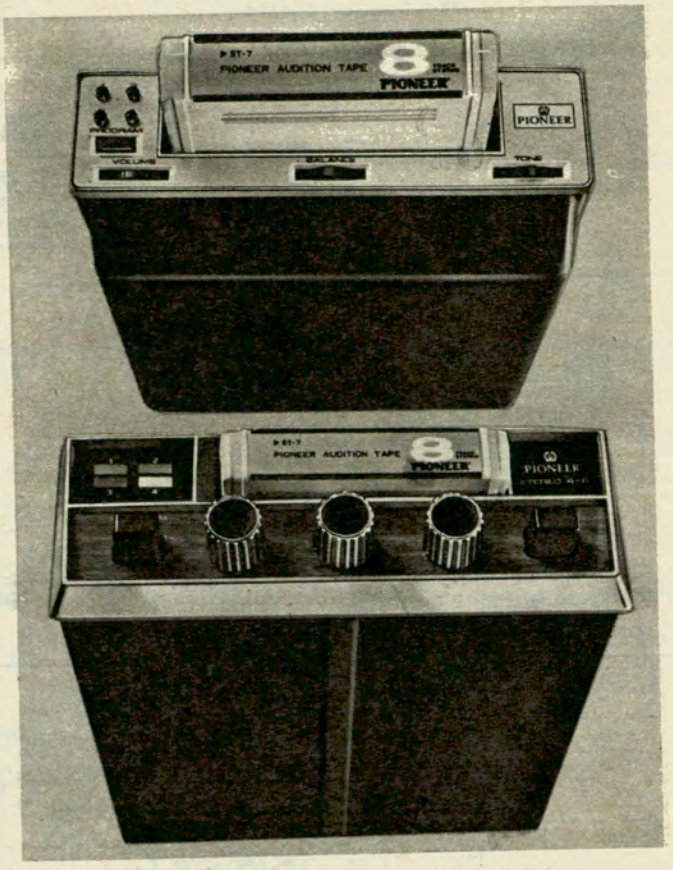
En la portada central podemos admirar el *grupo de los profetas*, que es obra maestra de expresión. Todo un lenguaje de piedra con su bíblica lección. Un sucederse de historia sacra, de dogma, de conceptos y pensamientos religiosos interpretados por los artistas medievales, que dejan en *capiteles* y *aristas*, en *tímpanos* y *gabletes*, su concepción muy personal de las distintas etapas del mundo y de su evolución piadosa. Los profetas, abrumados por la responsabilidad de su misión, por el peso de su sabiduría, han sido representados en actitud casi hosca, atormentada. En el frontispicio sur, *las vírgenes sabias* y *las vírgenes locas*, las primeras con el Salvador, las últimas con el tentador, son una obra maestra de escultórica expresión. En la fachada norte, las *virtudes* derribando a los *vicios* y, bellas entre las más bellas de las esculturas de esta Catedral, las figuras admirables que simbolizan a la *Iglesia* y la *Sinagoga*. Agreguemos a todo ello la altísima *flecha*, las *aristas* ricamente talladas, los *cruceros*, las *vidrieras medievales*, la riquísima decoración interior con su incomparable *púlpito*, el original y deslumbrante *pilar de los ángeles*, famoso por su purísima línea, los *altares* y, joya única, *el reloj astronómico de Dasypodius*.

La piedra rosada de los Vosgos ha permitido crear esta maravilla, que parece alzarse en vuelo sideral con su mole majestuosa convertida en finísimo encaje. En ella trabajaron los artesanos que inmortalizaron la belleza de Chartres. La Catedral de Estrasburgo es una de las más espigadas de Francia. Vista desde la calle, nos deslumbra. No es cosa de esta tierra. Es preciso alejarse de ella para apreciar la serena armonía de su línea. Y contemplándola, sólo el silencio es posible. En ella vemos el primer rubor del alba convertido en piedra. La majestad inmutable de lo bello. La fuerza y la osadía medievales. El recogimiento y la fe.

Al caer la tarde arde la piedra en un fuego sagrado. Y en la quietud de la noche, mientras las calles con sus cálidos monumentos centenarios acallan sus rumores y el Ill corre sereno y silencioso como lo hiciera frente a los vivaques de Druso, la Catedral sabiamente iluminada y rodeada de misterio arde como un cirio gigantesco llevando más allá de las fronteras de Francia la imagen de su belleza creada y concebida en suelo de litigios sangrientos y de contiendas milenarias, como mudo testimonio de amor y de esperanza. ♠

T 924

POR QUE DIVORCIARSE DE SU MUSICA FAVORITA...



Modelo TP-83. (Arriba) Modelo TP-60E (Abajo)

¿Por el solo hecho de tener que salir?

Siga descubriendo el mundo de sonidos de PIONEER, como lo hacen los entendidos, con estos bonitos y eficientes auto estéreo en su coche.

PIONEER se los ofrece para que no sea usted nunca menos que un entendido.

Pruebe el orgullo de decir a sus amistades: "Es de PIONEER del Japon"



Altavoces Instalación Lateral Modelo P-16K



Altavoces Instalación Trasera Modelo TS-10 TS-20

PIONEER
PIONEER INTERNATIONAL, INC.

Agente:
INTERNACIONAL ELECTRIC S. C. A.
Casilla de Correo 5071, Buenos Aires ARGENTINA.

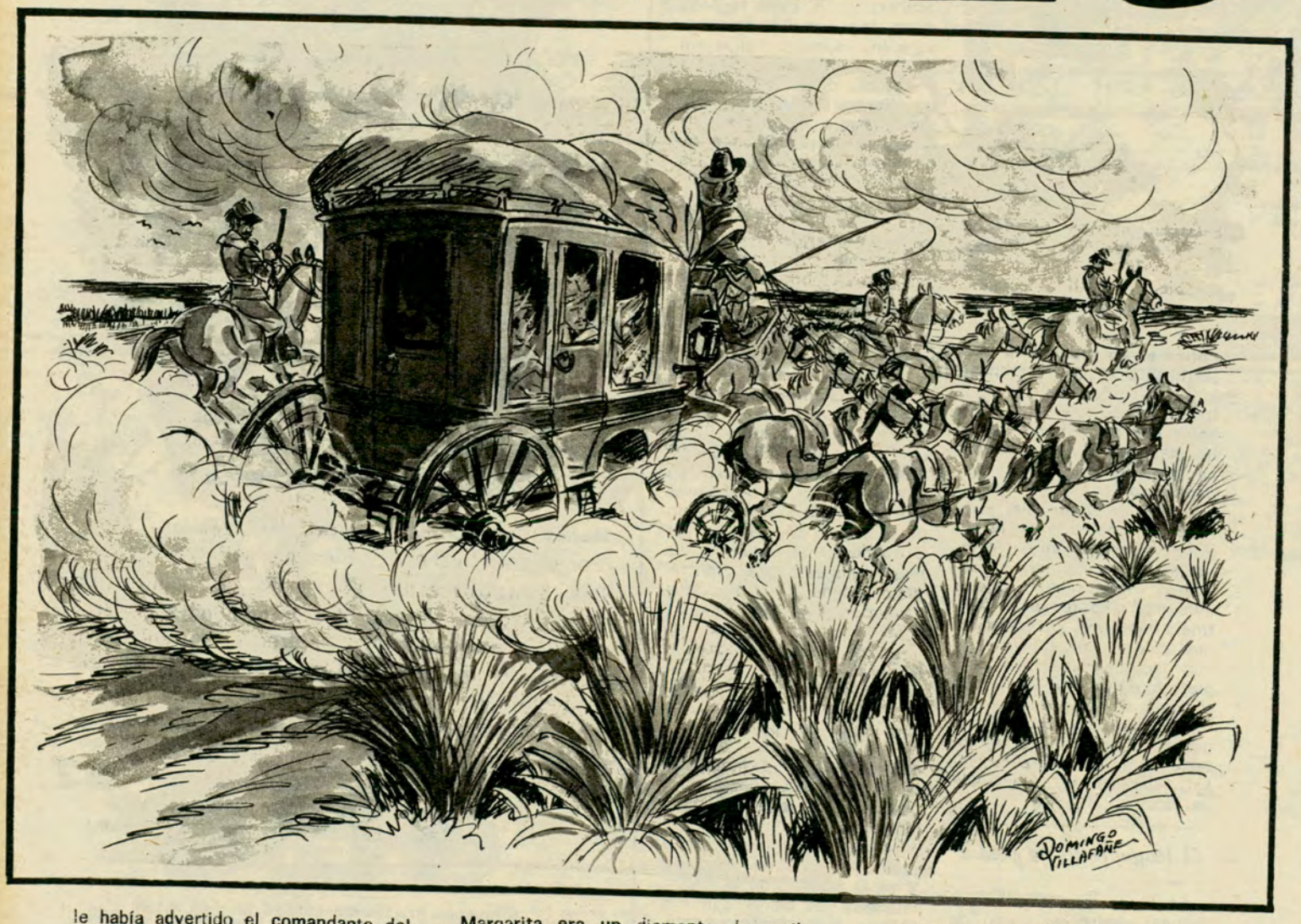
por Guido Quintana
PARA AUTOCLUB
Ilustró Domingo Villafañe

EL 29*

Los juncos se abrían en sus puntas con suavidad, manejados de abajo por algo que pasaba. Bailoteaban, hacían un siseo al viento que los peinaban, y volvían a ocupar su lugarcito con un arqueo de bailarina. Se agrupaban saludando al unísono, ondeaban un desperezo y acomodaban el desfile de sus puntudos jopos. Volvían a separarse las puntas en abanico..., carteaban la intriga, daban pulso al pensamiento, daban alas a un suspenso que ya se había convertido en un corazón ansioso por las dudas de su bombeo.

—*¿Serían acaso?*

Para Zandalio Contreras, el mayoral, se daban las circunstancias que



le había advertido el comandante del fuerte Federación (1), cuando le dijo: *"Fijate, hermano, fijate si la pampa se mueve. Te doy estos cuatro soldados pa que te acompañen. Cuidá el pasaje con tu vida"* (Margarita Ordóñez y tres pasajeros varones. Ella, maestra de escuela, iba a iniciar su apostolado con la fe de la necesidad, con la convicción inconsciente de los bien nacidos, en la incipiente y pionera colonia San Carlos (2). *"Si hay algo, debe ser pasando La Florida"* (3).

—*¿Algo como qué, comandante?*

Unos ojazos ansiosos lo miraban. Margarita era un diamante de sutil iridiscencia en aquel bárbaro escenario.

—*Me refiero a los caminos, niña. Puede haber pantanos* —la observó sonriente—. *¿No tendrá miedo, no?*

Fue absorbida por aquella tranquilidad; pero, ¿qué otra cosa sentía? ¿Desamparo?

Zandalio, confeso de temores, agrupaba precauciones en sus ojos que cubrían al milímetro el movimiento de aquellos juncos. La distancia no le permitía penetrarlos. Llevaba la diligencia a media rienda y estaba calculando que estarían a una distancia de media legua de la colonia. Se dio vuelta para controlar a los cuatro soldados.

—*¡La masa no está como pa pasteles, Zandalio* —le gritó uno.

No le contestó. Ya estaban en eso y había que salir de la mejor forma posible, y ojalá todo no fuera más que un estado de ánimo. El tiempo con angustia se impacienta y forma distancias con dimensiones absurdas. Se extiende, desasosiega, contagia, hace perder los colores naturales de las nubes amodorradas en su siesta, el verde es gris, desaparece el poema de la naturaleza y es una conjunción

de factores que agudizan los cinco sentidos, borrándoles su función específica para ubicarlos en un solo sector: *peligro*. Ojos y orejas de los caballos, tensos, nerviosos, que picaban en un trotecito discontinuo. Los cogotes erguidos y con braceo como pisando brasas. Uno intentó el galope, que Zandalio frenó con mano firme.

—*¿Pasa algo, señor?*

Se asomaba por la ventanilla de la diligencia, aquella mirada asustada de Margarita.

—*Nada, niña. Vamos llegando.*

Pasaron unos avestruces cuerpeándole, ¿a qué?, con sus ridículas alitas. Los charitos mojigateaban siguiendo a sus padres en una carrera llena de gambetas. Unas garzas rondaban su aristocracia, y hasta una familia de peludos salió de su recato y le puso trote a su cascarón... La pampa "se movía", denunciaba así a los expertos la inminencia de un peligro cuyo peso se sentía físicamente y que invariablemente lleva a los que lo sufren a confesiones que nacen desde la infancia: se describe, se juzga, se reprocha, se... ¡Si salgo de ésta!

Margarita buscó amparo en las caras de sus compañeros de viaje. Uno era viejo y dormitaba, felizmente, con algunos resoplidos que en otras circunstancias habrían resultado cómicos. El otro, leía, indiferente (joven) y acompasaba intuitivamente el zarandeo, con los mejores pasajes de su libro. El tercero le puso los ojos para que se los llevara por delante. También denunciaban el momento que vivían.

—*Me preocupa mi hija, señorita. Está en Colonia San Carlos, casada con el maestro carpintero. Me llamó... Yo negocio en caballos en Fuerte Federación, ¿sabe? Yo me llamo Argañaraz.*

Margarita, totalmente sometida a sus negros presagios.

—*Usted... ¿conoce estos pagos? ¿Sabe por qué sentimos esta intranquilidad? ¿Qué es lo que ocurre? ¿Qué pasa aquí?* (fue un grito histérico incontenible entre el atropello de sus preguntas). *¿Usted sabe qué pasa?* —la ahogó un sollozo que le produjo una tos convulsiva.

—*Cálmese, señorita, no pasa nada. Solamente que nos hemos puesto nerviosos. Debe de haber sido porque veníamos en silencio.*

Los otros dos pasajeros también entraron en el comentario. El joven cerró el libro con estrépito.

—*¿Qué puede ocurrir?* —Sonreía con suficiencia (valentía inconsciente)—. *¿Qué quieren que les diga? La emoción más fuerte que se puede ofrecer en estos lugares, es una parrillada chirriante* —rió sin compañía.

El viejo lo miró con un ojo cerrado, como tomándole puntería al joven inexperto (muchacho de ciudad). No hizo comentarios, pero hizo bailar varias veces su mandíbula desdentada. La diligencia puso excusa en su bamboleo, para distraerlos de su tensión. Compusieron sus ropas y sus caras.

El viejo rió.

——*¡Ha! No está mal: "Una parrillada chirriante"...* —lo miró socarrón al joven, entre el cepillo de sus cejas—. *Es mejor así... ¡Parrillada!* —meneaba la cabeza con su sombrero arrepollado. Tendió su mirada experta por la ventanilla y echó mano a su viejo revólver para inspeccionarlo; pero súbitamente se volvió hacia Margarita, que había seguido el movimiento. El viejo pícaro sonrió.

—*¡Ha! Debe de haber cucarachas en este mamotreto... ¡Ha!* —e inició una aparatosa rascada, muy poco convincente.

El viento, que soplaba del este, no denunciaba olores sospechosos para las sensibles narices de los caballos; pero sí sus caracoleos, es decir: cuando el viento se arremolineaba vendía los secretos de la pampa que el caballo transmitía al hombre en sus movimientos nerviosos. El mismo zaino picó y se encrespó. Los otros tres tensaron las orejas y se movieron como sobre un piso lleno de púas. Ya colectivo el desasosiego, los cuatro jinetes de escolta estaban como copiados, vueltas las cabezas hacia los juncos. Zandalio captaba el momento estoicamente. Soslayó la ventanilla de la diligencia. Temía que aparecieran aquellos ojazos de Margarita, con tales dimensiones que le borraban la cara.

...Y ahí fue, cuando ya tenían a su vista las primeras chozas de San Carlos, cuando algunos de a caballo y otros de a pie se acercaban a recibirlos con la alegría que da la posibilidad de comunicación entre desterrados. Fue



ya está en marcha!

"Service Ligero" Cerrella

"... una cuestión de minutos"

● **"1ª CATEGORIA EN TALLER" otorgada por Fiat Argentina.** ● 12.000 m² de superficie. ● 36.157 repuestos legítimos aprobados. ● 136 especialistas. / **GANE EN ATENCION Y COMODIDAD Realice su SERVICE LIGERO CERRELLA los días miércoles, jueves o viernes de 8 a 12 y de 14 a 18 hs.**



FIAT CONCESIONARIO Cerrella Hnos. S.A.

Central: **Av. Cabildo 545** - Tel. 771-1011-15 / "SERVICE LIGERO": **Gorostiaga 2350**

Sucursal: **Av. Udaondo 1500** Tel. 70-0268-2984

como si se hubiese levantado el suelo con la pampa entera, con un alarido al unísono surgido de semejante desgarrón. Se les vino la tromba, recortando sus crenchas como flecos al viento, sus lanzas pidiendo carne, sus cuerpos de atletas como continuación del caballo, su expresión asesina en pie de guerra, satánica venganza de tremendo impulso... ¡Ah Epúmer (4), cómo preparaste tu zarpazo! Hecho junco, agua, pato, rama en la laguna. El viento te presagió, bestias y hombre te presintieron; pero ninguno te atajó.

Zandalio, desesperado, parado en el pescante, les gritó ronco a los pobladores:

—*"Los indios, los indios, vuélvansen!"*.

Se confundieron los gritos de terror



y de guerra. Los incipientes colonizadores que habían salido a una alegre recepción, se volvieron, tratando de proteger a los niños. Los de a caballo, dieron vuelta confusos, pero volvieron sus grupas y se prepararon para repeler el ataque, muchos de ellos desarmados, con un coraje desesperado y absurdo. Los trescientos lanceros de Epúmer atacaron así a los treinta colonos que, con los de la diligencia y escolta, no alcanzaban a cuarenta. Los cuatro soldados se volvieron. Tiraban al montón, sin errar tiro; todos pegaban y volteaban. Ni se notaban brechas; avanzaban los indios como las nubes negras de las grandes tormentas, con ímpetu incontrolable. Sus gritos hendían, paralizaban, eran filosos. En los primeros cuerpo a cuerpo, los soldados fueron barridos, arrancados, ensartados, manoteando su agonía en las lanzas. El porteño, con ojos incrédulos vivía un malón que suponía leyenda. No varió su figura rígida, hasta que un bolazo le estrelló la cara. El viejo cargaba por segunda vez su viejo revólver y seguía bajando indios, alentándose con gritos tan fuertes como los de ellos. Murió tosiendo sangre y maldiciendo, Argañaraz (con tantas ilusiones por ver a sus hijos), se defendía con el cuchillo. Observó cómo se acercaba a toda carrera un indio, para lancearlo a Zandalio. Cuando expuso su vientre al paso de la ventanilla, sacó un brazo rígido con el cuchillo hacia el abdomen incauto. Se perdió hasta salirle por la espalda, y su grito de agonía estremeció la escena. Margarita se había dejado caer sobre el respaldo del asiento con una palidez marmórea y un estatismo en su gesto que, de no haber emitido un gemido a intervalos casi litúrgicos, hubiera parecido un cadáver. Medallón muerto, con vida, fabricado por la barbarie tachonada de razones. Zandalio, con un lanzazo en la pierna derecha y otro en un hombro, pletórico de fiereza, con sangre caliente regando el pescante de la diligencia, daba culatazos con su fusil sin balas. De alguna manera lo favorecía el engolosinamiento de los salvajes; pero estaba atajando lanzazos de veinte indios a la vez. Algunos ya llegaban; pero en su calor ciclópeo, se azuzaba con convites insultantes que olvidaban su defensa posible: *"¡Vengan hijos de...!, vengan, que aquí hay pa todos! ¡Vengan jetones hijos de...!"*; pero ya quedaba en pie, nada más que su coraje toro. Cuando le estalló la cabeza al indio más goloso, de un soberbio culatazo, vio aparecer por su pecho una lanza roja que había penetrado por su espalda... Alcanzó a darse vuelta para mirar a su asesino. La lanza que lo atravesaba se trabó en el porta equipajes de la diligencia; pero Zandalio alcanzó la intención de arrojarle el fusil que solamente se deslizó de sus manos sin vida... Argañaraz, que con éxito había sacado su brazo armado en tres ocasiones por el atosigamiento de los indios con Zandalio, especulaba con la posibilidad de cobrarse otra víctima. Prefería herir con el brazo fuera de la diligencia, que también le servía de protección; pero no calculó que el fin del mayoral también había puesto fin al más serio problema de empecinada resistencia. Cuando vio que se venía otro bárbaro aplanado sobre el lomo de un lobuno, se preparó para la fiera puñalada; pero en cuanto sacó el brazo, le hicieron volar la mano de un solo tajo de facón. Con el espantoso dolor moral y físico, totalmente atolondrado, se bajó de la diligencia, mirándose el muñón sanguinolento; felizmente fue lanceado. Lo dejaron clavado contra el suelo.

¡San Carlos! ¡San Carlos! Sin premoniciones, sin santificaciones, sin protección... Ya era la tea que invocaba paz para almas cruzadas de indios y blancos, llamas invocadoras sin éxito en su prédica, de fuego frío para el ser humano... Solamente algunos chiquilines dispersos y llorosos gritaban su desamparo con sus caras sucias de barro, lágrimas y sangre, tirando —en algún caso— de ropas cuyos dueños ya no les contestarían.

Comenzaba a atardecer. Margarita, ignorada en la diligencia, semiahogada por el peso del porteño, caído boca abajo sobre su pecho, tuvo que reaccionar con fuerza para sacárselo de encima. Se bamboleó la cabeza tumefacta del antes buen mozo. Se bajó rápido con rostro perdido, ausente. Se apoyó sobre la ventanilla y observó la cabeza del porteño —badajo sanguinolento—, hizo un gesto ambiguo. Sonrió...

—*Feo..., feo, feo, feo, feo* —y lanzó una risotada absurda— *Feo, feo, feo...* —y sus carcajadas hirieron el espanto de un escenario incendiado, humeante, huyendo por un horizonte ya metiéndose en la noche.

Los indios de Epúmer acallaron sus festejos. Se desconcertaron, y el pudor de su lealtad los hacía caracolear con sus caballos alrededor del cacique. Los rostros temerosos anunciaron al miedo. Las carcajadas de Margarita destruían la razón del universo. Nadie podía reír ante semejante desvastación. El silencio propagaba aquellas carcajadas límpidas que se perdían en el infinito.

Epúmer estrechó sus cejas salvajes.

—*Amún miaun* (vamos, andando).

Solamente el tropel de la caballada de la indiada, sin ningún grito victorioso, rasgó aquel cuadro de figuras sin proyección. Epúmer, cerrando la partida, pasó al galope, tomó a Margarita de la cintura y la subió a su caballo.

—*Feo, feo, feo...*

Y las carcajadas se perdieron en el espacio de la noche, con una luna enorme mirando sin comprender.

Fue *el veintinueve* de junio de 1878.

---

* Actualmente estancia perteneciente a Dña. Carmen P. de Perkins y sus hijos Gastón, Johny, Carmen, Margarita, Martín, Malula e Inés, situada entre Vedia y Alberdi (B. A.).

(1) Actualmente la ciudad de Junín (B. A.).

(2) Actualmente estancia de los Perkins.

(3) Actualmente Estancias del Oeste S. A., en Fortín Acha (B. A.).

(4) Cacique Ranquel.
(Asesores: Raúl Crasso y Johny Perkins.)



El Palacio de la Asamblea, en Budapest. La capital húngara merece una prolongada visita.



Una aldea rumana en la ruta de los Cárpatos, que conduce de Bucarest a Transilvania.

Un viaje de 6.000 kilómetros en busca de sol y doradas arenas.

Hacia el MAR NEGRO

por
Alberto Carbone
PARA AUTOCLUB

El inglés básico lo sacará de apuros; su habilidad de conducir se templará en el esquive de los campesinos que invaden las carreteras con carros y animales; ejercitará su paciencia al revisar la presión de los neumáticos y cuando lo atienda un mecánico que desconoce los idiomas occidentales y cristianos. Sin embargo, una expedición automovilística a los balnearios búlgaros del Mar Negro vale la pena: por la tranquilidad, la garantía de que habrá sol todos los días y la interesante perspectiva de desplazarse con moneda fuerte en la Europa Oriental.

Desde París, las agencias de turismo ofrecen dos semanas (viaje de avión ida y vuelta, pensión completa y alojamiento) por 180 dólares, en cualquiera de los dos grandes centros turísticos construidos por Bulgaria a orillas del Mar Negro en los últimos tres años: *Arena de*

⇨



La "ruleta rusa" resultó favorable en Arenas de Oro: el hotel Moscú, donde se alojó el autor de la nota con su familia.

Oro (Zlatni Piassatsi), a 17 kilómetros de *Varna*, y *Costa del Sol (Slantchev Briag)*, cerca de *Burgas*.

Pero el proyecto en automóvil brinda la posibilidad de conocer cuatro o cinco países más en el camino: el itinerario elegido comprendió Alemania Occidental, Austria y Yugoslavia para la ida; regreso por Rumania, Hungría y Checoslovaquia. El vehículo: un *Citroën Ami-6* (versión sofisticada del dos caballos), con capacidad para cinco personas y un consumo de nafta de seis litros cada 100 kilómetros.

La distancia de la Torre Eiffel al litoral búlgaro puede atemorizar a un europeo; para un americano es como dar la vuelta dentro de su propio país: apenas 2.000 kilómetros.

Cerveza y pulcritud

En los dos sentidos, más lo recorrido durante las dos semanas de vacaciones a orillas del mar, se totalizaron 6.000 kilómetros. El gasto de aceite fue mínimo; no alcanzó a una lata de un litro. Las inversiones en nafta, ridículas para los promedios europeos: 60 dólares en total. Una de las ventajas de los países del Este es el precio de la nafta. Si en Francia el litro de la común cuesta 25 centavos de dólar, en Bulgaria o Rumania, la mitad. Ninguna pinchadura, circunstancia que hay que apuntar a favor de los caminos.

Las etapas: a la ida, *París-Estrasburgo, Estrasburgo-Munich, Munich-Viena, Viena-Zagreb, Zagreb-Belgrado, Belgrado-Sofía* y desde la capital búlgara al Mar Negro. Total, siete días, con ningún trayecto mayor de 500 kilómetros. A la vuelta: *Mar Negro-Bucarest, Bucarest-Cluj, Cluj-Budapest, Budapest-Viena, Viena-Praga, Praga-Nuremberg, Nuremberg-Metz y Metz -París*. Ocho días con la misma conducta: no más de 500 kilómetros cada 24 horas.

Al ingresar en Alemania Federal, dos detalles para alegrar la vida del turista: indiferencia de la policía ante los documentos y abulia de los aduaneros frente a la valija.

En seguida aparecen las *autobahn:* desde el cruce del Rhin por Estrasburgo y hasta Viena, el vehículo se desplaza por esas supercarreteras que exigen atención, no por lo que viene adelante, sino por los Mercedes Benz que avanzan desde atrás, reclamando imperiosamente que los autos más lentos se desplacen a la derecha. El Citroën con sus tres caballitos, es fiel y rendidor, pero en cuestión de fuerza, es un pënco.

El paso por *Munich* exige la rigurosa visita a alguna cervecería, para apreciar la bebida nacional; el regreso por *Nuremberg*, una detallada visita a las torres y una ahogada admiración por la paciencia demostrada para reconstruir una ciudad pulverizada por la guerra, como era antes de las bombas.

La travesía alemana provoca un tenso malestar: se tiene la impresión que tirar un papel al suelo es un delito capital. El ambiente obliga a buscar los recipientes para desperdicios, bien a la mano, y ajustar el desorden latino a la obsesionante pulcritud germánica.

La sorpresa austríaca no es *Viena*, como sería adecuado suponer: es su campiña y la región montañosa que hay que atravesar desde la capital hasta la frontera yugoslava. Las carreteras están hechas para el turista: los "parking" para descansar y merendar, se localizan en los lugares más pintorescos. La pulcritud es temática. Entre Austria y Alemania la diferencia de precios a favor de la primera es por lo menos de un 10 a un 15 por ciento, lo que predispone al viajero a prometerse regresar con más tiempo.

El paso de la frontera austro-yugoslava es simple: un sello en el pasaporte y ya está, rumbo a *Zagreb*, la vieja capital croata.

Ruleta rusa

Al morder las primeras tierras del Este hay que revelar que este viaje se planificó a *forfait*: es decir, en París se pagaron todos los hoteles con media pensión, dejando el almuerzo a suerte y verdad por los caminos. La técnica es rendidora tratándose de Europa Oriental: se evitan los problemas de cambio; queda un margen para algunas pequeñas maniobras de mercado negro —una atracción no enunciada aunque tácita del Este—; y no se ciega el encanto de la ruleta rusa que significa contratar un hotel y alojarse en otro.

El primer paso de la ruleta rusa se registró en Zagreb. En efecto, el grupo expedicionario —el autor, su mujer y tres chicos— pagó en París hoteles de segunda. Pero Zagreb es una metrópoli provinciana con escasos establecimientos; la suerte los depositó así en el único hotel de primera categoría.

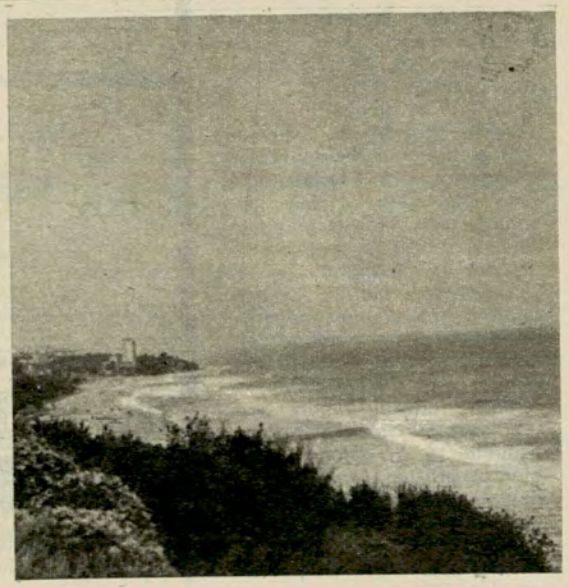
En *Belgrado*, se tuvo el buen tino de reconstruir el viejo barrio bohemio de *Skadarlija*; es casi una obligación moral darse una vuelta por la noche. Un par de restaurantes típicos; pintores y artesanos que exhiben su producción y alegres conjuntos musicales que, asom-

Balneario en Arenas de Oro, en Bulgaria, sobre el Mar Negro.





Sighsoara: un rincón típico en el camino a Cluj (Rumania).



Arenas de Oro: "un mar mimoso y un sol siempre presente".

brosamente, no terminan haciendo circular el plato. Este detalle no debe llevar a creer que la propina no es de rigor en todo lo que sea servicio al turista. Sin embargo, hay incorruptibles: los empleados que atienden los surtidores de la empresa estatal búlgara de combustibles.

Los caminos son excelentes, salvo algunos tramos estrechos, en zona montañosa, como de *Nisch* a la frontera búlgara o de *Sofía* al Mar Negro. Las rutas rumanas son las mejores de todas y al estilo de las austríacas, se tendieron pensando en el turista. La circulación, después del ejercicio en alienación que significa conducir por las colmadas carretefras francesas, es una delicia: pocos automóviles y algunos camiones. Alrededor de las cuatro de la tarde, cuando termina el trabajo agrícola, hay que poner atención: campesinos, carruajes, burros, vacas y gallinas invaden los caminos.

En las ciudades, el tráfico aumenta algo. Los agentes son tolerantes sobre todo cuando reprochan algo en sus incomprensibles lenguas y uno, para defenderse, contesta en español, más exótico aún. Sólo los policías rumanos —siempre el alma latina— gritan y aturden con sus silbatos pero, como todos, perdonan.

La primera noche en *Sofía* —Gran Hotel Balkan, otro golpe favorable de la ruleta rusa— permitió descubrir el mundo de los cupones para comer. En París, se paga la pensión completa; cuando llega a destino, recibe el valor de las comidas en cupones. De este modo, no está obligado a comer en su hotel, sino que puede picotear en cualquier restaurante que ostente el escudo de *Balkan Tourist*, la organización oficial búlgara.

Tiene su trampita: el viajero, armado de los cupones, rompe desde el primer día la disciplina del menú turístico y se lanza a la aventura de pedir a la carta. La bebida no está incluida y como los cupones parecen inagotables, se la paga con ellos. Resultado: en los últimos días hay que recurrir al efectivo. En Hungría y Rumania, en vez de cupones, le entregan el dinero.

Brindis por Romania Mare

El arribo a *Arenas de Oro* fue marcado por un acontecimiento que las agencias de viaje francesas suelen definir como *"las cositas fastidiosas del Este"*. El Citroën entró en *Varna* por la noche y fue difícil encontrar el camino, por la precaria señalización. En un cruce, exhibiendo el cupón de reserva, un automovilista búlgaro ofreció por señas —la única forma posible de comunicarse—, conducir a los extraviados. Llegados al complejo turístico se comprobó que el hotel del cual se había visto una tentadora fotografía en un folleto distribuido en Francia, todavía estaba en proceso de construcción.

Una vez más la ruleta rusa se mostró benigna: pese a la histeria de los chicos, acosados por el hambre y el sueño y a los inconvenientes de hablar francés, inglés o español mientras los nativos respondían en su lengua, el *Balkan Tourist*, para borrar la mala impresión, cedió dos habitaciones en un hotel de primera, a 30 metros del mar. En París, se había pagado por uno de segunda, a 400 metros de la playa.

A un mar mimoso y a un sol siempre presente, las vacaciones búrgaras —y todos los países del Este— agregan otra ventaja: una sólida alimentación, sustentada por la abundancia de carne —cerdo o vacuno—, que para argentinos residentes en Francia, donde el kilo cuesta cinco dólares (y no de lomo), representa una fiesta gastronómica. En Rumania, el bife se come al estilo criollo. Agobiante: las papas fritas, complemento inevitable de todo plato de carne, se pida o no. Una revelación: el champán búlgaro a 75 centavos de dólar la botella, muy bueno. El francés y el soviético: dos dólares. Una porción principesca de caviar: un dólar. Un consejo: aléjese del whisky búlgaro. Olvídelo. Espantoso.

La ruleta rusa falló en *Bucarest*: la segunda categoría apareció en toda su aspereza. Los frenéticos compases de la danza nacional no alcanzaron a borrar la impresión de un mozo del hotel Victoria, recogiendo con dedos hábiles restos de comida. Pero el viajero astuto huye de las capitales. Lo insólito de la pericia de los mozos en *Bucarest* se olvidó bien pronto frente a la imponente belleza de los caminos que atraviesan los Cárpatos y sus aldeas encantadoras.

En el bufet rutero de *Padurea Bogatti*, unos cuantos kilómetros al norte de *Brasov*, en plena montaña, la hospitalidad rumana jugó a pleno: un rústico paradero fue depositario de un almuerzo cordial, coronado con café helado al ron e impulsivos brindis por *Romania Mare* (Rumania Grande).

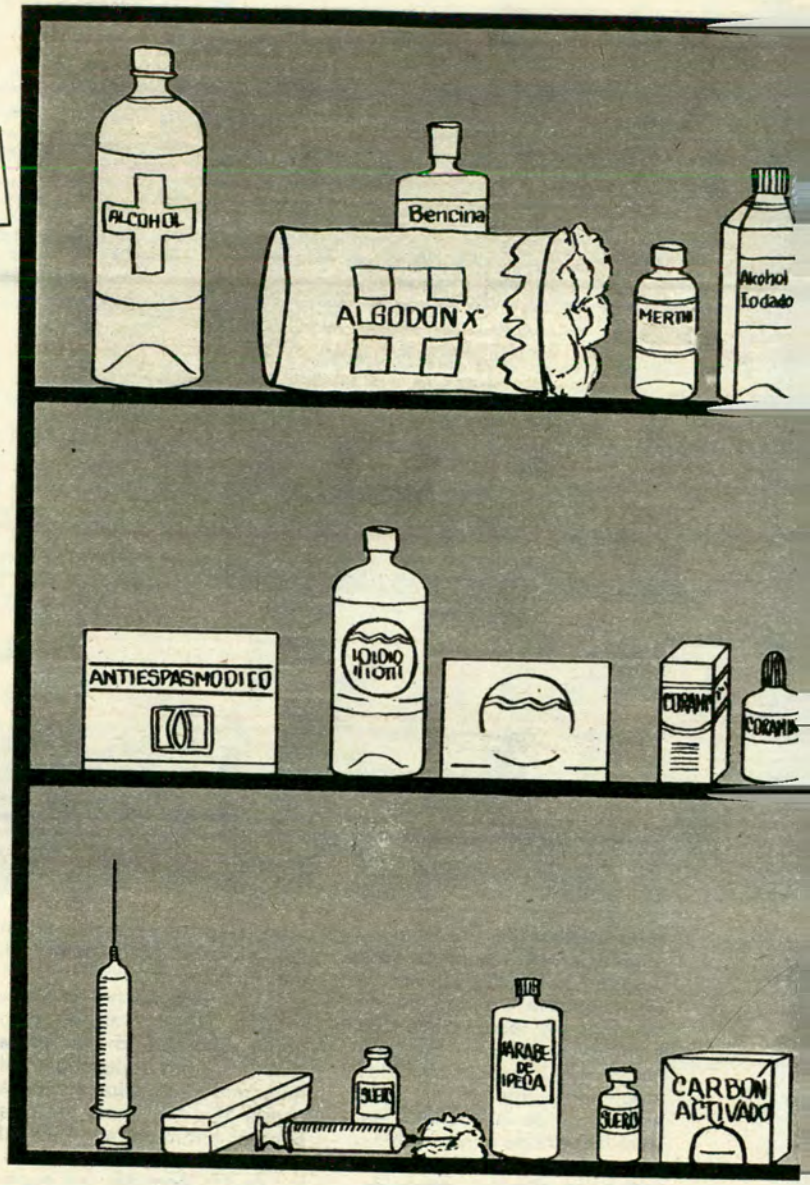
La travesía húngara repite el paisaje argentino: una pampa sin horizonte y una capital que merece, prometido para la próxima vez, más de 24 horas para gustarla.

Checoslovaquia (ojo: guardar unos dólares para llevarse algo de cristal de Bohemia; seis vasos de whisky, 20 dólares) preanuncia el Occidente colmado. La vuelta por Alemania disipa uno de los mayores encantos de la Europa Oriental: las grandes extensiones y la poca gente. Nostalgia de siete años de Patagonia. ♠



MEDICINA

para turistas



EL BOTIQUIN

El turista abandona, eufórico, el lugar de sus preocupaciones habituales. Deja atrás la rutina, el esfuerzo diario, el área en que actúa durante todo el año, y pasa a moverse en amplios espacios —a veces desconocidos— en los que siente una cierta tendencia a las transgresiones a normas cotidianas que, inconscientemente, rechaza. Enfrenta todo con mayor libertad. A este aspecto subjetivo del desplazamiento turístico debe agregarse un matiz objetivo igualmente importante: se corren mayores peligros porque muchas veces no se conoce el terreno y —esto es fundamental— porque los viajes deparan insospechables riesgos.

Al cambiar sus horarios habituales de alimentación y descanso, todo grupo humano en movimiento es proclive a desarreglos que inciden en el estado general de salud. Teniendo esto en cuenta, y pensando en las necesidades de todo automovilista, AUTOCLUB decidió confeccionar el botiquín que sirva para enfrentar las situaciones más comunes en las que se deban realizar primeros auxilios, mientras se recurre a un médico o a un servicio sanitario.

Para ello, hemos recabado las autorizadas opiniones del doctor Alfonso Núñez Malnero (médico clínico y cirujano, especializado en cirugía plástica; fundador y ex director de "Educador Sanitario", revista oficial del Departamento de Educación para la Salud, del Ministerio de Asistencia Social y Salud Pública), y del doctor Alberto Calabrese (decano del Cuerpo Médico Forense de la Capital; profesor de Toxicología en la Facultad de Medicina de la Universidad Nacional de Buenos Aires), quienes asesoraron a AUTOCLUB en la preparación de esta nota.

Las heridas

Ante la posibilidad de accidentes, debe pensarse en primer lugar en los elementos para curar las heridas más comunes. Esos elementos servirán *para tratar* y *para cubrir* dichas heridas. En ese sentido, es esencial que el botiquín incluya *agua oxigenada* para lavarlas; *bencina* para limpiar las que tengan grasa (caso muy común en arreglos de motor o cambio de neumáticos); *tintura de Merthiolate al uno por mil y/o alcohol yodado* - tintura de yodo— ambos con gran capacidad de desinfección); *polvo de sulfamida* — o de sulfatiazol—, para perfeccionar aún más el primer tratamiento. El *alcohol*, también es útil para una primera desinfección, y el *algodón* es insustituible para estos cuidados.

Para cubrir las heridas es preciso contar con *gasas esterilizadas* y *gasas preparadas para que no se peguen*, de gran utilidad cuando hay quemaduras; muy necesario: *vendas, telas adhesivas* y *bandas elásticas anchas*, (estas últimas para confeccionar un "torniquete" que, en casos de hemorragia, debe ser colocado, con suficiente presión, *por encima* de la zona de la herida sangrante).

¡Cuidado con las comidas!

Hay que contar con un *antiespasmódico*, teniendo en cuenta posibles excesos en la comida: al aumentar la producción de bilis, el antiespasmódico contribuye a la normalización del estado general.

Las aguas o ciertos malos alimentos pueden provocar diarreas, tan frecuentes en viajes. Es, pues, imposterga-ble, agregar algún *antidia rreico* eficaz.

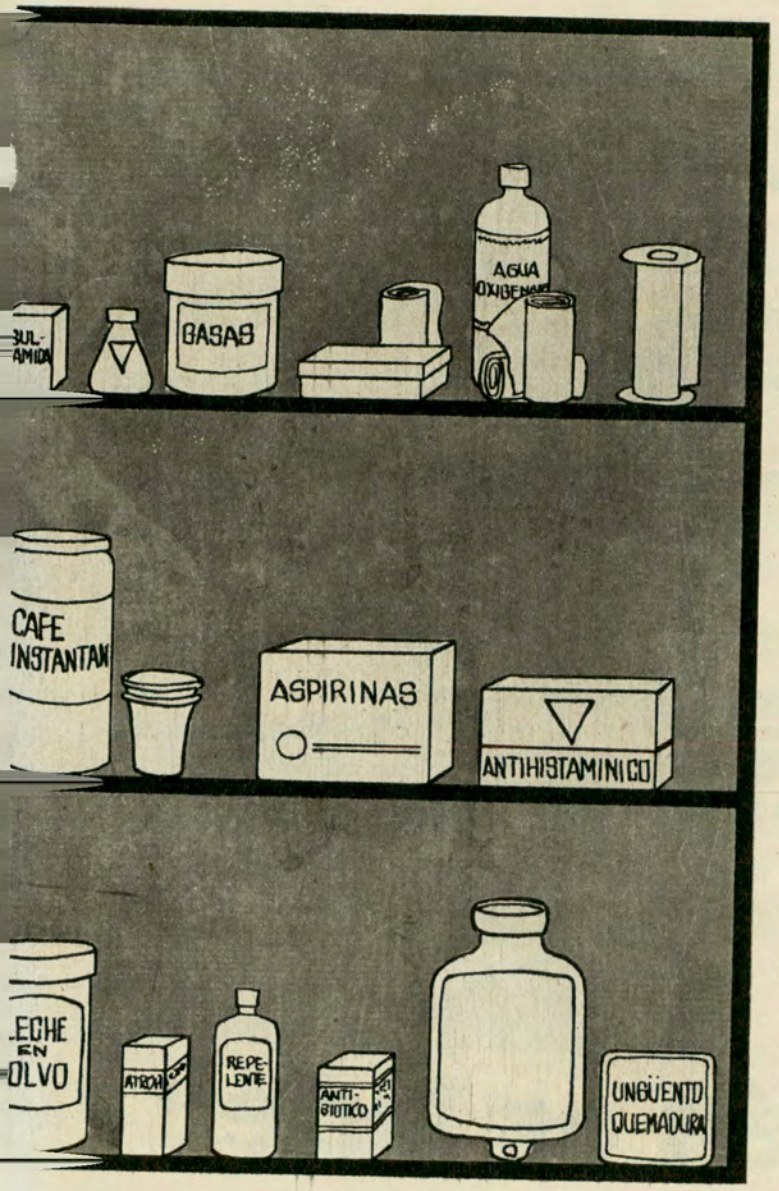
Es preciso, asimismo, contar con algún *estimulante cardíaco y respiratorio*, para casos de vahídos o malestares similares. La *coramina* por vía bucal cumple adecuadamente esa función, aunque debe tener en cuenta que el *café en polvo*, disuelto y bien cargado, también es un estimulante de primer orden.

Es útil incluir en el botiquín algún *expectorante*. Y es imprescindible agregar *analgésico* (las simples *aspirinas*) para calmar cualquier dolor ocasional y para utilizar eventualmente como antigripal.

Un *antihistamínico* servirá para tratar mareos, alergias, procesos provocados por picaduras, etcétera.

Las diferencias regionales

Conviene tener algún inyectable con *suero antitetánico* o antitoxina tetánica Con respecto a jeringas, agreguemos la precaución de llevarlas. Se simplifica actualmente, porque ya es posible conseguir en esta ciudad jeringas de plástico, de diferentes tamaños, que vienen esterilizadas y en sobrecitos aislado, con su consiguiente aguja, también esterilizada. Se desechan después de ser utilizadas. Muchas veces se encuentra, en caso de necesidad, el médico o la persona especializada que pueda aplicar la inyección, y no se cuenta con los elementos (jeringa, suero, etc.). Téngase en cuenta,



VIAJERO

en esto como en otros rubros a que hacemos referencia, que el botiquín que tratamos de integrar puede parecer un poco complejo para la generalidad de los turistas; en realidad, se trata de establecer cuáles son los elementos más apropiados para hacer frente a las situaciones más comunes que debe enfrentar el viajero. De más está decir que en caso de dolencias específicas, reales o posibles, se impone una consulta preventiva antes de emprender viaje.

Cuando se viaja a zona de *sierras chicas* y, en general, al Norte y Centro del país, es conveniente llevar suero *antiofídico polivalente*, inyectable, que neutraliza el envenenamiento causado por las especies más comunes de víboras. Sobre este punto, es muy conveniente consultar al *Instituto Bacteriológico Malbrán* sobre el *suero específico* que corresponde a las víboras de determinadas regiones.

Es realmente importante llevar el suero especial, ya que a veces ha sido inevitable la muerte de personas por no encontrarse suero en la región. Al terminar la estadía, es útil obsequiar el suero al hotel, para que se conserve en la heladera (al frío, no en el congelador). *La experiencia demuestra que esto puede salvar vidas.*

Hay, asimismo, un suero específico para la "araña del lino" (también conocida como "viuda negra" o "poto rojo"). En caso de picaduras de insectos, contacto con plantas irritantes o alergias por contacto en general, puede utilizarse *amoníaco* en gotas, o, mejor aún, *alcohol yodado*, sobre la superficie irritada.

Envenenamiento y quemaduras

Una damajuana o bidón con cinco litros de *agua* (agua común, agua "de la canilla") es fundamental en largas travesías. En primer lugar, el agua puede utilizarse como vomitivo en caso de envenenamientos por vía gástrica. En esas circunstancias, y especialmente para niños, es útil contar con *jarabe de Ipeca* (eficaz vomitivo o emético). El antídoto universal para los envenenamientos es, una vez que se ha logrado vomitar, el *carbón "activado"* de buena marca comercial. Como tercer paso, es preciso un purgante salino (sulfato de sodio). Es interesante saber que, en caso de no contarse con carbón "activado", la *leche en polvo* sirve como antídoto para envenenamientos por vía gástrica. La proporción adecuada es de dos tercios de leche en polvo y un tercio de agua: la papilla resultante puede suplir al carbón.

El agua cumple, asimismo, una función esencial cuando se producen quemaduras. Se la debe hacer correr (fría, cuanto más fría mejor), sobre la superficie afectada. Se aplicarán después *apósitos* mojados (agua helada, si la hubiera) hasta llegar al médico.

Como se ve, el agua común cumple en "el botiquín viajero" un papel relevante. En caso de quemaduras por ácidos o álcalis, es el neutralizador más eficaz.

Conviene también incluir *Atropina* en ampollas, inyectable, para intoxicaciones de tipo Parathión (las producidas por los insecticidas). Es justamente *Atropina* lo que se inyectan los aviadores que fumigan con insecticidas fosforados, para precaverse de dichas intoxicaciones.

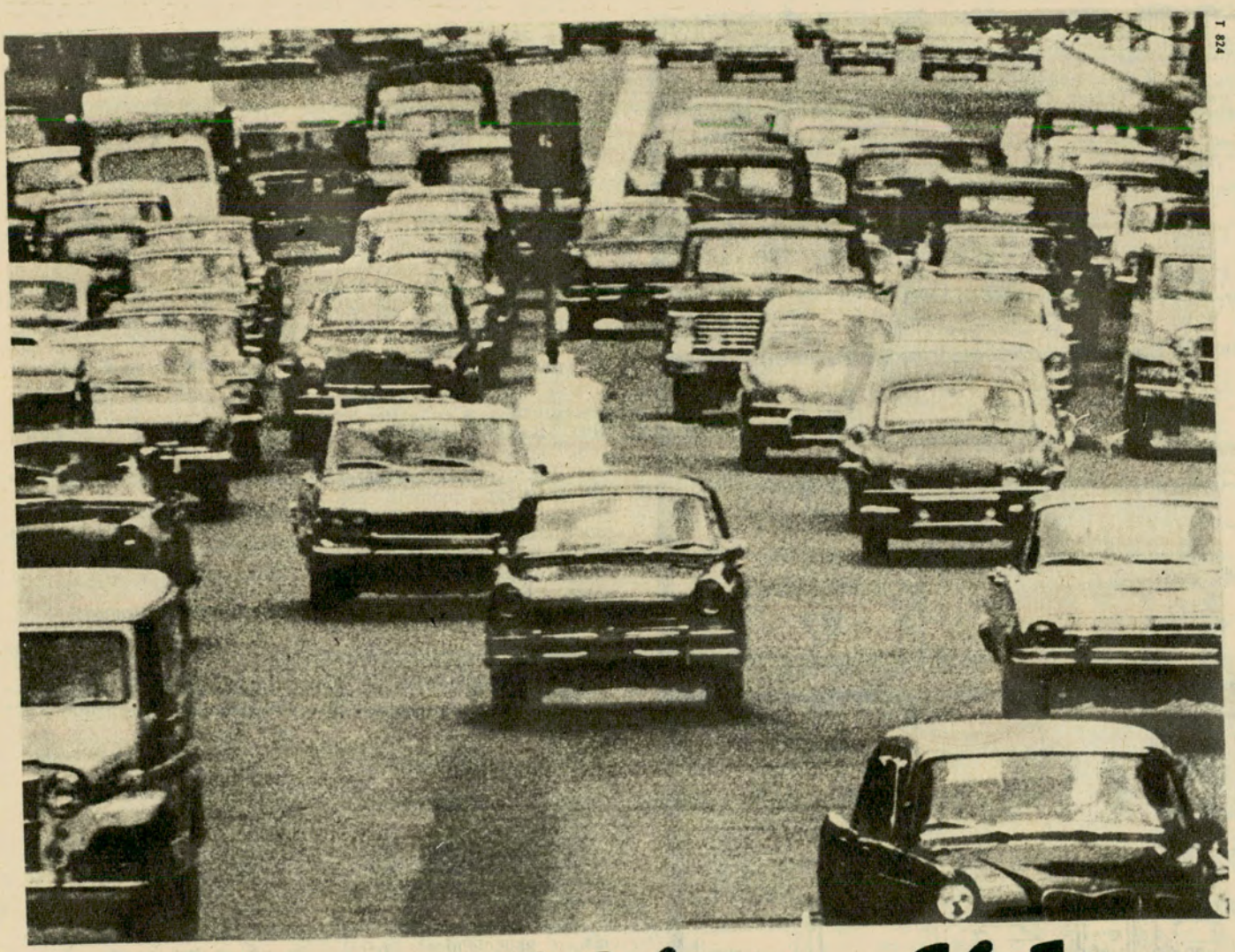
Ningún automóvil sin su botiquín

Otros elementos completan el botiquín: *repelentes* de toda clase para mosquitos y vinchucas; *tablillas de madera* para utilizar en caso de fractura; *bolsa de goma* para usar con agua fría o caliente; *loción o ungüento para prevenir quemaduras de sol*. Y algo muy importante cuando se advierten estados febriles: *sulfamida de acción prolongada y/o un antibiótico de amplio espectro (tipo tetraciclina)*.

Claro está que un botiquín como el que se ha reseñado es tanto más necesario cuanto más se aparta el turista de los centros poblados. Se trata, en rigor, de los elementos imprescindibles para lograr una amplia gama de primeros auxilios, antes de lograr asistencia médica. Pues debe tenerse muy en cuenta que *el botiquín no reemplaza al médico, simplemente brinda lo necesario hasta el momento de una consulta o tratamiento más efectivos*. Y, como es natural, no prevé dolencias específicas Por eso es menester que quien padezca alguna enfermedad especial consulte con su médico antes de emprender viajes de largo aliento, para agregar a su botiquín aquellos elementos que su facultativo juzgue necesario incluir.

En otra nota trataremos las *formas* más adecuadas de *primeros auxilios*, o sea, la manera de utilizar los elementos que aquí solamente enumeramos.

T 824



YPF también es líder en lubricantes...

Este es el porcentaje: 65 %



De los 2.000.000 de automotores que hay en el país, 1.300.000 demuestran todos los días y en todo clima y terreno las insuperables virtudes de SUPERMOVIL.

Súmese al alto porcentaje de consumidores de

supermóvil



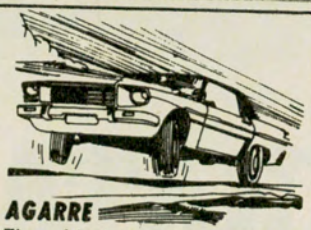
USE LUBRICANTES YPF... Y PEGUELE FUERTE



Y seguridad es sinónimo de buenos amortiguadores

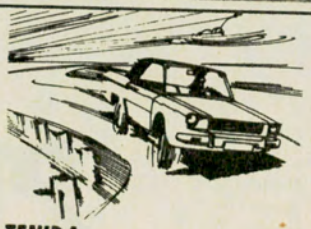
NO ARRIESGUE

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!



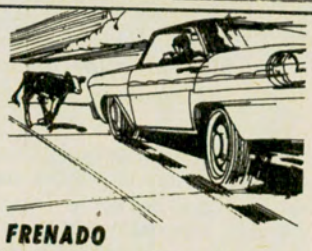
AGARRE

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.

MONROE
máxima seguridad en amortiguadores

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



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

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

T 678

CMG

COMISARIA 51a



PIRATAS EN EL

Los "levantadores" de autos aumentaron en proporción al parque automotor. Se beneficiaron con el aporte de la técnica, pero el descuido del usuario sigue jugando un rol fundamental. Las estadísticas hablan. Entretanto, una nueva sección policial sigue el rastro del delito por todo el país.

El robo de automóviles se ha convertido en una ciencia exacta, donde el ladrón debe superar a la policía en tiempo y modalidad y ha evolucionado de tal manera que obligó a crear una *Sección* específica.

Nadie que haya conocido la Gran Aldea que pintaba Lucio V. López, a manera de un Larra autóctono, pudo pensar que las viejas calles *"trazadas para carruajes"* se convirtieran en la Babel vociferante que hoy agrede al ciudadano de Buenos Aires, sea peatón o conductor. La agresión proviene de una simple ecuación: la ciudad no guarda relación con su parque automotor y las medidas municipales deben multiplicarse para hacer más liviano un tránsito cada vez más denso. Por otra parte, toda civilización o adelanto trajo aparejada la creación de delitos nuevos, sobre todo si el progreso tiene un signo material. Los asaltantes de coches, los "levantadores" y toda la fauna que se mueve alrededor del automotor, creció en idéntica forma que el parque de vehículos. En la última década, presionado por sus atractivas ganancias, el robo de autos se convirtió en el delito de moda.

El gran golpe de los 7 hombres de oro

Desde el ladrón que *"levanta"* un vehículo en la vía pública para cometer otro tipo de delito (asaltos a comercios, secuestros, etc.), a la banda organizada que comercia luego con los autos robados, el arte del delincuente tuvo que tener el aporte inapreciable de la técnica. La negligencia de muchos propietarios de vehículos que dejan estacionados sus coches en forma precaria (ventiletes abiertos, puertas sin llave) posibilitó en gran medida el robo sencillo, llamado *"levantamiento"*. Si bien es cierto que también se verificaron robos a mano armada, éstos fueron minoría.

De los 3.125 coches robados en 1966, un 78 % fueron *"levantados"* en la vía pública por el sencillo expediente de tomarlos y llevárselos, aprovechando deficiencias de estacionamiento. El delincuente que roba un coche para cometer otro u otros asaltos, termina siempre por dejarlo abandonado, cosa que empezaron a no hacer las bandas organizadas, que contando con movilidad propia, dieron al robo de autos un carácter más sólido y económicamente expansivo: comenzó la venta, el tráfico de coches robados con *documentación en regla*. Así, en agosto, se detuvo a siete ladrones constituidos en sociedad que habían robado coches, para *"disfrazarlos"*, por un valor de casi cien millones de pesos, lo que a la vez hizo posible otra faceta de su actividad: fundar empresas que sostenían con cheques y documentos falsificados.

Los pioneros

La venta de coches robados tiene su pasaporte de fluidez en la demora que sufren las investigaciones cuando se trasponen las fronteras provinciales. Un automóvil robado en Buenos

Autos robados, secuestrados luego por la acción policial.



En 1967, la Policía atrapó 25 bandas de "levantadores".



CAMINO

Aires puede aparecer en Jujuy y el trámite, por tratarse de un delito interjurisdiccional se dilata muchas veces hasta el extremo de no poder aplicar el castigo conveniente. De ahí que la Policía Federal y sus colegas provinciales estén estudiando la forma de aligerar la búsqueda y los trámites legales para impedir la evasión de estos delincuentes. Cuando comenzaron a desaparecer coches sin devolución, esto es, sin luego aparecer abandonados, se tuvo la certeza de que el robo de automóviles comenzaba a convertirse en algo mucho más meditado que el simple afán de robar para robar, luego, motorizado.

Las 25 bandas que se atraparon en 1967 probaron que el mecanismo era sencillo, pero realizado con diabólica eficiencia. Un ladrón se encarga de comprar autos siniestrados, esto es, chocados, incendiados, con la documentación en regla, y lo conduce al *"laboratorio"* que tiene en un barrio apartado. Allí recibe los autos robados por los demás miembros de la banda y *"trasplanta"* las piezas del siniestrado al robado, que está en óptimas condiciones. Resultado: el automóvil sale del *"laboratorio"* con toda legalidad y el resto de los repuestos se venden en el Gran Buenos Aires o provincias vecinas, haciendo un verdadero negocio.

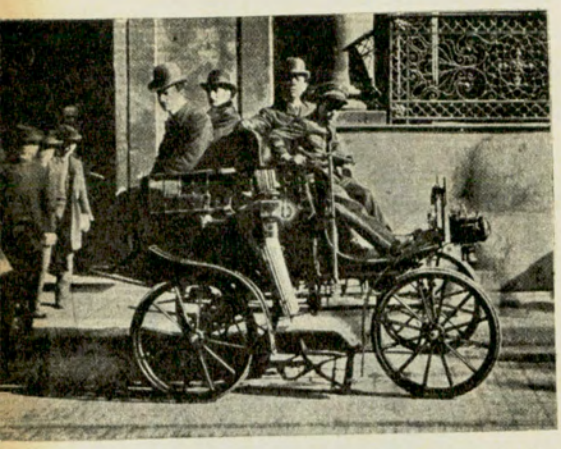
Los protagonistas

Un automóvil siniestrado puede pagarse entre 200.000 y 400.000 pesos, de acuerdo con su estado, y un *"adaptador"* corriente, que efectúe el *"trasplante"* de piezas, gana entre 40.000 y 70.000 pesos por *"operación"*. Luego, el auto se vende en el interior del país, con las mayores garantías, obteniéndose por él (los coches robados se escogen, se eligen entre los más aptos y vendibles por estado y por marca) una ganancia neta de medio millón por unidad como mínimo.

El negocio marcha sobre ruedas, y no es un eufemismo. Cuando la policía detuvo a algunas bandas, se encontró que los estafados eran legión y que cada una de ellas había intervenido en por lo menos cuarenta hechos, y por cada detención se secuestró un promedio de ocho automóviles preparados para su *"adaptación"* y reventa.

Debido a este *"boom"* delictivo, la Policía Federal creó, en 1967, la *Sección Sustracción de Automotores*, cuya tarea específica es seguir el rastro de un vehículo robado hasta los confines más alejados del país y proceder a la destrucción de estas verdaderas células, que causaron terror entre los propietarios de vehículos, sobre todo en los pequeños ahorristas que pusieron todo su esfuerzo en el sueño del coche propio.

A propósito, ¿está usted seguro de que adopta todos los recaudos para que no le roben su automóvil? No se constituya en una víctima más de los *"levantadores"*. Sepa prevenir: ahorrará dinero, y muchos dolores de cabeza ♠



El mecánico español Celestino Salgado construyó para Enrique Anchorena, en 1901, este "audaz" modelo. Es considerado como el primer automóvil construido en nuestro país.

VEINTE AÑOS DESPUES

El notable desarrollo adquirido por la fabricación de automotores en la Argentina ha llevado al país a un lugar importante en las estadísticas mundiales.

A comienzos de 1969, quienes siguen paso a paso el desarrollo de nuestra industria automotriz, sugerían que *"quizás se superaran las cifras de 1965"*. Por lo menos en los primeros ocho meses de este año, aquel vaticinio se ha cumplido cabalmente: en ese período se han fabricado 139.583 unidades, en comparación con las 127.904 de 1965 en el período similar.

En notas recientes (AUTOCLUB, Nos. 46 y 47) hemos recogido la opinión de los fabricantes de automotores en la Argentina, quienes, en general, demostraron un optimismo bien fundado. Todo hace suponer que el año terminará con cifras muy positivas, posiblemente con bastante más del 10 % de aumento respecto a 1968.

"Un coche elegante de forma..."

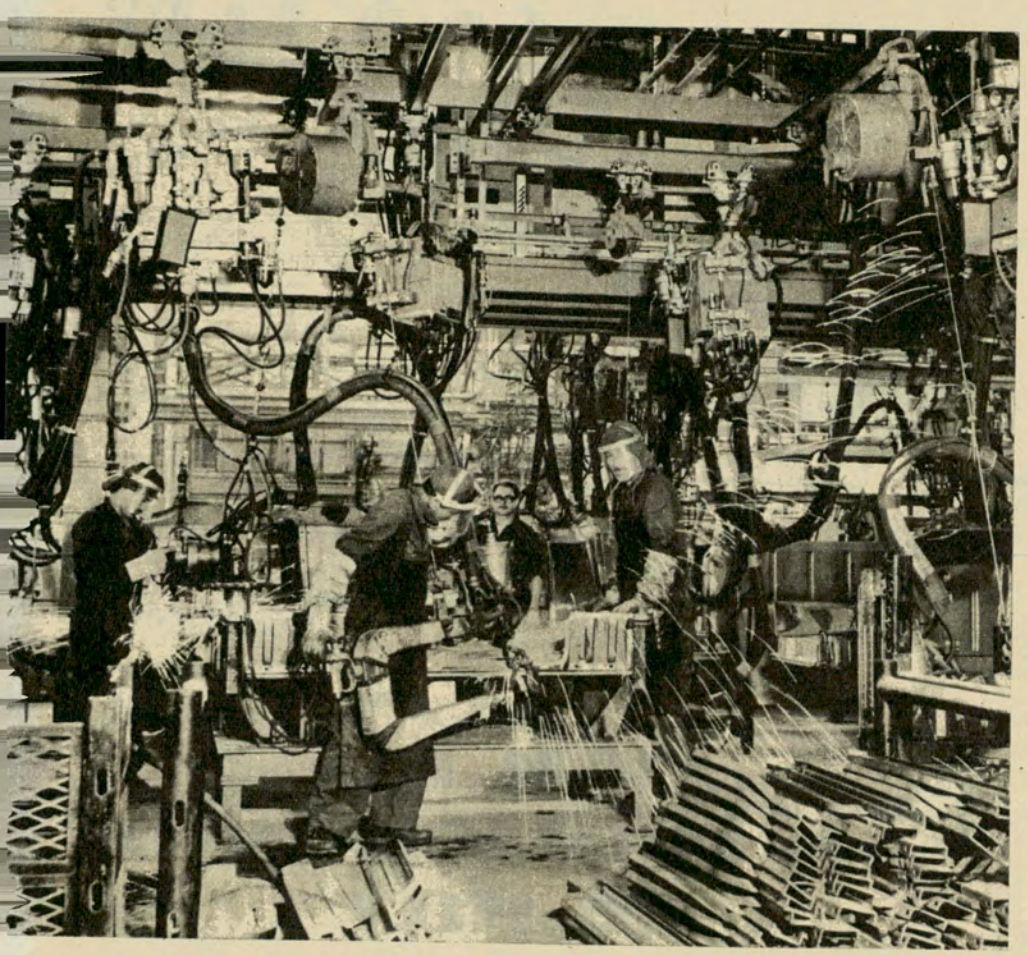
En la historia de la industria automotriz argentina hay varios jalones significativos. Uno de ellos, sin ninguna duda, está señalado por la construcción del primer coche argentino. Fue el que realizó el mecánico español Celestino Salgado para Enrique Anchorena, en 1901. Era *"un coche elegante de forma, pintado de rojo y tapizado de marroquín color lacre"*. Estaba dotado de un motor de seis caballos y el receptáculo de nafta tenía capacidad para doce horas de consumo con marcha regular, como señalaba *Caras y Caretas* en su edición del 17 de agosto de 1901 (ver AUTOCLUB, Nº 14, página 92).

El ingeniero Horacio Anasagasti, en 1906, diseñó y armó un modelo nacional, con piezas importadas de Francia, de la fábrica de Bleriot. Pero éstas, y otras similares, fueron aventuras aisladas que no apuntaban, por cierto, a la fabricación en serie de automóviles, uno de los fenómenos más característicos del despegue industrial de occidente.

Ya en la tercera década de este siglo comenzaron las radicaciones de empresas extranjeras. Ford inició ese proceso, agregando un 20 por ciento de piezas fabricadas en la Argentina a los modelos semi-terminados que introducía de los Estados Unidos. General Motors y Chrysler siguieron el mismo camino.

La Segunda Guerra Mundial significó, en ésta como en otras industrias, la vitalización de ciertos sectores de la producción nacional que hasta ese momento no crecían, neutralizados por las importaciones. En la industria automotriz el resultado fue notorio: surgieron proveedores nacionales de repuestos y accesorios, que sentaron las bases de lo que después fue una verdadera eclosión.

En 1952 se comenzaron a construir en los talleres de Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME),



Armado de los subconjuntos en una planta automotriz argentina: este sector industrial representa el 4 % del Producto Bruto Interno del país. La incidencia en la economía total es indudable.

algunos prototipos de vehículos. Desde ese momento se produjo en el país, después de los primeros tanteos y vacilaciones debidos al déficit de técnicos, laboratorios y talleres apropiados, un intenso y acelerado proceso que hoy, a sólo diecisiete años, asombra a los observadores nacionales y extranjeros.

En rigor, el terreno estaba preparado para que se cumpliera esa hazaña: la construcción de repuestos para ómnibus y colectivos había motivado la formación de numerosos talleres, en los que se formaron buenos técnicos y operarios, especialmente en Buenos Aires. Córdoba no escapó a ese proceso: fue sobre todo en IAME (creada en 1927) que se centralizaron los ingenieros, técnicos y obreros más competentes de ese sector industrial.

Comienza el despegue

A comienzos de 1955 se concretó la formación de IKA (Industrias Kaiser Argentina), una sociedad integrada por el Estado nacional (representado por IAME), Kaiser Motors (empresa estadounidense), Willys Motors (de la misma nacionalidad) y accionistas privados argentinos. Empezó así la construcción de la planta de Santa Isabel, en Córdoba; allí se instalaron las maquinarias importadas de los Estados Unidos.

Cuatro años después, en 1959, el Poder Ejecutivo Nacional sancionó el *Régimen de Promoción de la Industria Automotriz*, íntimamente conectado con las leyes 14.780 y 14.781, de inversiones y promoción industrial. El nuevo régimen determinó las normas de funcionamiento para las empresas que ya existían y para las que en adelante comenzaron a funcionar. El sentido de la reglamentación fue el de abrir el mercado a todas las firmas interesadas en radicarse en el país.

A fines de 1959 ya había siete empresas en marcha. En 1960 el número ascendió a 21. En 1961 descendieron a veinte. Ya en 1965 la cantidad de firmas se había estabilizado en trece. Se había logrado el "despegue" de una industria que representa el 4 % del Producto Bruto Interno del país, y el 12 % de la industria manufacturera. Alrededor de 35.000 personas trabajan en las fábricas terminales del sistema, y puede estimarse en más de 300.000 el número de trabajadores que se desempeñan en fábricas y talleres complementarios de esta industria.

Cinco familias por automóvil

La incidencia del crecimiento de la industria automotriz en el proceso económico nacional es indudable: piénsese en la influencia que ha tenido y tiene ese sector en la creación y expansión de industrias conexas (combustibles, lubricantes, caucho, petroquímica), en el transporte, en el desarrollo caminero, en la comercialización, etc. El intenso proceso de producción de automotores ha cumplido el papel de "acelerador" de nuestra economía.

Actualmente, puede decirse que hay en la Argentina cinco grupos familiares por automóvil; en otras palabras, que de cada cinco familias argentinas, una posee su vehículo propio. En las estadísticas mundiales, nuestro país está ubicado en el 13º lugar en lo que se refiere a cantidad de vehículos por habitante.

Las cifras sobre el *parque automotor* dadas a conocer recientemente por la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) para 1966 y 1967, arrojan un total de 1.651.819 vehículos para el primer año mencionado y 1.810.266 para el segundo. Entre ambos años hubo, pues, un incremento de 9,6 %.

Recientes estimaciones hacen ascender a 1.377.501 el número total de vehículos fabricados entre 1959 y 1968. En 1965 se alcanzó la cifra anual máxima, con 194.525. Como se ha visto, esta cifra podría ser superada por la de 1969, si se mantienen las condiciones en que se desenvuelve el proceso productivo de este sector. ♠

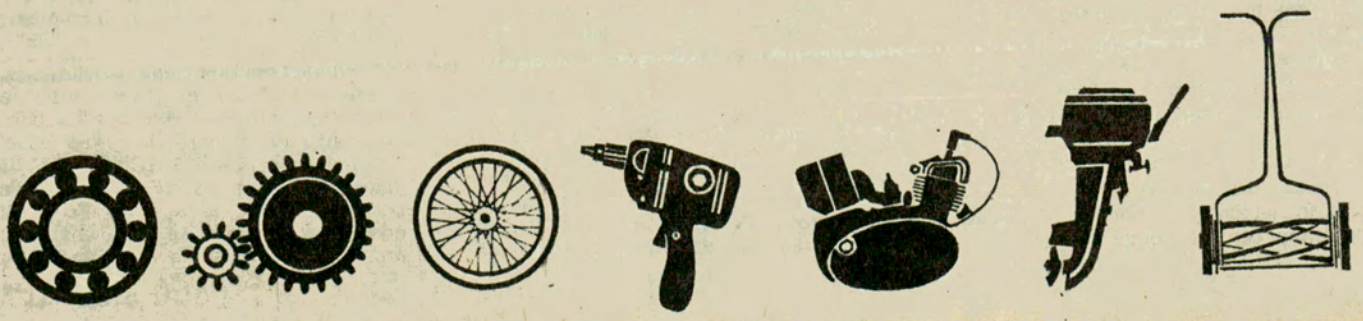
LA CALIDAD DE SIEMPRE...



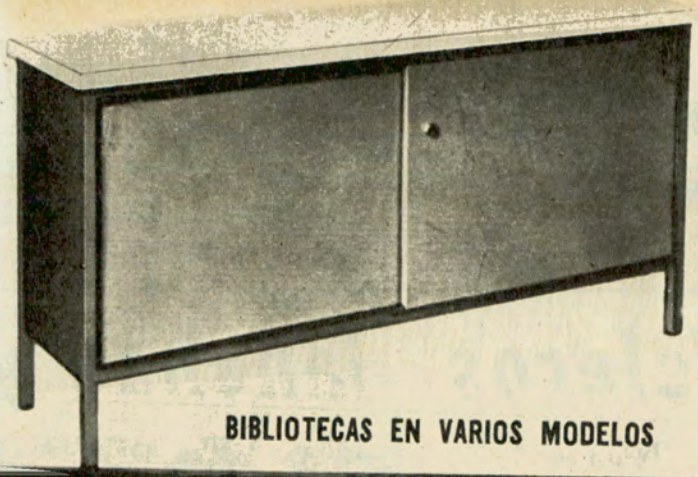
...CON LA COMODIDAD DE HOY

SKF presenta la **única grasa especial para rodamientos** en POMOS PLASTICOS, que significa más comodidad y practicidad para el usuario.

COMPAÑIA SKF ARGENTINA
S.A.C. e I.



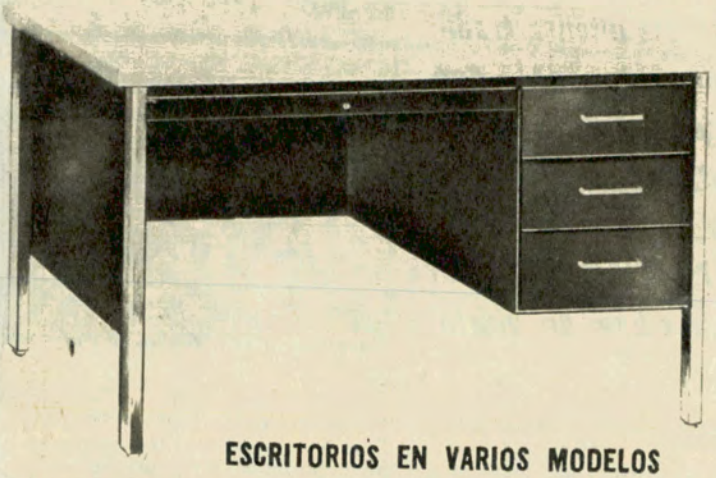
NIELSEN



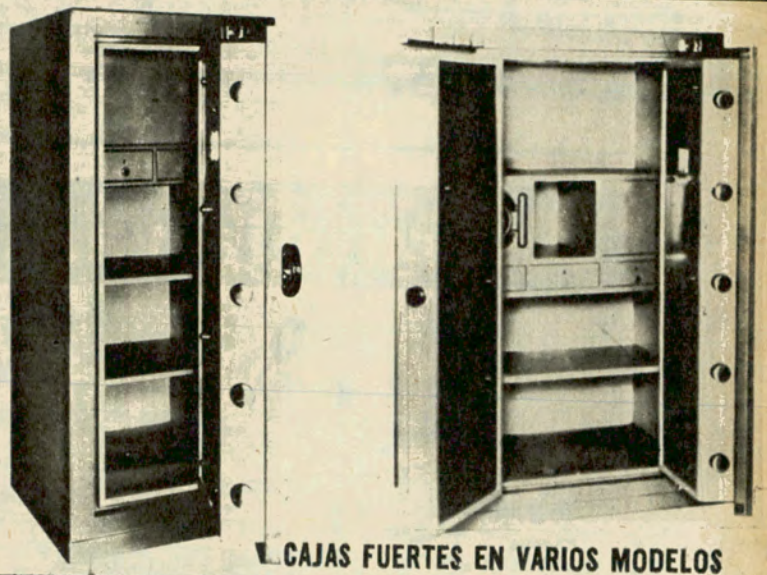
BIBLIOTECAS EN VARIOS MODELOS



ESCRITORIOS EN VARIOS MODELOS
Y PARA EJECUTIVOS

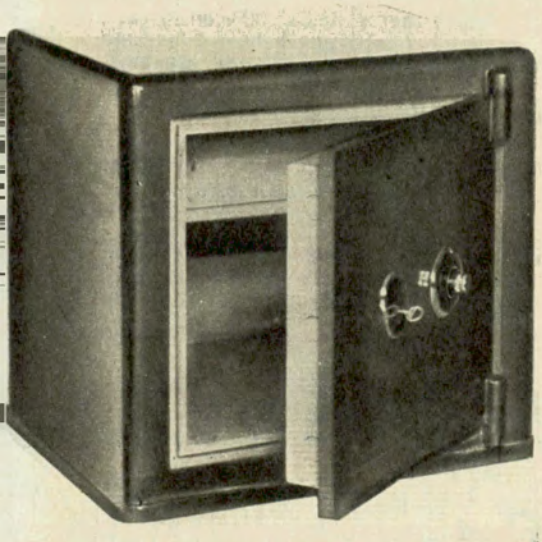


ESCRITORIOS EN VARIOS MODELOS



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

NÁUTICA



Por primera vez se construyen en la Argentina casas flotantes en serie. Las que había hasta ahora eran importadas, o modelos únicos construidos entre nosotros (como la casa en madera terciada de Baalder). En la foto, la Kon-tiki 800, casa flotante de fibra de vidrio de 7,50 m de eslora, producida por Acquamarine SRL, que ya prepara la Kon-tiki 1.100.

Veleros, lanchas y

NOTA I

Su fabricación en nuestro país cuenta con una intensa tradición artesanal, que hoy se conecta con el notable auge adquirido por la utilización del plástico reforzado con fibra de vidrio.



El notorio incremento que la actividad náutica ha logrado en nuestro país encuentra su fundamento, como es natural, en una ininterrumpida y creciente fabricación de embarcaciones. Algunas empresas han duplicado su producción en dos años. Esto implica que el mercado es floreciente, ya se trate de veleros, lanchas de todo tipo, cruceros o... casas flotantes, que también han comenzado a fabricarse entre nosotros, y parece que con bastante éxito.

Quien se dirija desde el centro de Buenos Aires hasta la zona náutica por excelencia (San Fernando, Tigre), verá a su paso, sobre todo si se desplaza por la Avenida del Libertador, una proliferación de embarcaciones en venta asomándose desde atiborrados locales náuticos. Y, una vez llegado a la zona fluvial, se encontrará con numerosísimos talleres y astilleros que hablan a las claras de la afiebrada actividad con que se diseña y construye.

La tradición artesanal

Hay algunos nombres que señalan la continuidad con que se ha venido trabajando

Disfrútela yá..!



Y PAGUELA EN 36 MESES

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: Agentes

PAGLIETTINI

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

NAUTICA FLORES - RIVADAVIA 6556 - FLORES

naucape

NAUCAPE S.R.L. LE AHORRARA $

Lo asesorará y luego... le venderá línea completa de accesorios NAUTICOS - Largos planes de venta a su comodidad.

Service en el río y tramitaciones por nuestra cuenta

TOMAMOS SU EMBARCACION Y MOTOR COMO PARTE DE PAGO

TODO PARA EL CAMPING

BELGRANO 2431, Bs. As. T. E. 48-9262

LE AHORRARÁ $$...



cruceros



Las nuevas instalaciones del Astillero Domingo Pagliettini, en San Fernando. Los viejos astilleros estaban, muchas veces, "del otro lado del río". Hoy, esa ubicación es antieconómica. La tendencia es ubicarse en tierra firme, en contacto estrecho con las vías de comunicación.

desde hace cincuenta o sesenta años. Ortholan, Pagliettini —nombres de dos de los principales astilleros— significan, para quienes conocen y viven con plenitud la náutica, toda una tradición. Una tradición artesanal que se alió con modernos recursos mecánicos, pero que se cimenta en el conocimiento a fondo de una técnica —casi un arte— que se trasmite de generación en generación. Quien visite talleres de la ribera podrá contemplar aún, en estado puro, a artesanos mesurados y seguros, de pulso firme, que saben todos los secretos de su oficio. Sus obras causan admiración a fabricantes y deportistas de países altamente industrializados, en los que el ritmo acelerado de una producción masiva hace casi imposible lograr hoy ciertas embarcaciones como las que todavía se fabrican en nuestro medio.

Claro está que nosotros estamos entrando también en aquel ritmo febril. Las necesidades de un mercado en expansión, la utilización de nuevos materiales y la creciente "standardización" del proceso industrial han llevado a nuestros astilleros a enfrentar la producción con nuevos métodos y modernas técnicas.

En 1906, Juan Ortholan sentó las bases de su astillero. Allí se construían embarcaciones para transporte de personas y frutas. Muy pronto Ortholan —que continuó una tradición familiar, ya que su padre era mecánico naval— incursionó en el diseño y construcción de naves deportivas, conduciendo él muchas veces sus propios modelos, entre los que se contaban las legendarias lanchas *Puet Puet* y *Potrilla*. La incorporación a la empresa del ingeniero Juan Baader, alemán, significó para el astillero un positivo aporte, sobre todo en lo que a diseño se refiere.

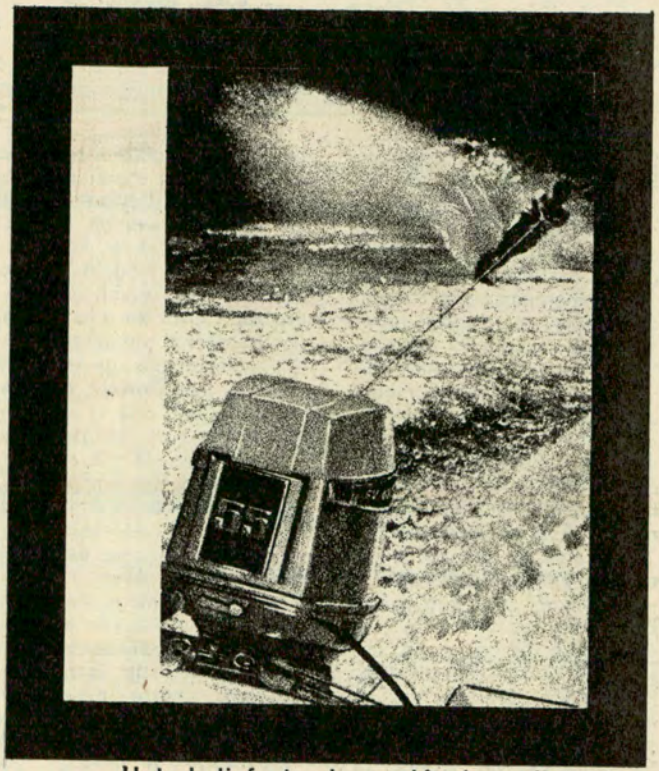
Don Domingo Pagliettini, que había comenzado construyendo canoas para los isleños en el galpón de fruta de su padre, inició en 1917 su empresa, en un galpón de 600 m² instalado en un terreno de 1.400 m². Comenzaron a construirse allí embarcaciones de transporte y de placer y, con el tiempo (lo mismo sucedió con Ortholan), muchas reparticiones públicas comenzaron a encargar allí sus lanchas.

Los tiempos nuevos

Don Juan Ortholan murió en 1935. Desaparecía con él un pionero de la náutica argentina. En 1936, Baader se desvinculó de la empresa y montó un astillero propio. En 1954 se reestructura el Astillero Ortholan, y los señores Alonso, Ildefonso Fernández y Roberto F. Prezzi, que hacía años trabajaban en la empresa, constituyen el plantel directivo. Desde el año pasado, el ingeniero Jorge Cuyás es también director de la firma, a cargo de la parte técnica.

Don Domingo Pagliettini, que hoy tiene 78 años, preside la empresa que lleva su nombre. Es vicepresidente su hijo Oscar, excelente diseñador; director gerente, el señor Carlos Hugo Bindelli, y director el señor Jorge Dufau. Hacia 1960, el Astillero

⇨



T 851

Usted disfruta de acción inmediata...

cuando tiene un Evinrude trabajando para usted.

MOTORES

EVINRUDE

LA MARCA DE MAYOR VENTA EN EL MUNDO ENTERO

Fuera de borda:

115 HP 85 HP 55 HP

40 HP 33 HP 25 HP

para equipar las lanchas

BERMUDA®

DAY CRUISER - GRAN TURISMO - COBRA - MARK II

444 - SUPER SPORT: STANDARD Y DE LUXE

SPORTWIN - RIOMAR - PIRAYU - SAFARI - DELTA

FABRICA NAUTICA® S.A.

Concesionarios:

CAPITAL FEDERAL: Naucape, Belgrano 2431 - Náutica Centro, Uruguay 776 - Mieres Náutica, Avda. Libertador 2368 GRAN BUENOS AIRES: Tedin Ezcurra y Cía., Maipú y Arias San Fern.-Náutica San Isidro, Avda. Libertador 15233 San Isidro - Nautidelta, Avda. Cazón 584, Tigre - Marina Norte, Avda. Libertador 701 V. López - Esgra Náutica, Sarmiento 891, San Fernando - CORDOBA: Martínez Dalke S. R. L. Sarmiento 42 (Córdoba) - SANTA FE: Luis y Carlos Zuquelli, 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, Ameguino 81 (Concepción del Uruguay) - CHACO: Romagnoli y Cía. Guemes 329 (Resistencia) MISIONES: Petronio Magri, Colón 50 (Posadas) - RIO NEGRO: Agroquímica S. A. Avda. Viterbori 552 (Fuerte Gral. Roca) - TUCUMAN: Antonio Yapur, 24 de Septiembre 1002 (Tucumán) - RIO NEGRO: Casa Soriano Sgto. Rolando 292 (Bariloche) - PCIA. DE BUENOS AIRES: Casa Sibechi, San Martín 3118 (Mar del Plata) - Quillen Co, Chiclana 264 (Bahía Blanca) - Corleto y Cía. Av. 122 Nº 1400 (La Plata).

RADEL S. A.

NÁUTICA

Domingo Pagliettini empalmó con la era del plástico: sin abandonar totalmente la madera o el metal, aceptó el desafío de la época. Por eso, desde la *Pescadora Chica*, una embarcación de 3,80 m de eslora, con motor fuera de borda de 10 a 35 HP, hasta el *Crucero Compacto* de 6,89 m de eslora, con motor dentro -fuera- de borda de 160 HP, los cascos de sus naves son de poliéster reforzado. El astillero construye *"desde la canoa isleña hasta cruceros de 18 m. de eslora, incluyendo una variada gama de embarcaciones de transporte y de placer"*, nos dijo Oscar Pagliettini.

También Ortholan ha entrado en la *era del plástico*. Pero más cautelosamente, ya que ese astillero conserva aún su fama de fabricante de cruceros, de "fuera de serie". Sin entrar en la standardización total se trata, empero, de lograr una producción seriada. Es decir, se utilizan los mismos moldes para los cascos, pero después *"cada cliente pide lo suyo y, a veces, se modifican los cascos"*, como explicó a AUTOCLUB el ingeniero Cuyás. Los modelos realizados por Ortholan en plástico reforzado con fibra de vidrio van desde el *Buey*, de 3,60 m. de eslora, con motor fuera de borda, hasta el *Andamar*, de 10,10, m. de eslora. Los *Andamar* constituyen, en plástico, la especialidad del Astillero Ortholan.

Otra de las firmas que protagonizan este momento ascendente de la fabricación de embarcaciones es Náutica S. A., fabricante de las lanchas *Bermuda*. Sus actividades comenzaron en 1963. Es presidente del directorio el señor Virgilio Pércaz y vicepresidente el señor Guido A. Monti. Los diecisiete tipos de Bermuda —como explicó a AUTOCLUB el Sr. Pércaz— van desde el modelo *Bruma*, con un casco plástico de fibra de vidrio, de 2,70 m. de eslora y una potencia máxima aconsejable de 10 HP, hasta el *Day Cruiser*, de 5,94 m. de eslora, con el que generalmente se utilizan dos motores de 115 HP.

La línea de las embarcaciones Avan —la cuarta firma "grande" en nuestro panorama náutico—, va desde el bote auxiliar *Avan 330*, de 3,60 m. de eslora, hasta el velero *Avan 660*, de 6,60 m. de eslora, pasando por diversos tipos de lanchas y cruceros, entre ellos, por ejemplo, el crucero utilitario con cabina *Avan 550 U*, un "crucer-flet" o "pick-up" de agua, de 5,35 m. de eslora, para motores fuera de borda hasta 115 HP y dentro-fuera de borda hasta 155 HP.



Estos son los motores marinos que Ford Motor Argentina presentó, hace algunas semanas, en el Club Motonáutico Argentino. Vienen a llenar un vacío en la industria nacional, que hasta ahora dependía casi íntegramente de las importaciones, con el consiguiente drenaje de divisas.

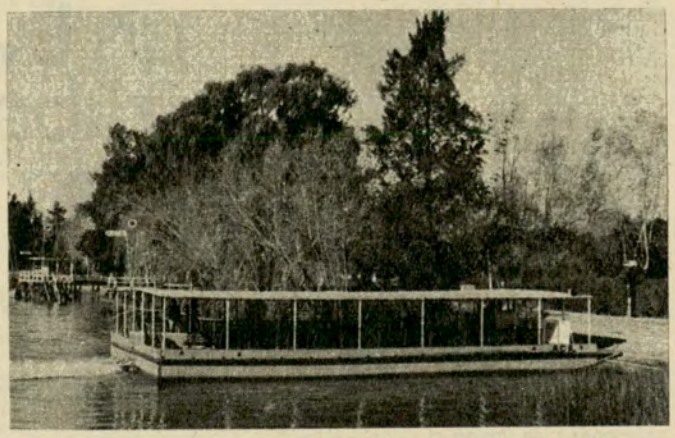
Los motores

Las actividades realizadas por las cuatro firmas que hemos mencionado, que absorben casi totalmente la producción nacional en los tipos de embarcaciones reseñados, sirven para dar una idea de las líneas de fabricación en nuestro medio. También pueden servir para comprender cómo se solucionan los problemas que presenta la falta de una producción intensa de motores nacionales: el Astillero Domingo Pagliettini es representante exclusivo de los motores *Mercury - Mercruiser;* el Astillero Ortholan distribuye los motores *Chrysler, Diesel* y *General Motors;* Náutica S. A., a su vez, es representante de los motores *Evinrude*.

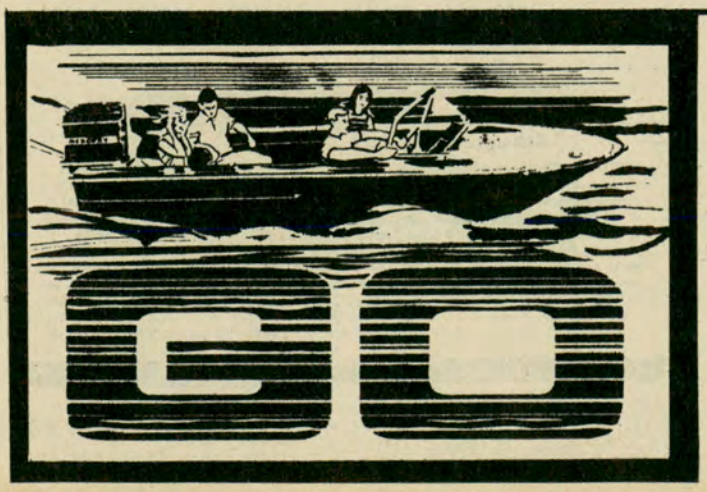
También otras firmas representan y distribuyen motores extranjeros, ya que hasta ahora sólo se fabricaban en el país motores de muy reducida fuerza. Recientemente, Ford Motor Argentina presentó su nueva línea de motores marinos, que se fabrican mediante un convenio con la firma Rehm S.C.A., representante en nuestro país de Zahnradfabrik Friedrichshafen A. G. de Alemania, que tendrá a su cargo la marinización de los motores con los sistemas de trasmisión "ZF".

Estos motores son los mismos que Ford produce para su línea de automotores. Los primeros de ese tipo ofrecidos al mercado fueron presentados hace pocas semanas en una reunión que se realizó en el Club Motonáutico Argentino, en San Fernando. Son un motor *Ford "187"*, de 6 cilindros y 105 HP, de fabricación nacional, con transmisión dentro-fuera de borda ZF modelo Z-14, y un motor *Ford V-8 "292"* de 145 HP, totalmente nacional, con trasmisión ZF hidráulica interna, modelo 26H30. Antes que termine 1969 se ofrecerán otras versiones de 185 HP y de potencia superior.

Comienza así un proceso que, sin duda, se incrementará con experiencias similares. La adecuación de motores terrestres a las necesidades de la náutica tiene entre nosotros una larga historia: parece llegado el momento de que la industria nacional lance al mercado una producción masiva de motores nacionales, marinizadas en serie en nuestros propios talleres, con el consiguiente ahorro de divisas que eso significa. ♠



Embarcación que el astillero Ortholan construyó especialmente para el A.C.A. Se utiliza para llegar al "Centro Turístico del Delta", sobre el río Luján. El casco es de acero, con superestructura de aluminio. Su sistema de propulsión no utiliza hélice, sino que la unidad funciona impulsada por el chorro de agua.



CARPAS - TRAILERS - MUNICIONES - CARTUCHOS - ACCESORIOS
LINEA COMPLETA DE ARTICULOS DE PESCA

LANCHAS y CRUCEROS

PAGLIETTINI

* Equipadas con los mundialmente reconocidos motores MERCURY MERCRUISER

EUROCAMPING

LA EXPOSICION MAS COMPLETA DE AMERICA

PARANA 761/71 - Bs. As. De 9 a 19,30 Hs.

T 854

BV1 T 821



¡Brava! Todos quieren entrar con ella a la década del 70.

Por eso, va primera en las ventas de 1969

Es que se ha convertido en una verdadera necesidad.
Y nadie se confunde: Brava hay una sola y es la Chevrolet.
Por eso gana la carrera de las ventas.
Es genuina pick up. Es con la única que se puede entrar ya a la década del 70.
Es la gran compañera en la ciudad y en el campo.
Es Brava por pinta y por agallas.
Y es la que más se vende, naturalmente.

NUEVA PICK-UP

CHEVROLET

CATEGORICAMENTE ¡LA MEJOR DEL MUNDO!

Primero en calidad - Primero en ventas

GM
CHEVROLET

Noticias de la FITAC

SE REALIZO EN XXIII ASAMBLEA

FUE REELECTO PRESIDENTE EL DOCTOR CESAR C. CARMAN

Desde el 21 al 29 de septiembre sesionó en la ciudad de Miami, Estados Unidos, la XXIII Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, entidad cuya presidencia corresponde actualmente al Automóvil Club Argentino, en representación del cual la ejerce el doctor César C. Carman, presidente de esta entidad. La vicepresidencia de la F.I.T.A.C. es ejercida por la American Automobile Association (A.A.A.), la más importante asociación mundial en su género.

Los temas tratados

En esta ocasión, las deliberaciones de la Asamblea —que estuvo integrada por los delegados de los Automóvil y Touring Clubes de casi todos los países del continente incorporados a la O.E.A.—, comprendieron temas de gran interés para el desarrollo del turismo y el automovilismo, debiendo destacarse los que se refieren a la integración del Sistema Panamericano de Carreteras, cuyo ritmo acelerado ha tropezado con algunas dificultades prácticas en el tramo llamado de Darién, en el istmo del mismo nombre. También adquirió singular importancia todo lo relativo a la creación de un seguro obligatorio de validez continental, de efecto para todos los turistas que transitan por las rutas americanas fuera de su propio país de origen. Se trató, asimismo, la promoción de la asistencia técnica por parte de los clubes de mayor potencial, especializado o económico, en favor de los que no cuentan con suficientes medios o recursos de ese tipo. Otros temas fueron: la posibilidad de conceder préstamos por la Federación a los clubes que los necesitaren para impulsar su desarrollo y su capacidad servicial; la derogación de las trabas administrativas, aduaneras y legales que todavía dificultan, en las fronteras de algunos países, la libre o ágil circulación de los turistas motorizados; la uniformidad de la legislación y reglamentaciones del tránsito en todos los países del continente; la creación de fuentes de servicios a los automovilistas a lo largo del Sistema Panamericano de Carreteras; la adopción de requisitos uniformes para la emisión de licencias para corredores y para concurrentes de competencias deportivas automovilísticas, dentro de las normas establecidas por el Código Deportivo Internacional, aprobado por la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.), etc.

Particular importancia revistieron los debates desarrollados en torno a las Convenciones aprobadas el año pasado en Viena, muy especialmente la que se refiere a la modificación de las señales de tránsito actualmente en uso, con el propósito de darles uniformidad tanto en Europa como en las Américas. Esta resolución fue objeto de un minucioso estudio por parte de la Asamblea, debido a que su adopción inmediata podría crear dificultades, especialmente de orden económico, dado que el régimen de señales europeas es diferente al que rige actualmente en los países americanos.

La sesión inaugural

Los delegados a la Asamblea de la F.I.T.A.C., fueron recibidos en Miami por el Alcalde de la ciudad, señor M. L. Reese, y por el Gobernador del estado de Florida, señor Claude R. Kirk (Jr.). Dichos funcionarios asistieron a la sesión inaugural, el 22 de septiembre, y dieron la bienvenida a los representantes de las entidades presentes.

Como respuesta a ese cordial saludo de los funcionarios estadounidenses, y a las palabras pronunciadas por el representante de la American Automobile Association, habló el doctor César C. Carman: "Con la plena certidumbre de interpretar fielmente el sentimiento de mis amigos, de todos los señores delegados que aquí están representando a los Touring y Automóvil Clubes de las tres Américas, quiero agradecer las palabras de bienvenida y la acogida que nos han brindado nuestros hermanos de esta latitud del Continente, cuyo pensamiento ha sido traducido con elocuencia sencilla y cordial por el representante de la American Automobile Association, esa Asociación de grandeza ya casi legendaria que está dando un ejemplo a todos sus congéneres agrupados en esta Federación Interamericana, acerca de cómo debe practicarse la asistencia al automovilismo y cuáles son los medios más eficaces para promover efectivamente el turismo dentro y hacia afuera de las fronteras de cada uno de nuestros países".

"América en marcha"

"Dados los motivos y las circunstancias que me llevan a pronunciar estas palabras —continuó el Presidente de la F.I.T.A.C—, apenas si puedo expresar con ellas la satisfacción que a todos nos produce el hecho de reunirnos en este país y en esta ciudad que, desde todo punto de vista, es una manifestación magnífica y concreta del genio progresista y constructivo de una nación y de un pueblo que están señalando rumbos hacia el porvenir. Por otra parte, y precisamente porque este año nos ha tocado la suerte de celebrar la Asamblea General de la F.I.T.A.C. en los Estados Unidos y en Miami, siento también el deber de señalar la calificación singular de esta plataforma, desde cuya altura podemos observar el espectáculo de toda la América en marcha, la que hemos dejado ayer en nuestros hogares y que está bregando incansablemente para incorporarse al ritmo del progreso que acaba de llevarnos a la conquista de un sueño milenario, y la que estamos contemplando aquí, representada por una Nación sobre cuyos hombros la Historia arrojó, casi sorpresivamente, la misión y la responsabilidad tremenda de encabezar, no solamente las fuerzas de una evolución pacífica que cada día se acelera, sino también las que se sacrifican hoy sin retaceos para asegurar a toda la humanidad, a los hombres de todas las latitudes de la tierra, la libertad y la dignidad civil inseparables de la genuina condición humana.

"El hecho de que nuestros amigos de las tres A.A.A. nos hayan ofrecido su país y esta sede para celebrar las sesiones de esta Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, basta para explicar nuestro agradecimiento, porque de algún modo nos sentimos partícipes aquí del prestigio de este ámbito que nos ro-

MIAMI LA GENERAL

dea; además, la bienvenida con que hemos sido recibidos, rodeándonos con tanta calidez fraterna, da más intensa vida al profundo sentimiento de lo que realmente somos todos: americanos, sin distinción de paralelos. Este sentimiento hará más ágil y fácil nuestra tarea y ha de allanarnos el camino para que podamos aunar nuestros esfuerzos para fortalecer la interconexión de los pueblos de este Continente mediante el desarrollo del turismo y el automovilismo; en otras palabras, esto quiere decir intensificar el conocimiento, el trato y la mutua estimación y robustecer los lazos históricos que en todos los planos nos unen y en ninguno nos separan.

Dijo después:

"Al cerrar esta breve exposición, siento el deber imperativo de recordar a los hombres que se han destacado en la lucha por los ideales que sustenta nuestra Federación y que, por una ley ineluctable de la vida y el destino, ya no están entre nosotros; y muy particularmente dedico este recuerdo respetuoso al señor George M. Frauenheim, quien con tanta sabiduría e inteligencia presidió a la American Automobile Association y aportó sus luces y su experiencia para el desarrollo de la FITAC. Nosotros recogeremos, así lo espero, el fruto de la noble actividad de todos ellos."

Reelección del presidente

Las disposiciones estatutarias indicaban la elección del Presidente de la F.I.T.A.C. para los dos años próximos (art. 25, inc. f, del Estatuto). Los representantes de las entidades automovilísticas del continente decidieron la reelección del doctor Carman, quien al agradecer esa honrosa distinción esbozó, al mismo tiempo, los objetivos básicos para el próximo bienio. Estos fueron los pasajes más salientes de su discurso:

"Agradezco, señores, esta jerarquía que acaba de serme concedida, con generosidad reiterada, por los representantes de los Touring y Automóvil Clubes de nuestro Continente. Es un honor insigne para mí, y lo valoro en todo su significado; pero es, muy en primer término, una distinción para mi país y consecuentemente para la Entidad nacional que presido y represento aquí, el Automóvil Club Argentino.

"Hablo en mi condición de presidente de esta Federación —agregó, más adelante— pero también lo hago como argentino con vocación y sentimiento de americano, es decir, como ciudadano de América. Y en tal calidad, digo que no puede haber, en esta hora dramática del mundo, una solución de continuidad que comprometa la solidaridad de los pueblos del Continente frente a los sombríos avatares de una crisis histórica que se va acentuando con el transcurso del tiempo y amenaza todas las pautas tradicionales respetables de nuestro modo de vivir, la concepción de lo humano y la limpia filosofía social que hemos creado después de largos siglos de evolución civilizadora. Y cuando cualquiera de nosotros ocupa una función de acción pública, pierde el derecho a la indiferencia y hasta a la comodidad. Todos, de una manera u otra, queramoslo o no, estamos en la lucha, que sólo podríamos rehuir a costa de nuestra dignidad y seguramente a costa de nuestra libertad."

"Viajar para ver, para conocer..."

"Es cierto que debemos fomentar el automovilismo y el turismo «en todas sus formas y manifestaciones». Para realizar este designio es necesario crear las condiciones materiales y espirituales que faciliten su ejecución; esto nos obliga a pensar que no basta un vehículo motorizado y alguien dispuesto a conducirlo, para que el objetivo empiece a cumplirse. Hacer turismo no es andar simplemente, sino viajar para ver, para conocer, para establecer contactos del hombre con las cosas y de los hombres con los hombres.

"Bien sabemos que no puede haber realmente turismo sin caminos, dentro y fuera de las fronteras de cada país —continuó diciendo el doctor Carman—. Sin carreteras buenas, podrá intentarse hacer deporte, pero no turismo en el sentido amplio, comprensivo y humano de este concepto. Conscientes de ello, desde su fundación misma, los hombres que crearon esta Federación han luchado siempre para estimular la política vial interamericana colaborando en tal empresa con la Unión Panamericana, con la O.E.A. y con los Gobiernos nacionales. Nadie podrá negarnos con justicia la tenacidad consecuente y constructiva con que hemos apoyado el esfuerzo para que el Sistema Panamericano de Carreteras pueda realizarse. Por supuesto, queda mucho por hacer en este campo, como mucho falta para que los gobiernos liberen de trabas inútiles el cruce de las fronteras por los automovilistas bien intencionados. Esta Federación, que concibe el panamericanismo y el interamericanismo como un modo real de convivencia entre los pueblos y las Naciones de este Continente, no abandonará la lucha para coronar esos objetivos. Colaboraremos con nuestra acción en la creación de un auténtico espíritu de solidaridad continental, más indispensable que nunca, ahora cuando ya no nos defiende más la dimensión de los océanos."

Objetivos primordiales

"No me es posible ahora, por razones obvias, formular en términos concretos y precisos un programa de acción para el nuevo período de mi gestión al frente de la F.I.T.A.C.; pero sí puedo resumir los objetivos que me parecen primordiales. No es ni nunca ha sido una tarea fácil la de la F.I.T.A.C. porque muchos factores heterogéneos gravitan en nuestra acción y muchas veces nos sorprenden obstáculos casi inesperados; pero ningún esfuerzo nos parecerá excesivo para llevarla adelante. Trataremos de mantener ágiles las finanzas de la Organización; procuraremos abrir el acceso a la Federación a todas las entidades nacionales que respondan a los propósitos que perseguimos; intentaremos dar mayor elasticidad y eficacia funcional a toda su estructura. En otro plano, más eminente e institucional, si se me permite decirlo así, haremos todo cuanto esté a nuestro alcance para vigorizar el impulso constructivo de la política vial, tendiendo, en primer término a que sea completado y extendido el Sistema Panamericano; que sean disminuidos en lo posible los gravámenes que pesan sobre el turismo motorizado.

"Es fácil de advertir las complejas perspectivas que se presentan para los próximos dos años, que pretendemos llenar con más de un cometido exitosamente realizado. Además, trataremos también, con toda la autoridad moral e institucional de que dispone la Federación, de suscitar y promover entre los automovilistas y turistas la conciencia de su ciudadanía americana, es decir, de la necesidad de su indispensable apoyo a la obra de los hombres responsables de este Continente, intelectuales, estadistas y gobernantes, que conciben y luchan generosamente para convertirlo en una unidad cultural y económica solidaria, de modo que todos juntos, ayudando a quien lo necesita y estimulando a quien lo requiera, consolidemos los pilares del gran hogar americano."

Realizaciones de los últimos dos años

Muchos fueron los logros a lo largo del último período que vivió la F.I.T.A.C. En la Memoria que el Consejo de Dirección de dicha institución presentó a la Asamblea, se reseñan esas realizaciones. A continuación mencionamos sólo las de mayor relevancia, ya que una enumeración exhaustiva ocuparía varias páginas de nuestra revista.

Constitución de clubes centroamericanos. — De acuerdo con lo resuelto por la XXIII Asamblea, el Vicepresidente 2º, don Alfonso Bryce, realizó en el mes de septiembre de 1968 una gira por los países centroamericanos, con el fin de establecer contactos con distintas personalidades para crear touring y automóvil clubes allí donde no existieran y para interiorizarse, en forma directa, de la situación y desarrollo de los ya existentes.

Al término de su viaje, el señor Bryce presentó un amplio y detallado informe so-

bre las entrevistas efectuadas, el que fue considerado en la V Reunión del Consejo de Dirección que tuvo lugar en Montevideo (Uruguay), en octubre de 1968.

Relaciones con la organización mundial de turismo y automovilismo (O.T.A.). — En la V Reunión del Consejo de Dirección de la F.I.T.A.C. (Montevideo, 1968)— el señor Kachlein informó sobre las gestiones efectuadas ante el Secretario de la Organización Mundial de Turismo y Automovilismo en cumplimiento de lo resuelto por la XXII Asamblea, a fin de obtener una representación en el seno de la O.T.A.

Status consultivo ante las Naciones Unidas. Reclasificación por parte de la UN de organizaciones no gubernamentales con Status Consultivo. — De acuerdo con una comunicación recibida de las Naciones Unidas, informando que en la reunión a realizarse en Nueva York en los primeros días del mes de abril de 1969, sería tratada la reclasificación del "Status" concedido a los Organismos No Gubernamentales, se envió telegrama al vicepresidente 1º, señor George F. Kachlein (AAA) solicitándole asumiera la representación de la F.I.T.A.C en dicha reunión.

Con fecha junio 5 de 1969, el señor George Kachlein informó que la decisión final que adoptó el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, fue la de otorgar "Status Consultivo", en la categoría de "Roster" (Registro) a la A.I.T., F.I.A. y F.I.T.A.C., tal como se ha hecho conocer a los clubes a través de una circular.

50º Aniversario del Automóvil Club del Uruguay. — El 12 de junio de 1968 se cumplió un nuevo aniversario del Automóvil Club del Uruguay, alcanzando así el medio siglo de existencia.

En su deseo de dar mayor trascendencia a esa conmemoración, el Automóvil Club del Uruguay postergó la celebración de los festejos hasta el mes de octubre, para que coincidiera con la realización de la V Reunión del Consejo de Dirección de la F.I.T.A.C., para la cual había ofrecido su sede.

Estas circunstancias hicieron que un grupo numeroso de entidades afiliadas participaran de los actos programados, testimoniando, con su presencia, su simpatía y adhesión a tan magno acontecimiento.

Inauguración nueva sede del Touring y Automóvil Club del Perú. — En ocasión de efectuarse la XXII Asamblea, el Presidente del Touring y Automóvil Club del Perú, don Alfonso Bryce L., invitó a los delegados presentes a concurrir a Lima, en mayo 20 de 1968, fecha en que se proyectaba inaugurar la nueva sede social de la referida entidad afiliada.

En esta trascendental ocasión estuvieron presentes diversas instituciones que participaron de los importantes actos realizados, quienes, con su presencia, adhirieron al acontecimiento que tanta significación tenía para el club anfitrión.

La F.I.T.A.C. estuvo representada por su presidente, doctor César C. Carman quien puso de relieve en su discurso la larga trayectoria cumplida por la entidad peruana y su permanente y proficua obra en favor del turismo y el automovilismo. Asimismo se hizo entrega de una placa recordatoria de tan auspiciosa circunstancia.

Acuerdo entre el Touring y Automóvil Club Paraguayo y el Automóvil Club Argentino. — Con vistas a poner en ejecución el programa de asistencia técnica sugerido en diversas asambleas, se llegó a un acuerdo entre el Touring y Automóvil Club Paraguayo y el Automóvil Club Argentino, para realizar tareas de relevamiento de caminos en el Paraguay.

Décimo Congreso Interamericano de Turismo. — A este evento, realizado en Quito, Ecuador, del 9 al 14 de diciembre de 1968, que tuvo el carácter de Conferencia especializada de la Organización de los Estados Americanos, concurrieron los delegados oficiales acreditados por los países americanos, juntamente con los observadores especiales designados por organismos técnicos vinculados con el tema y que disfrutan del "status" consultivo de las Naciones Unidas y de relaciones de cooperación con la Unión Panamericana. También los organismos privados interesados designaron sus observadores.

La F.I.T.A.C. estuvo representada por el doctor Manuel de Guzmán Polanco, presidente del Automóvil Club del Ecuador; por el señor Rodrigo García Lyon, Vicepresidente Regional de la F.I.T.A.C., por el señor José D. C. Rucci, Secretario Ejecutivo de la misma y por la señorita Betsy Wood, representante de la American Automobile Association.

Promoción del turismo hacia Latinoamérica. — Con relación a las medidas propuestas por el ex Presidente de los Estados Unidos de América, señor Lyndon B. Johnson, para promover, estimular y acrecentar los viajes con fines turísticos de los ciudadanos estadounidenses hacia los países de América Latina, el Comité Ejecutivo hizo llegar en nombre de la F.I.T.A.C. su satisfacción y sus felicitaciones por esas declaraciones.

Con fecha 14 de mayo de 1968 se recibió del Secretario Adjunto del Gobierno de los Estados Unidos, señor Covey T. Oliver, respuesta a dicho mensaje.

Congreso Interamericano de Turismo. — La F.I.T.A.C. fue invitada a participar en las deliberaciones de la V Reunión de la Comisión Técnica de Investigaciones y Organización y del VIII Período de Sesiones del Comité Directivo Permanente de los Congresos Interamericanos de Turismo, que se celebraron en la sede de la Unión Panamericana (Washington), del 29 de febrero al 5 de marzo y del 6 de mayo al 8 de junio de 1968, respectivamente.

El señor George F. Kachlein asistió en carácter de Observador Especial en representación de la F.I.T.A.C. a ambas reuniones, colaboración que nos place señalar de manera especial.

QUE ES LA FITAC

"La F.I.T.A.C., que disfruta de status consultivo ante la O.E.A. y la O.N.U., fue fundada en 1941, merced a una resolución adoptada por los representantes de los gobiernos de las naciones americanas en oportunidad de celebrarse en la ciudad de México el IV Congreso Panamericano de Carreteras y el II Congreso Interamericano de Turismo, gracias a una iniciativa de los Tourings Clubes que participaron en dichos congresos y que encontró franco apoyo de los delegados gubernamentales. Desde aquella época, la Federación, que es un ente no lucrativo y extraño a toda orientación política o religiosa específica, integrado ahora por 21 instituciones de las tres Américas, número que ha de incrementarse en el futuro con entidades representativas de algunos países del área continental, que aún no se han incorporado por diversos motivos, y de otros recientemente ingresados a la O.E.A. o que están en vías de obtener su ingreso, ha intervenido, en un plano institucional, en todo cuanto interesa a las naciones americanas en materia de conexiones viales, turismo, automovilismo deportivo, tránsito interamericano, etc. Sus actividad ha sido particularmente destacada para apoyar todas las iniciativas nacionales y continentales tendientes a la construcción del Sistema Panamericano de Carreteras, verdadera columna vertebral con derivaciones costales, por así decirlo, de las comunicaciones viales entre todos los países extendidos a lo largo del meridiano continental." (De la declaración de prensa efectuada por el Presidente de la F.I.T.A.C. a su llegada a Miami.)

Concurso Interamericano de Afiches sobre Seguridad en el Tránsito. — De acuerdo con la resolución adoptada por la XXII Asamblea General de la F.I.T.A.C., se invitó a las entidades afiliadas a un concurso local nacional para la elección de los tres mejores trabajos que competirían en el ámbito interamericano, en base a una reglamentación preparada por la Secretaría Ejecutiva y aprobada por el Consejo de Dirección de la F.I.T.A.C. Este concurso permitió a las entidades-miembros participantes, divulgar ampliamente los principios de seguridad e incrementar el interés y la conciencia sobre esta materia, lo que indudablemente reviste gran trascendencia.

Revisión de las convenciones mundiales de señalamiento y tránsito automotor por carretera. — La Organización de las Naciones Unidas convocó en noviembre de 1968 a una Conferencia en Viena (Austria), para considerar las modificaciones a introducir en la Convención de Ginebra de 1949 sobre Tránsito Automotor y sobre Señalamiento de Caminos.

En su carácter de entidad con status de registro en la O.N.U. y conforme al acuerdo con la O.T.A., la F.I.T.A.C. designó al señor Raúl Harsich, funcionario especializado del Automóvil Club Argentino, para integrar la delegación que la O.T.A. acreditó ante dicha conferencia.

Como resultado de las deliberaciones, que se prolongaron un mes, se pusieron a la firma de los gobiernos dos proyectos de Convención: a) Convención sobre Circulación en Carreteras y b) Convención sobre Señalamiento Caminero.

II Seminario Interamericano de Tránsito. — El Consejo de Dirección de la F.I.T.A.C. por intermedio de sus representantes ante el Décimo Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Montevideo en diciembre de 1967, formuló una proposición destacando la necesidad de convocar a un Seminario Interamericano de Tránsito en virtud de los beneficios que este tipo de eventos aporta a los países de América.

IV Reunión de la Comisión Técnica de Tránsito y Seguridad de los Congresos Panamericanos de Carreteras. — La Secretaría Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras cursó a la F.I.T.A.C. una invitación oficial para tomar parte en las deliberaciones de la IV Reunión de la Comisión Técnica de Tránsito y Seguridad. En carácter de Observadores Especiales se designó a los señores George F. Kachlein y Alfonso Bryce, Vicepresidente 1º y Vicepresidente 2º del Consejo de Dirección de la F.I.T.A.C. respectivamente.

Acuerdo entre Argentina y Perú. — El Comité Ejecutivo se dirigió por nota a los Ministros de Relaciones Exteriores y Culto de Argentina y Perú, formulando votos por el éxito de la Conferencia Interamericana en Lima y haciendo especial mención del punto relativo a la "Carretera Bolivariana Marginal de la Selva" incluido en el temario, la cual integra el plan interamericano de carreteras. Cabe consignar que posteriormente fue firmada una declaración por ambos cancilleres, por la cual se comprometen a promover la construcción de una carretera que una a los países del Plata con los de la vertiente andina, lo que significará un decisivo paso para la integración económica en esta parte del Continente.

Décimo Congreso Panamericano de Carreteras. — El Presidente de la F.I.T.A.C., doctor César C. Carman, y los señores Eduardo Dibós, José L. Fabricio, Armando R. Lerma, Augusto Costa Pértile, doctor Ricardo Aráoz y el Comodoro Ernesto Baca, fueron designados para representar a la F.I.T.A.C. en el Décimo Congreso Panamericano de Carreteras realizado en Montevideo (Uruguay) en calidad de Observadores Especiales. Dicho evento se llevó a cabo del 4 al 12 de diciembre de 1967 y en su transcurso se aprobaron las mociones presentadas por la F.I.T.A.C. en cumplimiento de lo resuelto por la XXII Asamblea, relativas a la seguridad en el tránsito y a la eliminación de todas aquellas disposiciones que puedan significar trabas al turismo, como un medio de lograr su efectivo desarrollo. También se reiteró la pronta celebración del II Seminario Interamericano de Tránsito y se formuló una recomendación a los gobiernos para que el producido de las cargas impositivas que gravan al transporte automotor sean destinadas a la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la red vial de los respectivos países.

Décimo período de sesiones del Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras. — La Organización de los Estados Americanos hizo llegar una invitación a la F.I.T.A.C. para participar en las sesiones del Décimo Período de Sesiones del Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras que se celebró en Lima (Perú) del 3 al 5 de febrero de 1969. Los señores Alfonso Bryce, Vicepresidente 2º del Consejo de Dirección y Carlos Campodónico representaron a la Federación en este evento.

Canje de publicaciones. — Se llevó a conocimiento de las entidades afiliadas el ofrecimiento formulado por el Touring y Automóvil Club del Perú, de entregar en concepto de canje con las demás instituciones afiliadas a F.I.T.A.C., la cantidad de 500 juegos de publicaciones viales, formado cada uno de ellos por nueve hojas de ruta y un mapa vial general del Perú. Se solicitó a los clubes que, en caso de resultar de su interés, formularan el pedido directamente al Touring y Automóvil Club del Perú.

Por su parte, el Automóvil Club Argentino remitió a cada una de las entidades afiliadas una recopilación de informaciones turísticas de la República Argentina, cuyas secciones incluyen la descripción general del país, reglamentaciones para visitantes, para la importación y exportación temporaria, reglamentaciones vigentes para la circulación y transporte, derechos aduaneros, etc.

Reducción de garantías. — El Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino, en su deseo de incrementar la afluencia de turistas que visitan la República Argentina con sus automóviles, comunicaron a la F.I.T.A.C. su decisión de reducir a m$n. 300 la garantía de m$n. 2.000 que las entidades afiliadas debían exigir a los solicitantes de Libretas de Paso por Aduanas, válidas para la República Argentina. ♠

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

ESCUELA DE MECANICA

(AUTOMOTORES)

CURSOS 1969/70 - (MIXTOS)

MECANICA LIGERA

CARBURACION

ENCENDIDO

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

•

VACANTES LIMITADAS

INFORMES

Av. VELEZ SARSFIELD 850, Capital - T. E. 21 - 6650

Noticias y Actividades del A.C.A.



El ingeniero Rafael Sierra (frente al micrófono), de la Comisión Asesora Permanente de Automovilismo Deportivo y Técnico, respondió a la requisitoria periodística durante la conferencia de prensa, en la cual se anunció el Gran Premio Automovilístico YPF a la Patagonia. Lo acompaña, a su derecha, el vocal de la Comisión Directiva, señor Mario Solanas Pacheco; el gerente general de la Entidad, señor Domingo M. Armendáriz; el señor Héctor S. Staffa, funcionario técnico del A.C.A., y varios periodistas.

Gran Premio Automovilístico "Y.P.F." en la Patagonia

Se disputará del 23 de octubre al 2 de noviembre próximos

En conferencia de prensa, efectuada en la sede central del Automóvil Club Argentino, se dieron a conocer los detalles referentes al Gran Premio "Y.P.F. en la Patagonia", que está reservada para coches de turismo Anexo "J", categoría "A", grupo 2 del C.D.I., divididos en tres clases: "A", hasta 1.150 cc; "B", de 1.150 a 2.000 cc, y "C" de más de 2.000 cc. Se disputará el 23 de octubre al 2 de noviembre próximos.

Se hallaban presentes, además de autoridades del Automóvil Club Argentino y periodistas especializados, el embajador de Chile, Dr. Hernán Videla Lira; el gobernador del territorio de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, capitán de navío (R) Gregorio Lloret; altos funcionarios del Ministerio del Interior y de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y representantes de organizaciones del deporte automotor. Al hablar ante los hombres de prensa el Dr. Carman destacó la importancia de esta competencia, no solamente como hecho deportivo en sí, sino también como expresión promocional de la Patagonia y del desarrollo turístico en esa importante zona de la República.



El gobernador de la provincia de Santa Cruz, comodoro (R) Carlos A. Raynelli, y el administrador de YPF, ingeniero Daniel A. Brunella, durante la reunión convocada por el Automóvil Club Argentino, en la que se dio a conocer a la prensa la realización del Gran Premio en la Patagonia. Asistieron a la reunión gobernadores de las provincias patagónicas, funcionarios del Ministerio del Interior, de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y miembros directivos del Automóvil Club Argentino.

El titular del Automóvil Club Argentino puso de relieve, además, "que se ha tenido muy en cuenta, en apoyo de la seguridad en las rutas, el respeto más absoluto a las reglamentaciones vigentes en las zonas que atravesará la carrera, vale decir, que la prueba se desarrollará en forma controlada o neutralizada, en todos los lugares poblados o donde los accidentes del terreno no permitan transitar a velocidades excesivas; todo esto, de acuerdo con el resultado de estudios técnicos efectuados por equipos de la entidad.

7.000 kilómetros de recorrido

"Con respecto al recorrido, que será de alrededor de 7.000 kilómetros, merece destacarse el hecho de que las bellezas naturales del sur americano, tanto del lado argentino como del lado chileno, al abrir esas rutas al automóvil familiar el paso veloz de los coches del Gran Premio, otra gran realidad quedará incorporada al esquema turístico nacional, mostrando al asombro de quienes visitan la Patagonia, sus costas o sus zonas lacustres, el prodigio del paisaje sureño. La visita a Punta Arenas de una de las categorías de la carrera, servirá como símbolo de la hermandad de Argentina y Chile, siendo autos de nuestro país, en este caso, los portadores del mensaje amigo."

Recorrido de la prueba

La carrera se disputará sobre el recorrido que a continuación se detalla, dividido en siete etapas.

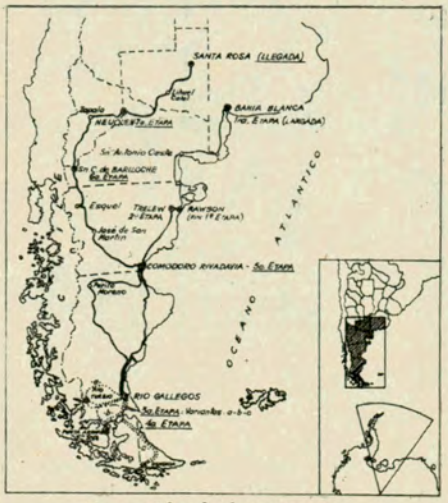
21 de octubre: 1ª etapa - *Bahía Blanca - Rawson*	790 km
22 de octubre: Descanso.	
23 de octubre: 2ª etapa - *Trelew - Río Gallegos*	900 „
24 de octubre: Descanso en *Río Gallegos.*	
25 y 26 de octubre: 3ª etapa-	



Reunión ofrecida por el Automóvil Club Argentino en obsequio de los delegados del interior de la CADAD, con motivo de realizarse la asamblea ordinaria de ese cuerpo. Asistieron el titular de la Entidad, delegados del interior, miembros directivos del A.C.A. y numerosos periodistas.



Durante el anuncio oficial a la prensa de la realización del Gran Premio Automovilístico YPF a la Patagonia, estuvieron presentes el embajador de Chile, doctor Hernán Videla Lira, el presidente del A.C.A. y miembros directivos de la Entidad, de CADAD y de la Comisión Asesora Permanente de Automovilismo Deportivo y Técnico.



Recorrido de la carrera.

	R. Gallegos - R. Turbio - R. Gallegos	590 ,,
	R. Gallegos - Punta Arenas - R. Gallegos	587 ,,
	R. Gallegos - Ushuaia - R. Gallegos	1.204 ,,
27	de octubre: Descanso en *Río Gallegos.*	
28	de octubre: 4ª etapa -*Río Gallegos - Comodoro Rivadavia*	1.177 ,,
29	de octubre: Descanso en *Comodoro Rivadavia.*	
30	de octubre: 5ª etapa - *C. Rivadavia - San Carlos de Bariloche*	896 ,,
31	de octubre: 6ª etapa - *San Carlos de Bariloche - Neuquén*	535 ,,
1º	de noviembre: Descanso en *Neuquén.*	
2	de noviembre: 7ª etapa - *Neuquén - Santa Rosa* ..	533 ,,

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

Vehículos admitidos

Serán admitidos en el *Gran Premio "Y.P.F. en La Patagonia"*, los automóviles homologados por la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.) y comprendidos en la Categoría "A" Grupo 2 del Anexo "J" del Código Deportivo Internacional para automóviles de *fabricación nacional* según los Decretos números 3693/59 y 6567/61 y/o automóviles importados similares a éstos y que respondan a las fichas de homologación de los modelos argentinos.

Los automóviles participantes deberán ajustarse a las especificaciones de las fichas de homologaciones concernientes con los cambios y montajes autorizados por el Anexo "J", aprobados y confirmados por la Comisión Deportiva Internacional de la F.I.A. para ser puestos en vigencia a partir del 1º de octubre de 1969.

Clases

CLASE "A" — Hasta 1.150 cc de cilindrada.

CLASE "B" — Superior a 1.150 cc hasta 2.000 cc de cilindrada.

CLASE "C" — Superior a 2.000 cc de cilindrada en adelante.

Fue habilitado el registro de inscripciones el 22 de setiembre último de 12 a 19 en el local de la Oficina de Carreras y Asuntos deportivos del A.C.A. y en la CADAC, Av. Libertador 1850, piso 7; Capital Federal, y será clausurado el 13 de octubre próximo. El costo de las inscripciones es el siguiente:

	Socios del A.C.A. o entidades afiliadas a la F.I.A.	No Socios y/o firmas concurrentes
CLASE "A"	$ 14.000	$ 16.000
CLASE "B"	$ 16.000	$ 18.000
CLASE "C"	$ 18.000	$ 20.000

Los premios

Los premios establecidos por el Automóvil Club Argentino alcanzan a $ 29.304.000. Damos a continuación los importes que abonará la entidad a los corredores que ocupen los diez primeros puestos en las tres categorías de la clasificación general, y a renglón seguido se enuncian los totales por categoría de cada una de las etapas:

CLASE "A"

	PILOTO	COPILOTO
Al 1º	$ 700.000.—	$ 70.000.—
Al 2º	,, 500.000.—	,, 50.000.—
Al 3º	,, 450.000.—	,, 45.000.—
Al 4º	,, 400.000.—	,, 40.000.—
Al 5º	,, 350.000.—	,, 35.000.—
Al 6º	,, 300.000.—	,, 30.000.—
Al 7º	,, 250.000.—	,, 25.000.—
Al 8º	,, 200.000.—	,, 20.000.—
Al 9º	,, 150.000.—	,, 15.000.—
Al 10º	,, 100.000.—	,, 10.000.—
	$ 3.400.000.—	$ 340.000.—

Total: $ 3.740.000.—

CLASE "B"

	PILOTO	COPILOTO
Al 1º	$ 1.000.000.—	$ 100.000.—
Al 2º	,, 700.000.—	,, 70.000.—
Al 3º	,, 500.000.—	,, 50.000.—
Al 4º	,, 450.000.—	,, 45.000.—
Al 5º	,, 400.000.—	,, 40.000.—
Al 6º	,, 350.000.—	,, 35.000.—
Al 7º	,, 300.000.—	,, 30.000.—
Al 8º	,, 250.000.—	,, 25.000.—
Al 9º	,, 200.000.—	,, 20.000.—
Al 10º	,, 150.000.—	,, 15.000.—
	$ 4.300.000.—	$ 430.000.—

Total: $ 4.730.000.—

CLASE "C"

	PILOTO	COPILOTO
Al 1º	$ 1.200.000.—	$ 120.000.—
Al 2º	,, 900.000.—	,, 90.000.—
Al 3º	,, 700.000.—	,, 70.000.—
Al 4º	,, 600.000.—	,, 60.000.—
Al 5º	,, 500.000.—	,, 50.000.—
Al 6º	,, 400.000.—	,, 40.000.—
Al 7º	,, 350.000.—	,, 35.000.—
Al 8º	,, 300.000.—	,, 30.000.—
Al 9º	,, 250.000.—	,, 25.000.—
Al 10º	,, 200.000.—	,, 20.000.—
	$ 5.400.000.—	$ 540.000.—

Total: $ 5.940.000.—

Las asignaciones por etapa

Los corredores obtendrán premios por etapa hasta la sexta colocación. Las asignaciones por cada categoría y por etapa son los siguientes:

CLASE "A": Primera etapa, $ 363.000; segunda, $ 528.000; tercera, $ 627.000; cuarta, $ 627.000; quinta, $ 737.000; sexta, $ 869.000, y séptima, $ 440.000.

CLASE "B": Primera etapa, $ 440.000; segunda, $ 627.000; tercera, $ 737.000; cuarta, $ 737.000; quinta, $ 869.000; sexta, $ 1.001.000, y séptima, $ 528.000.

CLASE "C": Primera etapa, $ 528.000;

segunda, $ 737.000; tercera, $ 869.000; cuarta, $ 869.000; quinta, $ 1.001.000; sexta, $ 1.133.000, y séptima, $ 627.000.

Agasajo a delegados a la asamblea de la CADAD

En los salones de la sede central del Automóvil Club Argentino se ofreció un cóctel en agasajo de los delegados de las federaciones del interior que asistieron a la primera asamblea ordinaria de la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo (CADAD).

Participaron de la reunión miembros directivos del Automóvil Club Argentino, de la CADAD y periodistas. En la oportunidad el presidente del A.C.A. expresó, en un breve brindis, su satisfacción por la presencia de los representantes del interior del país, augurándoles el mejor éxito en las deliberaciones. Refiriéndose al periodismo, el doctor Carman manifestó que los hombres de prensa cumplen una tarea de gran significación en lo que hace a la proyección del deporte automotor en el orden nacional, felicitándolos, finalmente por esa labor constructiva.

Visión económica e internacional de Chile

Sobre ese tema disertó en el A.C.A. el Embajador Hernán Videla Lira

En el salón de actos de la Institución, el Automóvil Club Argentino realizó la sesión inaugural del ciclo de conferencias denominado "América en el Automóvil Club", organizado por la Comisión Asesora Permanente de Actividades Culturales que preside el doctor Belisario Moreno Hueyo.

El acto contó con la presencia de una nutrida y calificada concurrencia entre la que se encontraban además del presidente y del secretario de la institución, el director del área América del Sur de la Cancillería, embajador Guillermo de la Plaza; el subsecretario de Relaciones Exteriores Dr. José María Alvarez de Toledo; el presidente de la Asamblea de delegados, ingeniero Eduardo Pous Peña; el secretario del mismo cuerpo señor Guillermo Mirás, y otras personas representativas de círculos diplomáticos, sociales, del turismo, etcétera, y en su transcurso el embajador de Chile acreditado ante el gobierno de nuestro país, doctor Hernán Videla Lira, disertó sobre el tema: "Visión Económica e Internacional de Chile".

Presentó al orador el titular de la Comisión organizadora, doctor Belisario Moreno Hueyo, quien, recordó que a su padre, el señor Julio Moreno, como Ministro de Guerra del Presidente Hipólito Yrigoyen, le cupo el privilegio de inaugurar solemnemente en Buenos Aires, el 18 de setiembre de 1918, el monumento al insigne general Bernardo O'Higgins.

Agregó que esa y otras circunstancias que también evocó, formaban un marco muy especial y emotivo para presentar al embajador Hernán Videla Lira "dignísimo embajador de su gobierno, caballero cabal, sobresaliente orador adornado por otras excelsas virtudes que lo destacan por su clara inteligencia en todos los círculos en que actúa".

Enumeró a continuación las múltiples e importantes funciones que desempeñó en su patria el doctor Videla Lira quien como embajador, dijo el doctor Moreno Hueyo, "ha conseguido mantener y acrecentar las relaciones fraternales entre Chile y la Argentina".

La conferencia

Luego ocupó la tribuna el embajador de Chile. El orador inició su disertación afirmando que "los chilenos conciben a América como una sociedad pluralista de naciones, en la cual, una realidad total como la del mundo contemporáneo, nos obliga a reconocer y a tratar con recíproco respeto, diferentes regímenes políticos, distintas ideologías y diversos sistemas económicos.

"Siempre hemos considerado como reglas fundamentales de las relaciones internacionales —dijo el diplomático chileno—, el respeto del principio básico de la no intervención en los asuntos internos de cada país y el ejercicio irrestricto del derecho de autodeterminación de los pueblos. Entre las naciones latinoamericanas, además —agregó—, verificamos la existencia de una fundamental comunidad de intereses a cuya expresión e institucionalización creemos un deber contribuir.

"Por todo ello, —afirmó seguidamen-



De izquierda a derecha: el presidente de la Asamblea de Delegados del A.C.A., ingeniero Eduardo Pous Peña; el subsecretario de Relaciones Exteriores, doctor José María Alvarez de Toledo; el presidente de la Institución, doctor César C. Carman; el embajador de Chile, doctor Hernán Videla Lira, durante su conferencia, y el presidente de la Comisión Asesora Pemanente de Actividades Culturales, doctor Belisario Moreno Hueyo, quien hizo la presentación del disertante.



Aspecto parcial de la concurrencia que asistió al acto inaugural del ciclo "América en el Automóvil Club Argentino", durante el cual el embajador de Chile, doctor Hernán Videla Lira, disertó sobre "Visión económica e internacional de Chile".

te, es que ambicionamos una real comunidad americana, en que los derechos del hombre sean efectivamente protegidos y que la agresión interna de la miseria sea combatida con igual seguridad y agilidad que la externa. Estas ideas son las que han guiado la política exterior de Chile."

Citó después párrafos del discurso pronunciado por el Presidente Frei en la sesión inaugural de la reunión efectuada por CECLA en Viña del Mar y refiriéndose específicamente a las relaciones argentino-chilenas, dijo: "El comercio entre los dos países ha alcanzado niveles record en los últimos años y todo hace pensar que continuará en ascenso. Hay, pues, intereses de gran magnitud, muy reales y concretos en ambos lados de la Cordillera que indican la necesidad de que nuestras relaciones en todos los planos alcancen y se mantengan en un nivel óptimo de colaboración, franqueza y solidaridad".

En seguida expresó que su gobierno "ha continuado impulsando con realismo y sin desmayo la tarea de perfeccionar y consolidar el proceso de integración económica latinoamericana a través de mecanismos flexibles y cada vez más dinámicos". Mencionó especialmente, en este sentido, al Plan Andino, cuyos aspectos centrales analizó.

Afirmó después que el proceso de su realización llevará 11 años, al cabo de los cuales —concluyó— "tendríamos en el ámbito andino eliminadas las barreras arancelarias y se habría construido una frontera arancelaria común frente a los terceros países".

El embajador Videla Lira, finalmente, expuso las medidas económicas adoptadas en su patria, no ya en el plano multinacional sino en el estrictamente nacional chileno y especficamente en la "política del cobre".

Mencionó el acuerdo logrado que condujo a la llamada "Nacionalización Pactada" de Chuquicamata, Salvador y Potrerillos, y sus características principales.

Por último, se refirió al turismo, que constituye —dijo— "uno de los aspectos más importantes de la integración argentino-chilena".

Comunicado:

TURISMO INTERNACIONAL

A los señores asociados que aún tengan en su poder la Libreta de Pases 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).

Procederemos así a reintegrarles la caución por ellos depositada, de 500 ó 1.000 pesos, según corresponda.

Se inician importantes obras viales en Formosa

Firmóse un convenio adicional con la Entidad



El gobernador de la Provincia de Formosa, coronel (RE) Augusto Guillermo Sosa Laprida (centro), suscribe simultáneamente con el titular del Automóvil Club Argentino un convenio ampliatorio de otro anterior sobre el desarrollo turístico de dicha provincia. A la izquierda de la foto, el tesorero de la Entidad, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli.



Monolito que se levantó en el lugar donde se iniciaron los trabajos de pavimentación de la Ruta Nacional N° 81. En el fondo se observan algunas máquinas de la empresa vial encargada de la importante obra.

Se efectuaron recientemente en Formosa las ceremonias inaugurales de las obras de construcción de las rutas nacionales 81 y 86, de importancia fundamental para esa provincia. En ocasión de realizarse la puesta en marcha de los trabajos de la ruta 81, circunstancia que coincidió con la extensa gira realizada por el norte del país por una comitiva del Automóvil Club Argentino, presidida por su titular, el gobernador de Formosa destacó la importancia de la obra que en beneficio del turismo y de las construcciones viales realiza la Entidad.

La ceremonia de la iniciación de los trabajos de la ruta 81 contó con la presencia de autoridades nacionales, provinciales, municipales, de las fuerzas vivas de la ciudad de Formosa y de la comitiva del Automóvil Club Argentino.

Durante este acto habló en primer término el presidente de la Dirección Provincial de Vialidad, ingeniero Luis Schattner, quien manifestó que con esa ceremonia se daba comienzo efectivo en el terreno a los trabajos de pavimentación de la Ruta Nacional N° 81, en su primer tramo desde la ciudad de Formosa hasta Puerto Pilagás.

A continuación hizo uso de la palabra el representante de la Federación Económica de Formosa, señor Francisco De Hertelendy, quien en representación de las fuerzas vivas destacó la necesidad e importancia de esta ruta, nexo de unión entre el Este y el Oeste.

En último término ocupó la tribuna el coronel (R) Augusto Guillermo Sosa Laprida, quien entre otros conceptos expresó: "Toda obra aislada tiene muy poco o ningún significado para el progreso, si no es proyectada en unión, planificada con otro grupo de obras. Este concepto extendido al desarrollo estatal, fue expresado por la Provincia en oportunidad de la primera reunión de Junta de Gobernadores en mayo del año 1967.

"Ahora se ha sumado otro factor —dijo a continuación—, que es el de ventas de tierras fiscales, para que el interior desarrolle su economía, y la coordinación ferroviaria con el puerto de Formosa. La Ruta Nacional N° 81, cuyas obras hoy se inician, proyecta a Formosa hacia la intercomunicación interregional del noreste con el noroeste, y le da un significado de ruta internacional que incluso con su complejo vial conectará el Pacífico con el Atlántico y unirá a cinco países. Eso ya tiene otra dimensión.

"Este camino llegará no sólo hacia el Pacífico, sino que va a llegar al Atlántico. De ahí el significado del Puente Formosa-Alberdi, que no tiene nada que ver con el puente que se puede hacer frente a Asunción, porque el puente Formosa Alberdi conectaría de este a oeste la comunicación del Pacífico con el Atlántico.

"Esta es una fecha histórica, no sólo para la provincia de Formosa sino para la región del noreste y también para la del noroeste.

"Quería hacer referencia también —dijo luego— a un hecho muy importante: los caminos son arterias por las cuales no sólo transita el comercio, los productos de intercambio comercial (el poderío económico se desarrolla en base a los caminos). Este camino no va a matar el ferrocarril, como se había dicho. Este camino lo va a fortalecer porque por él se conectará en forma transversal también a todas las áreas de desarrollo que está realizando la provincia."

Los planes del A.C.A.

"Pero hay un hecho importante —expresó más adelante— (de ahí la presencia significativa de las autoridades del Automóvil Club Argentino) y que se refiere al turismo. El pueblo argentino está ansioso de ver, recorrer el país. Piensen ustedes que las zonas bien organizadas han hecho del turismo una industria realmente importante, con beneficios para todo el mundo: para el turista y para el poblador lugareño.

"En esto se halla abocado, en tarea gigantesca y patriótica, el Automóvil Club Argentino. De ahí la presencia de las altas autoridades del A.C.A. tenga un amplio significado. La numerosa comitiva que preside el doctor Carman ha culminado en este momento una extensa recorrida por todo el interior de la provincia y ya tiene elaborado un extenso plan sobre el cual hemos hablado en una forma muy rápida hace algunos instantes y que hemos de concretar en beneficio del pueblo argentino.

"Esta ceremonia —dijo finalmente— vamos a repetirla la semana que viene con respecto a la Ruta Nacional Nº 86.

"Y para terminar les diré que el segundo tramo de la Ruta Nacional Nº 81, de Puerto Pilagá a Gran Guardia, ha sido licitado; y el segundo de la Ruta Nacional Nº 86, de Empalme Ruta 4 a Laguna Blanca, si se cumplen los planes, será licitado en breve; y si los planes también se cumplen, la licitación de la 81 hasta Pirané, será lanzada antes de fin de año. También en la 86, la licitación del tramo correspondiente hasta Espinillo será lanzada antes de fin de año. Y esto es posible gracias al esfuerzo mancomunado de Vialidad Provincial y Vialidad Nacional."

A continuación se procedió a descubrir un monolito recordatorio con dos placas de bronce conmemorando la iniciación de los trabajos de esta ruta nacional. Posteriormente se procedió a la firma del acta de replanteo, dando así iniciación de los trabajos. El acta de referencia fue suscripta, en representación de la Empresa Argentina de Construcciones Públicas S. A. C. I. F., por el ingeniero Ricardo A. Testorelli, y por Vialidad Provincial, por el ingeniero Pedro César González.

Posteriormente fue servido un lunch que la Compañía Constructora ofreció a los asistentes.

Convenio con el Automóvil Club Argentino

Luego de la extensa visita realizada por la comitiva del Automóvil Club Argentino por el norte argentino, volvieron a reunirse, esta vez en la sede central de la Entidad, el gobernador de Formosa, coronel (R) Augusto G. Sosa Laprida, y el doctor César C. Carman, con la presencia de autoridades de esa provincia y del A.C.A., y suscribieron en sencilla ceremonia un acuerdo ampliatorio de uno anterior, que se refiere al complejo de desarrollo turístico de Formosa. Por dicho convenio la provincia cede al Automóvil Club Argentino un terreno en el cruce de las rutas 81 y 95 para la construcción de una estación de servicio y motel; de otro terreno en la ciudad capital para la erección de un centro servicial y de una filial del club; y por último, un terreno en la localidad de Clorinda, destinado a una estación de servicio.

T 236

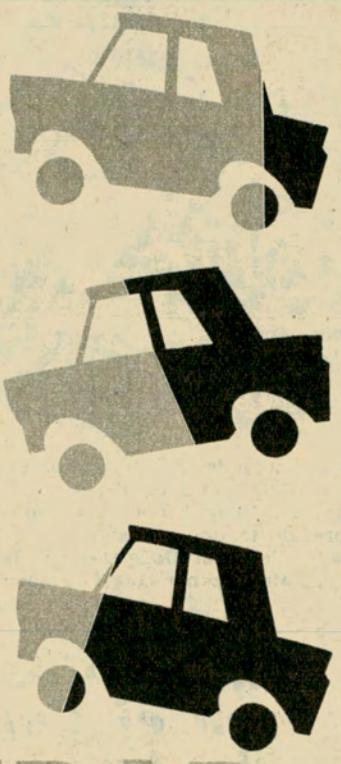
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO
Av. Sarmiento y Av. Casares (Parque 3 de Febrero) - T. E. 72-0488
LA ENSEÑANZA COMPRENDE:
A - EXAMEN PSICOTECNICO Y CLINICO
B - CURSOS PRACTICOS
- DE DIRECCION Y CAMBIOS EN "AUTO ENTRENADOR"
- DE MANEJO EN LA PISTA DE APRENDIZAJE

C - CURSOS TEORICOS (EDUCACION VIAL)
- RESPONSABILIDAD DEL FUTURO CONDUCTOR
- SEÑALAMIENTO
- LEYES DE TRANSITO
- ACCIDENTES
- SEGUROS

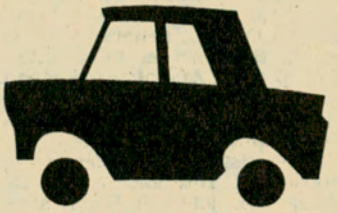
AL CONCRETAR LA INSCRIPCION SE INICIA EL CURSO
INFORMES: DE LUNES A VIERNES DE 7.30 A 21.30 Hs.



PUBLICIDAD A.C.A.



PARA ASEGURAR SU AUTOMOVIL



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

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



El presidente del A.C.A. pronuncia una alocución durante el acto realizado en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito. Se encuentran, además, de izquierda a derecha: el Subsecretario del Interior, doctor Darío Saráchaga; el general Solari; el presidente de la Asamblea de Delegados del A.C.A., ingeniero Eduardo Pous Peña; el jefe del Departamento Transporte de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, señor Luis A. Pradaude; y el presidente del Touring Club Argentino, señor Federico Fernández Pita.



El general (RE) Ovidio J. A. Solari, ex presidente del Consejo Nacional de Educación Técnica, pronuncia su discurso para referirse al convenio suscripto con el Automóvil Club Argentino.

Suscribióse un convenio con el Consejo Nacional de Educación Técnica

En las instalaciones del Parque 3 de Febrero de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino, se efectuó la ceremonia durante la cual el ex presidente del Consejo Nacional de Educación Técnica (CONET), general (RE) Ovidio J. A. Solari, y el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, suscribieron un convenio de cooperación técnica entre ambos organismos.

Al acto asistieron también el Subsecretario del Interior, doctor Darío Saráchaga; el jefe del Departamento de Transportes de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, señor Luis A. Pradaude, en representación del titular, general de brigada (R) Manuel Iricíbar; el asesor del CONET, doctor Liniers de Estrada; el ingeniero Luis Macario, de Planeamiento de la Gerencia Comercial de Y.P.F., y otras autoridades nacionales y municipales; el presidente del Touring Club Argentino, señor F. Fernández Pita; miembros de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino; el presidente de la Asamblea de Delegados, ingeniero Eduardo Pous Peña; altos funcionarios de la Entidad y numeroso público.

Se inició el acto con la presentación de las banderas de ceremonias de ambas instituciones, y a continuación fue ejecutado el Himno Nacional Argentino. Seguidamente se dio lectura al convenio a suscribir, donde se establece que dada la política de promoción de la educación técnica, en sus diversos niveles y modalidades, que sostiene el CONET, éste puede proveer al Automóvil Club Argentino un servicio de cooperación técnica, asistencia específica y asesoramiento, destinado a la formación de instructores para la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito. El Automóvil Club Argentino, por su parte, utilizará este personal para el dictado de cursos de adiestramiento de conducción, mantenimiento y mecánica liviana, mediante la aplicación de la metodología adoptada por el CONET para el desarrollo de actividades de formación profesional acelerada.

A continuación, para referirse a la importancia del convenio suscripto, pronunciaron sendos discursos el general Solari y el doctor Carman, cuyos textos damos a continuación.

Palabras del Gral. Solari

"Una vez más tengo el honor, como presidente del Consejo Nacional de Educación Técnica, de suscribir, con una entidad privada, un convenio destinado a la formación profesional acelerada.

"Y es con profunda satisfacción e íntimo orgullo que participo de un acto como éste —que no por repetido es menos trascendental—, ya que demuestra el éxito de esta experiencia en la que se han volcado los mayores esfuerzos y cifrado las más grandes esperanzas.

"En el régimen de prioridades de la política educacional auspiciada por el CONET, la formación profesional ocupa un lugar de privilegio, pero indiscutiblemente la acción de este organismo no podría haber dado los excelentes resultados obtenidos hasta el momento si no contara con el decidido apoyo de organismos y empresas que emprenden, como el Automóvil Club Argentino, una nueva etapa en la capacitación de su personal.

"A su visión de futuro, el CONET aporta su caudal de conocimientos y su bagaje de experiencias, con la absoluta seguridad de que está haciendo Patria, en el más amplio sentido de la palabra, al promover el bienestar y el progreso tanto individual como colectivo.

"La relación y el trabajo en común del CONET con instituciones públicas y privadas, mediante las cuales este organismo asume la tarea de perfeccionar las técnicas laborales del personal al mismo tiempo que amplía el campo de experiencia directa en el trabajo y en la empresa, da la pauta de cómo en este sector de la enseñanza se trata de concretar la tarea formativa a las demandas del proceso económico y social.

"Al agradecer al Automóvil Club Argentino la confianza depositada en nuestros planes y programas, así como en los instructores que los pondrán en ejecución, hago público el deseo de que los beneficios de este convenio lleguen a toda la población y permitan un real aprovechamiento del esfuerzo realizado en bien de la comunidad."

Palabras del Dr. César C. Carman

"Estamos celebrando la incorporación de esta Escuela Técnica de Conducción y Tránsito que hemos fundado hace 7 años, al ámbito educacional del Consejo Nacional de Educación Técnica. Es éste un honor que multiplica nuestra responsabilidad, porque desde hoy entramos a formar parte de una gran organización de docencia especializada, y será necesario que

extrememos nuestros esfuerzos para seguir mereciendo la distinción que nos han otorgado.

"Todos los argentinos debieran conocer la obra de largo alcance que está realizando el Consejo Nacional de Educación Técnica. Su acción no debe contarse solamente por el hecho de que controla en la actualidad nada menos que 415 escuelas industriales, con doble y aún triple turno, diseminadas en todo el territorio de la República; lo que realmente importa destacar es que ese Consejo está formando una densa generación de profesionales y técnicos preparados para contribuir al desarrollo orgánico de la industria nacional. Y es muy importante señalar también que este poderoso impulso y esa orientación educacional que parte del Consejo Nacional de Educación Técnica abarcan todas las posibilidades positivas que una institución especializada adecuadamente dirigida puede ofrecer.

"Esto, precisamente, explica la incorporación de nuestra Escuela Técnica a la esfera de actividades del Consejo. El progreso técnico exige entusiasmo, esfuerzos y sacrificios, pero, por otro lado, presenta riesgos que a menudo se transforman en amenazas tangibles o en peligros reales y efectivos. Por ejemplo, la tecnificación, es decir, la motorización del transporte de personas y bienes, implica automáticamente la aparición del gravísimo peligro de los conductores no suficientemente hábiles o simplemente carentes del sentido de su responsabilidad social. Esto no es una conjetura, sino un resultado que las estadísticas exhiben en todo su pavoroso significado. Y es en este punto donde se destaca la misión que debe cumplir un instituto docente como nuestra Escuela Técnica. No se trata sólo de que enseñe a conducir bien, sino de que inculquemos en cada conductor la conciencia de su deber de respetar en la vía pública, desde la máquina que conduce, los derechos de sus conciudadanos y convecinos. Y es esto lo que estamos haciendo, y creemos que con éxito creciente. Por esto nos enorgullece poder decir que han pasado por las aulas y pistas de esta Escuela, en apenas 7 años, 25.548 alumnos ya egresados y bien calificados. Y agregaré que la Escuela, desde su fundación, ha colaborado siempre con distintas reparticiones del Estado —Ejército, Armada, Policía, Bomberos, Ministerio de Transporte, Banco de la Nación, Gas del Estado, Secretaría de Industria y Comercio, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, etc.; con la Municipalidad de esta Capital, con la Provincia de Buenos Aires, y aun con muchos entes privados—, para educar y habilitar a sus conductores: más de 43.000 pasaron por nuestras aulas y laboratorios psicotécnicos.

"Recordaré que una reciente estadística publicada por la Asociación Americana de Automóviles, sobre la base de 800 conductores preparados y entrenados en institutos adecuados, que no son solamente los de mecánica y conducción, sino inclusive las aulas de muchas universidades americanas y aun de sus escuelas primarias, comparados con otros tantos conductores que no tuvieron esa preparación, pone en evidencia que los primeros sólo fueron causantes de 24 accidentes de tránsito, los segundos participaron o causaron 112; que fueron arrestados 31 de aquéllos y 219 de éstos, que incurrieron en 45 contravenciones los primeros y en 438 los segundos. Estas cifras son de una elocuencia demostrativa absoluta. Si recurriésemos a las estadísticas policiales nuestras, con relación a los egresados de nuestra Escuela, comprobaríamos resultados similares a los que acabo de mencionar.

Ahora, pues, formamos parte de la gran familia de enseñantes técnicos sujetos a un plan nacional coordinado, y esto nos impone la necesidad de ampliar la órbita de nuestra acción. Este no es el menos importante de los motivos que hacen tan significativa la construcción de esta Escuela, precisamente en el Parque 3 de Febrero. Creemos firmemente que con esta obra hemos contribuido a embellecer este rincón maravilloso del ámbito urbano. Y al abrir este Instituto al acceso de niños y menores, como lo estamos haciendo, proporcionándoles atracciones sanas y la posibilidad de familiarizarse con los símbolos, señales y reglamentaciones del tránsito, acrecentamos las perspectivas de que estos futuros conductores adquieran un sentido concreto de su responsabilidad ante la sociedad de que forman parte.

"Consecuentemente con el sentido nacional de toda la obra del Automóvil Club Argentino, hemos de multiplicar en el futuro la fundación de escuelas como ésta. Ya hemos creado, con el apoyo positivo de las autoridades locales, y está funcionando con éxito, un instituto de este tipo en Santiago del Estero. Nos servirá de experiencia "piloto", porque es nuestro propósito definido crear establecimientos similares en todas las capitales de las provincias y también en otras ciudades importantes del país."

Conferencia del profesor Gelly y Obes:

"Hombres e ideas en el Congreso de Tucumán"

El profesor Carlos María Gelly y Obes disertó en el salón de actos del Automóvil Club Argentino sobre el tema: "Hombres e ideas en el Congreso de Tucumán".

La reunión, que contó con una numerosa y calificada concurrencia, fue organizada por la Comisión Asesora Permanente de Actividades Culturales que preside el doctor Belisario Moreno Hueyo, quien, al presentar al orador, dijo que con ese acto el Automóvil Club Argentino rinde su homenaje al Congreso que tuvo la gloria de proclamar la independencia patria el 9 de julio de 1916.

Al referirse a la personalidad del profesor Gelly y Obes, expresó entre otras cosas:

"La personalidad del profesor Carlos María Gelly y Obes, que hoy honra nuestra tribuna, es ampliamente conocida por su proficua y calificada actuación en la enseñanza y en otras diferentes expresiones de la cultura. Es un publicista de fina y elegante pluma; sus publicaciones, su actuación en la cátedra y sus temas preferidos como conferencista, lo destacan como historiador".

Del profesor Gelly y Obes

A continuación ocupó la tribuna el profesor Gelly y Obes, quien entre otros conceptos, expresó: "La Nación reconoce en el origen de su existencia soberana un sello de autenticidad heroica. La definición independiente de Tucumán tiene ese carácter distintivo. La época histórica, los medios y las posibilidades propios del país que nacía, la conducta e inquietudes de los congresales, lo prueban fehacientemente".

Se refirió en seguida a los factores circunstanciales y personales que concluyeron en el proceso de la gesta emancipadora, e hizo una sucinta exposición de las ideas confrontadas en las sesiones de la histórica convención. Enriqueció después con muchos datos biográficos la semblanza que hizo de los congresales y destacó, entre los caracteres distintivos de la asamblea, la definición de su ideario religioso.

El profesor Gelly y Obes dio término a su disertación expresando: "Un grupo de juramentados en un julio tucumano, puso bajo la protección de Dios la existencia digna a que aspiran los hombres libres, dando para su tiempo y para la posteridad un alto ejemplo moral".



De izquierda a derecha: Ing. Eduardo Pous Peña; el Prof. Carlos María Gelly y Obes, en un momento de su discurso; el Dr. César C. Carman; el presidente de la Comisión Asesora Permanente de Actividades Culturales, Dr. Belisario Moreno Hueyo y el embajador de Dinamarca, Dr. With Paulson.

Promoción del turismo a Tierra del Fuego

Importantes proyectos de la Entidad

Con el propósito de realizar diversas gestiones destinadas a la incrementación del turismo en el Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas Adyacentes, y al mismo tiempo considerar la creación de las condiciones favorables para una eficiente infraestructura en ese orden, concurrieron a la sede central del Automóvil Club Argentino el presidente de la Filial de Ushuaia, doctor Guillermo Mazzella, y el secretario de la misma, señor Marcelo Rapela, quien a su vez se desempeña en la función de Director de Cultura de dicho territorio.

Entrevistaron a las autoridades de la Entidad y altos funcionarios del A.C.A., y en el curso de las conversaciones se estudiaron las necesidades y prioridades de realizaciones de la Institución.

Informaron los miembros directivos sureños que la temporada última había sido óptima y que se habían superado todas las previsiones respecto de la llegada de turistas a la zona de Tierra del Fuego. Estimaciones sobre los viajeros llegados en auto, ómnibus o avión consideraron que el mayor número correspondió a la ciudad de Buenos Aires y provincias de Córdoba, Buenos Aires, Corrientes, Misiones, y otras. Superados todos los cálculos, en algún momento se excedió la capacidad de alojamiento y hubo que recurrir a medidas extremas para solucionar el problema. Señalaron al mismo tiempo que fueron numerosos los turistas que llegaron a la isla con sus carpas y equipos y no tuvieron ninguna clase de dificultades.

Comodidades que ofrece el A.C.A.

Entrevistados por AUTOCLUB los visitantes —doctor Mazzella y señor Rapela— informaron que el Automóvil Club Argentino ofrece comodidades en las dos principales ciudades de la isla de Tierra del Fuego —Ushuaia y Río Grande— y, además, en dos lugares de gran belleza panorámica, como son Lapataia y Lago Escondido. Asimismo, la Entidad ofrece a los asociados el servicio a los automotores en dos estaciones adheridas en Ushuaia y Río Grande.

Con referencia a los propósitos de expansión del Automóvil Club Argentino en materia de turismo, nos explicaron que los planes de la Entidad son ideas recientes, resultado de las visitas realizadas por comitivas presididas por el doctor Carman, y sugerencias y estudios realizados por la Filial.

Consideraron luego que la prioridad en el Territorio es el hospedaje, cuya capacidad es actualmente reducida. Pero que se desea la incentivación para el ingreso de corrientes turísticas en forma constante y permanente.

El arribo a la isla

Expusieron los problemas de arribo a la isla, que se realiza por tres vías: aérea, marítima y terrestre. Por esta última persisten en la actualidad los problemas derivados del tránsito por Chile, los cuales fueron puntualizados en AUTOCLUB en diversas oportunidades.

Informaron luego, que no obstante estar en vísperas de llegar a una solución, ante la inminencia del dictamen de la comisión que estudia la instalación del "Hovercraft", se cree factible poner en vigencia el sistema de paso por Chile, aplicando el mismo tratamiento establecido mediante resolución Nº 1.797/967, dictada en expediente Nº 487.474/66 D.N.A.,

Conclusiones

Por último llegaron a la conclusión de que toda acción de promoción turística deberá conjugarse con la mayor capacidad hotelera. Existían dos posibles soluciones: un terreno de ubicación privilegiada, vecino al aeropuerto, que fue inspeccionado en su oportunidad por la comitiva del A.C.A. y que la Filial considera conveniente para la construcción de un hotel o motel, ya sea adaptando el edificio existente en el terreno o construyendo uno enteramente nuevo; dicha construcción podría ser completada agregando un comedor independiente y lugar para estacionamiento de automóviles, con puesto de abastecimiento o estación de servicio anexa. Considerarán, además, la posibilidad de gestionar la cesión de un terreno de una hectárea o más, fuera del ejido urbano y en lugar adecuado, para la construcción de un hotel o motel.

Asimismo, la Filial considera el proyecto de habilitar "campings", anexos a los paradores que el gobierno territorial construye en la orilla del río Pipo y del río Oliva. El gobierno territorial dará término a la construcción de los paradores (confitería, restaurante y sala de estar) aproximadamente a fin de año, considerándose el interés de que el A.C.A. amplie los contratos existentes con las autoridades de Tierra del Fuego y acepte la explotación de los mismos.

La Filial estima factible la realización de gestiones tendientes a lograr la explotación de los albergues de la Juventud, que tienen capacidad para cincuenta personas, aproximadamente, cada uno, que existen en Río Grande y otro en Ushuaia.

Expresaron luego que no existe hasta el momento ninguna estación caminera de la Entidad en el curso de 236 kilómetros entre Río Grande y Usuhaia, considerándose que una estación de esa clase debería instalarse en las inmediaciones de la hostería Petrel, junto al Lago Escondido.



El presidente de la Filial de Ushuaia, doctor Guillermo Mazzella y el secretario de la misma, señor Marcelo Rapela, hacen declaraciones para AUTOCLUB sobre las posibilidades turísticas de Tierra del Fuego.

Excursiones turísticas

En los primeros días del actual mes de octubre partieron desde esta capital los contingentes de las excursiones "Litoraleña", a las Cataratas del Iguazú", y "Norte Argentino", a las provincias del noroeste argentino, organizadas por la Institución.

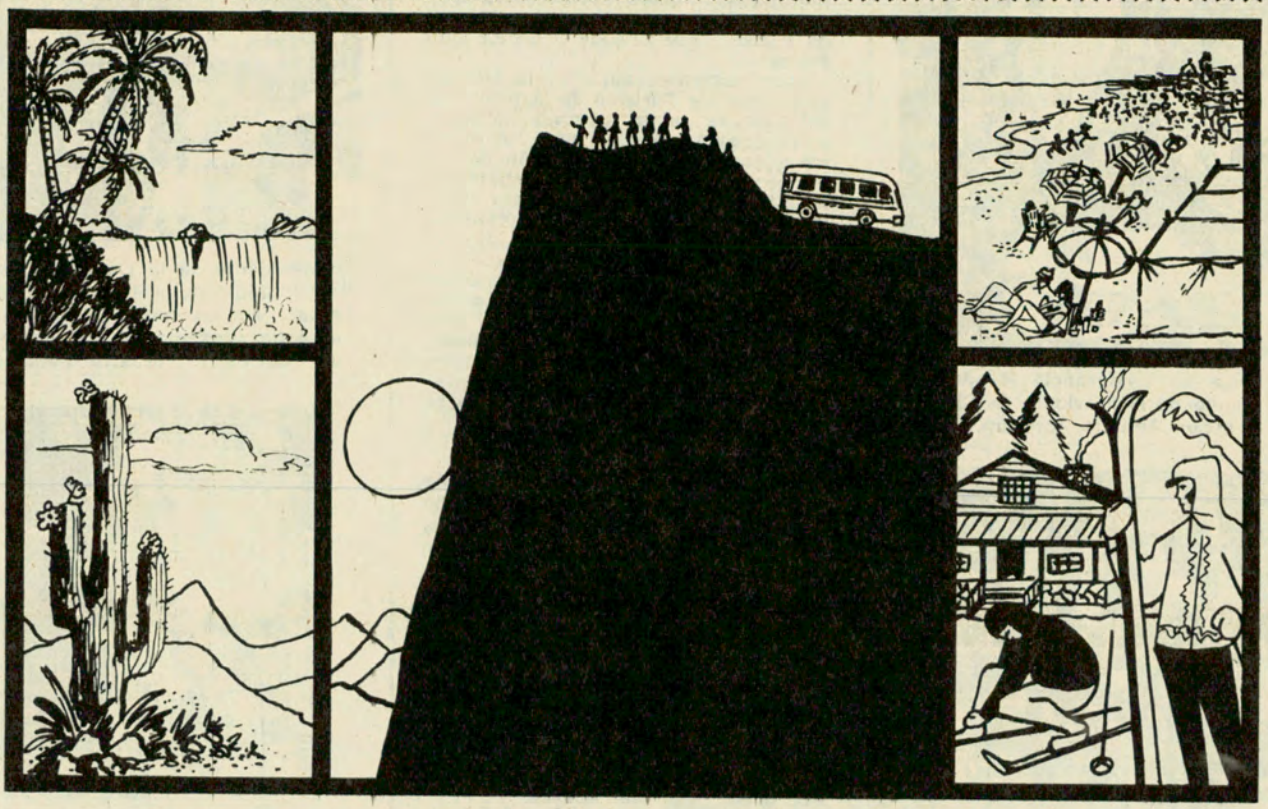
La excursión "Sur argentino y chileno", también organizada por el A.C.A., tendrá salidas el 5 de diciembre próximo; 5 y 25 de enero; 13 de febrero, y 2 de marzo, con un costo de $ 165.000 por persona.

Incluye visitas a Río Gallegos, Calafate, Puerto Natales, Punta Arenas, Río Grande, Ushuaia, Laguna Escondida, Río Gallegos y regreso.

El viaje de ida y vuelta desde Buenos Aires a Río Gallegos se efectuará en "jet". Los viajes terrestres, en ómnibus. Para esta excursión se requiere cédula de identidad o libreta de enrolamiento o cívica y certificado de vacuna antivariólica internacional. En cuanto a la documentación necesaria para ciudadanos extranjeros, éstos deben efectuar la correspondiente consulta en la Oficina de Turismo Internacional, en la sede central del A.C.A.

PROGRAMA
DE EXCURSIONES

CONOZCA LA ARGENTINA



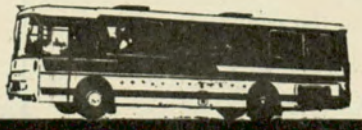
EXCURSIONES COLECTIVAS

- **CATARATAS DEL IGUAZU**
  Corrientes - Posadas - Foz do Iguaçu - Pto. Stroessner Uruguaicna - Paraná. 13 días de duración. Salida: 8 y 22 de octubre.
- **NORTE ARGENTINO**
  Córdoba - Sgo. del Estero - Tucumán - Salta - Jujuy Catamarca - La Rioja. 17 días de duración. Salida: 10 y 31 de octubre.
- **PUERTO MADRYN Y PENINSULA VALDES**
  Isla de los Pájaros - Punta Norte (apostadero de elefantes marinos) - Dique Ameghino - Rawson - Gaiman. 8 días de duración. Salidas: 12 y 26 de octubre - 9 y 23 de noviembre - 7 y 21 de diciembre.
- **MAR Y SIERRAS**
  Necochea - Mar del Plata - Tandil - Sierra de la Ventana. 8 días de duración. Salidas: 1º de noviembre y 7 de diciembre.
- **BARILOCHE**
  12 días de duración. Salida: 3 de diciembre.
- **SUR ARGENTINO Y CHILENO**
  Lago Argentino - Torres del Paine - Punta Arenas - Río Grande - Ushuaia - Lapataia. 17 días de duración. Salidas: 5 de diciembre - 5 y 25 de enero - 13 de febrero - 2 de marzo.

EXCURSIONES INDIVIDUALES A:

Bariloche - Córdoba - Iguazú - Ushuaia - Salidas diarias.

VENTA PERMANENTE DE PASAJES AEREOS Y MARITIMOS



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: Av. DEL LIBERTADOR 1850 – TEL. 83-6061

FILIALES: LA PLATA, MAR DEL PLATA, BAHIA BLANCA, TUCUMAN, SALTA, SANTA FE, ROSARIO, PARANA, CORDOBA, MENDOZA, NEUQUEN, C. RIVADAVIA

PUBLICIDAD A. C. A.

"Jueves Turísticos ACA"



Pronuncia su conferencia el director de Turismo de la Provincia de Chubut, señor Antonio Torrejón.

Con notable éxito de público prosiguieron realizándose en el salón de actos de la institución las reuniones denominadas "Jueves Turísticos A.C.A.", organizadas por la Comisión Asesora de Turismo, que preside el doctor Luis Petraglia.

Sucesivamente ocuparon la tribuna el director de Turismo de la provincia del Chubut, señor Antonio Torrejón, quien disertó sobre "Chubut, un nuevo concepto para la conservación de recursos naturales y su aprovechamiento turístico"; el señor Carlos J. Furbatto, quien habló sobre "Argentina, paisajes, fiestas y leyendas", y el doctor Jesús G. Cadahía Sáa, quien desarrolló el tema "Visión Panorámica de la Antártida Argentina". Todas las conferencias fueron ilustradas con proyección de diapositivas. Previamente se exhibieron films documentales de países extranjeros. La presentación de los oradores estuvo a cargo del doctor Luis Petraglia.



Vista parcial del público asistente a una de las reuniones de "Jueves Turísticos A.C.A.".



El presidente de la Comisión Asesora de Turismo, doctor Luis Petraglia (derecha), en un momento de su discurso de presentación del orador, señor Carlos J. Furbatto (izquierda).



El presidente de la Asociación Antártica Argentina, doctor Jesús Cadahía Sáa, durante su disertación.

Autoridades del ACA

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 Pradère 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

Convenio con la provincia de Río Negro

En el transcurso de una ceremonia que se efectuó en dependencias del Automóvil Club Argentino, quedó suscripto un convenio entre esta institución y el gobierno de la provincia de Río Negro, mediante el cual ésta entrega en propiedad al A.C.A., para su explotación, un amplio complejo turístico que comprende edificios para moteles y campamentos en las localidades de Cipolletti, General Roca, Choele-Choel y Los Menucos, y asimismo, un complejo turístico integrado por una confitería restaurante y bungalows, en el balneario Las Grutas.

El acuerdo fue suscripto por el ministro de Asuntos Sociales a cargo de la cartera de Economía, doctor Víctor R. De Vera, en representación del gobierno de aquella provincia, y por las autoridades estatutarias del Automóvil Club Argentino.

En la ocasión, el doctor De Vera pronunció un discurso, en el que, entre otros conceptos, expresó: "La representación del gobierno de la provincia de Río Negro, que en mi carácter de ministro de Asuntos Sociales a cargo de la cartera de Economía, invisto para el acto que desarrollamos, me depara la satisfacción de hacer este contacto con el Automóvil Club, en cuyo prestigio se acrisolan inquietudes y valores que muchas veces ha sido necesario destacar y señalar al reconocimiento general".

Afirmó luego que Río Negro es la "antesala turística de una extraordinaria extensión lacustre cordillerana, que trasciende sus propios límites y donde la conjunción de montaña, lago, playa, bosque, nieve, glaciar, río, agua termal y clima, determina una de las cuencas turísticas de mayor porvenir en el mundo". "Entonces", agregó, "está plenamente justificada la preocupación del gobierno de Río Negro por dotar a la Provincia de un sistema infraestructural y de servicios, del que forman parte las edificaciones que hoy nos comprometemos a entregar al Automóvil Club Argentino".

Finalmente, el presidente del A.C.A. improvisó un breve discurso durante el cual señaló la trascendencia del acto realizado.



De izquierda a derecha: el ministro de Asuntos Sociales a cargo de la cartera de Economía de la provincia de Río Negro, doctor Víctor R. De Vera; el presidente del A.C.A., y el secretario de la comisión directiva de la Entidad, ingeniero Abel M. Lissarrague.

VICEPRESIDENTE:
Sr. Oscar San Miguel

SECRETARIO:
Dr. Manuel Pérez Taboada

VOCALES TITULARES:
Dr. Eduardo Astarloa
Dr. Luis F. Orcoyen

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

LENTES DE CONTACTO
PUPILENT-VOSS
PLASTIC CONTACT LENS ARGENTINA S. A.
AVDA. PTE. ROQUE SAENZ PEÑA 720
TEL. 34-9969 Y 9701 • BUENOS AIRES

T 866

LO MAS PERFECTO



PUPILENT

UNICOS LENTES DE CONTACTO
ANTISEPTICOS (Antimicrobianos)

- El mejor material (Aseptoplast)
- La técnica más avanzada (NOMOGRAM)
- Y la mayor experiencia internacional, avalada por nuestra casa matriz WESLEY-JESSEN de Chicago, brindan a Ud. la seguridad de un uso total.

Si su médico oculista le receta lentes de contacto, decida por lo mejor: **PUPILENT extra fino.**

PRUEBAS SIN CARGO NI COMPROMISO • FINANCIACION
DIRECTOR TECNICO: ERWIN H. VOSS

Sucursales:

PUPILENT CORDOBA
Deán Funes 280

PUPILENT MAR DEL PLATA
Córdoba 1793 - 1º piso

PUPILENT MENDOZA
General Paz 78

Agentes asociados:

PUPILENT AVELLANEDA
Mitre 2015

PUPILENT AZUL
Burgos 589

PUPILENT BAHIA BLANCA
Mitre 344

PUPILENT CORRIENTES
Córdoba 863

PUPILENT GOYA
Colón 650

PUPILENT LA PLATA
Diagonal 74 Nº 1560

PUPILENT NECOCHEA
Av. 59 Nº 2711

PUPILENT OLAVARRIA
Cnel. Suárez y Rivadavia

PUPILENT PEHUAJO
Mitre 330

PUPILENT SALTA
Belgrano y Balcarce

PUPILENT SAN JUAN
Laprida 21 este

PUPILENT TUCUMAN
Córdoba 652

PUPILENT VILLA BALLESTER
Vicente López 97

Se inauguró en Santiago del Estero una Escuela de Conducción y Tránsito

Se inauguró recientemente, por acuerdo entre la Municipalidad de la ciudad de Santiago del Estero y el Automóvil Club Argentino, la primera Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del interior del país la que cuenta con una pista de aprendizaje en la zona parquizada junto al río Dulce.

Asistieron a la ceremonia el gobernador de la provincia general Carlos A. Uriondo; el ministro interino de Gobierno, capitán Belisario Arévalo; el intendente municipal de la capital, Dr. Pedro Larreina; los secretarios de Gobierno, Obras Públicas y Finanzas del municipio, Dr. Raúl Rava, arquitecto Alfredo Degano y contador Virgilio Secco, respectivamente, y una comitiva del Automóvil Club Argentino integrada por el vocal de la Comisión Directiva y presidente de la Comisión Asesora Especial de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, escribano Eduardo Casás; el Delegado a la Asamblea, Sr. Alfonso Castellanos Esquiú; el director de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito de Buenos Aires, Ing. Gabriel Lamarque; el Gerente Técnico y de Estaciones, Sr. Carlos Iribarnegaray; el presidente de la filial local del Automóvil Club Argentino, Dr. José F. L. Castiglione; el vicepresidente, Dr. Luis Bertrand, y los Sres. Pablo Gallizia, Moisés Matach, Julio C. Tarchini, Dr. E. Chazarreta y Manuel Arce.

Izaron la Bandera Argentina el Gral. Uriondo y el Dr. Castiglione y luego habló el intendente municipal Dr. Larreina, quien señaló que "el crecimiento del tránsito y los accidentes que se producen, han creado la necesidad de considerar la seguridad del conductor, del peatón y del futuro conductor. La creación de esta escuela ha dado paso a una de las etapas de ese aprendizaje, educación y conducción. La Filial local del ACA —dijo finalmente—, cuya iniciativa tuvo rápido eco en la municipalidad de Santiago del Estero, permitió concretar mediante un convenio este importante proyecto".

Palabras del escribano Casás

Ocupó luego la tribuna, el esc. Eduardo Casás, quien expresó su satisfacción por lo mucho que se puede lograr con el esfuerzo mancomunado de los poderes públicos y las instituciones intermedias, que, como el ACA, se hallan animadas por una auténtica vocación argentinista. Dijo además que la estadística de la Asociación Americana de Automovilistas, de EE.UU., señala que sobre 800 conductores preparados y entrenados en institutos adecuados, que no son sólo los de mecánica y conducción, sino inclusive las aulas de muchas universidades y escuelas primarias, comparados con otros tantos conductores que no han tenido preparación, mientras los primeros sólo fueron causantes de 24 accidentes de tránsito, los segundos participaron o causaron 112; que fueron arrestados 31 de aquéllos y 219 de éstos; y que incurrieron en 45 contravenciones los primeros y en 438 los segundos. Manifestó después que el ACA, con su presencia en Santiago, ratificaba su afán por llegar con su acción y cometido a todos los lugares del país.

Del doctor Castiglione

Por último el Dr. Castiglione señaló que en 1966 se habían producido 49.000 muertes en el mundo por accidentes automovilísticos y que en ese lapso, en la guerra de Vietnam, los muertos sólo habían sido 1.724. Destacó, asimismo, la colaboración de la Intendencia Municipal y de la Federación Económica santiagueñas para la concreción de la obra en un esfuerzo común con el ACA.

Recorrida por la pista

Los asistentes realizaron una recorrida por la pista, que tiene una extensión de 2,5 Kms. La columna fue encabezada por los vehículos que se utilizarán en la enseñanza, guiados por quienes tendrán a su cargo dicha tarea.



Vista parcial de la pista de la nueva Escuela Técnica de Conducción y Tránsito que fue inaugurada en la ciudad de Santiago del Estero.

El ACA ofrece alojamiento en Punta del Este

El ACA ofrece a sus asociados alojamiento en el moderno Motel Chiberta, de ese renombrado balneario uruguayo.

Se trata de departamentos exteriores con capacidad para tres y cuatro personas con baño privado, heladera eléctrica, agua caliente, además de servicio de mucamas y reposición periódica de ropa de cama y de baño, cafetería y restaurante.

Se indican a continuación las tarifas a regir:

Alojamiento con desayuno incluido: octubre y noviembre de 1969

Dos personas (mínimo) .	$ 2.800
Tres personas	„ 3.500
Cuatro personas	„ 4.200

Diciembre de 1969

Dos personas (mínimo) .	$ 3.850
Tres personas	„ 4.550
Cuatro personas	„ 5.250

Enero y Febrero de 1970

Dos personas	$ 5.950
Tres personas	„ 6.650
Cuatro personas	„ 7.350

Marzo de 1970

Dos personas	$ 3.850
Tres personas	„ 4.550
Cuatro personas	„ 5.250

Hasta el 31 de diciembre de 1969

Alojamiento por 15 días: 10 por ciento de descuento.

Servicio de Cafetería y Restaurante

Almuerzo y cena: (pensión completa) ...	$ 1.540
Almuerzo o cena: (media pensión)	„ 840

Menú a "la carte": precios razonables.

El alojamiento individual abonará la tarifa establecida para dos personas, y sobre las tarifas precedentes no se cobrará porcentaje ni laudo y podrán ser modificadas sin previo aviso.

Los pedidos de reservaciones podrán efectuarlos los señores socios en las oficinas de Viajes y Turismo de la Casa Central, y en sus filiales del Interior.

Constituyéronse nuevas Comisiones Asesoras



PERSONAL

El vicepresidente 1º de la Institución señor Federico Lajud, presidió la reunión constitutiva de la Comisión Asesora Especial de Personal, cuyo titular es el ingeniero Abel M. Lissarrague. Completan dicha Comisión el escribano Enrique F. Ghezzi, el doctor Ricardo E. Aráoz y el escribano Roberto V. Vitale.



PESCA

El presidente del ACA asiste a la sesión constitutiva de la Comisión Asesora de Pesca, cuya presidencia está a cargo del Sr. Lucilo del Castillo, y que integran los señores Jorge Víctor Lacheze, Félix García Hernández, Dr. José Llauró, Boris Kupchik, Camilo Aguiar, Carlos Taubenschlag y Romeo Dufau.

VIALIDAD Y COMUNICACIONES

La Comisión Asesora de Vialidad y Comunicaciones se constituyó con la presencia del titular del Automóvil Club Argentino y del delegado Sr. Alfonso Castellanos Esquiú, quienes aparecen en la foto junto con el presidente de la Comisión, Ing. Mario L. Negri, los miembros, ingenieros Abel M. Lissarrague y Emilio E. J. Ferro, y el jefe de la División Tránsito y Señalamiento, señor Raúl Harsich.





PATAGONIA

Con la presencia del titular del ACA se constituyó la Comisión Asesora Especial para la Patagonia, que preside el Ing. Emilio E. J. Ferro e integran los siguientes miembros: Sr. Ernesto Soneyra, Sr. Bernardo González, Dr. Benito L. Boullin, Ing. Armando Ulled, Sr. Víctor Machinea y Cap. de Navío (R) Mario A. Paillás.



ESCUELA DE MECANICA

Reunión realizada por la Comisión Especial para la Escuela de Mecánica que preside el Ing. Roberto A. Cubillo e integran los siguientes miembros: Esc. Adolfo Scarano, Ing. Rafael Sierra y Esc. Roberto V. Vitale. Asistió a la reunión el coordinador general de esa Escuela, señor José María Hermida.



INTERPRETACION, SOCIOS Y PREVISION

El presidente y el vicepresidente 1º de la Entidad encabezaron la reunión constitutiva de la Comisión Asesora Permanente de Interpretación, Socios y Previsión, cuyo titular es el Dr. Eduardo A. Ortiz. El Esc. Roberto V. Vitale es vicepresidente, y la completan los siguientes miembros: Dr. Edgardo M. Alberti, Sr. Jorge Arana Elizalde, Dr. Carlos A. Castrillo, Dr. Alberto F. Daurat, Dr. Juan J. Etala, Dr. Mario J. Fandiño, Dr. Jorge Fortich Ribero, Dr. Eduardo A. García Pullés, Dr. Edgardo Goldaracena, Dr. Alberto J. Lozano, Dr. Víctor R. Maletti, Dr. Agustín C. Matienzo, Dr. Horacio A. Méndez Chavarría, Dr. Román R. Rivera, Dr. Carlos A. Sánchez Vincente, Sr. Adolfo H. Silvano, Dr. Rafael Sarando, Dr. Alberto H. Valdez Oderigo y Dr. Luis A. Vincent Gache.



ASUNTOS LEGALES

Se efectuó recientemente la reunión constitutiva de la Comisión Asesora Especial de Asuntos Legales, con asistencia del presidente y vicepresidente 1º de la Entidad. La mencionada Comisión es presidida por el doctor Roberto N. Lobos, vicepresidente 2º del ACA, e integrada por los doctores Ricardo E. Aráoz, Marcelo Gowland Acosta, Belisario Moreno Hueyo y Eduardo A. Ortiz.

Ley Nacional de Tránsito

Solicitan la aprobación del proyecto

Las autoridades del Automóvil Club Argentino han dirigido una nota al Secretario de Estado de Transporte e interino de Obras Públicas de la Nación, ingeniero Armando S. Ressia, solicitándole su decidido apoyo para acelerar el proceso destinado a obtener la aprobación, por parte del Poder Ejecutivo Nacional, del proyecto de Ley Nacional de Tránsito redactado por la comisión especial creada a tal efecto por la Dirección Nacional de Vialidad, con la facultad que le confiere el decreto-ley Nº 505/58.

Luego de manifestar que la citada comisión estuvo integrada por organismos e instituciones oficiales y privadas de reconocida idoneidad en la materia, se afirma que el proyecto de ley cuya redacción le fue confiada se basa en el minucioso estudio de nuestra realidad, las leyes y/o reglamentaciones vigentes en nuestro país y en el extranjero, las recomendaciones de carácter internacional del X Congreso Panamericano de Carreteras y de la Convención sobre Circulación Vial reunida en Viena en 1968, y las contribuciones técnico-legales aportadas por entidades nacionales especializadas en la materia, lo que ha permitido que el proyecto elevado "esté ajustado a las exigencias de la actualidad y del futuro previsible, atendiendo particularmente a la seguridad vial que requiere el tránsito en nuestras calles y carreteras".

(Sigue en pág. 165)

LETRA VIVA

por Ulises
PARA AUTOCLUB

VIGENCIA DE ARLT

La *Fabril Editora* ha puesto al alcance de las generaciones jóvenes (y no demasiado provistas de fondos) cinco obras de Roberto Arlt. Son *Los Siete Locos, Los Lanzallamas, El Criador de Gorilas, El Jorobadito* y *El Amor Brujo,* en volúmenes cuidadosamente impresos, pero económicos. Esta laudable publicación subraya el hecho de la vigencia total de este gran novelista de Buenos Aires. Si viviera, Arlt estaría cerca de los 70 años. A los 18 ya estaba anticipando mucho de la novela y de la antinovela que iba a predominar —y muchas veces sin su orden interior, sin su fuerza de expresión, sin la delimitación casi clásica de sus caracteres— en la narrativa de ahora. Arlt metía una mano liberada de prejuicios, ardiente y estremecida, en la pulpa de la vida que lo cercaba. Esto ha hecho de sus novelas, cuentos, bocetos periodísticos y obras de teatro una auténtica letra viva. En ellos el valor testimonial, de rara perfección, se enlaza con un neto talento creador. En la vida azarosa y compleja del escritor de hace tres décadas, acuciado por la necesidad existencial que nunca hubiera podido satisfacer, ni mínimamente, la venta de sus libros, no tuvo mucho tiempo para corregir. Pero, a diferencia de lo que sucede con muchos escritores de ahora que cobran suculentos derechos de autor, tampoco publicó borradores. Aprovechó todo el contenido de las palabras, pero poniéndolas en libertad, sacudiendo su tremenda vetustez. Por eso Roberto Arlt estará para siempre en la raíz del idioma de los argentinos, esa tentativa que, enlazándose con la de toda nuestra América, va dando autonomía y verdad al idioma español, más allá de una circunstancia meramente hereditaria, en nuevas latitudes, respetuosas de la grandeza de un Quevedo o de un Valle Inclán, pero urgidas de una capacidad especial de expresión, atinente al lugar y a los hombres del continente.

POLITICA Y DELITO

El notorio y controvertido Hans Magnus Enzensberger, mostrando que cualquier tarea es fácil al acostumbrado a la alta disciplina de la poesía, es el autor de un terrible mosaico, *Política y Delito,* que acaba de dar a la prensa, en buena versión de Lucas Sala, la renovadora editorial *Seix Barral,* tan atenta a multiplicar títulos no convencionales en el área hispánica. El poeta es también, como este libro lo prueba, un notable ensayista. El término que Montaigne, su creador, jerarquizara, muchas veces cayó en el pantanal de las divagaciones pomposas. Enzensberger, compartamos o no sus conclusiones, que pueden flirtear agudamente con el cinismo, analiza a un padre de la patria, en la figura de Trujillo, con habilidad que nos recuerda a otros grandes en el tema: Valle Inclán, el de *Tirano Banderas,* y Miguel Angel Asturias, el de *El Señor Presidente;* se sumerge luego en el horror del asesinato de Wilma Montesi; teoriza sobre la traición; se ocupa de Chicago, modelo de una sociedad terrorista; nos habla de los pasquines, de las bombas, a las que irónicamente (en parte) llama revulsivamente *"las bellas almas del terror".* Desde sus reflexiones ante una celda encristalada hasta su sorprendente teoría de la traición, Hans Magnus Enzensberger ha escrito un libro cálido, chocante, espléndido, que es muy difícil dejar, una vez comenzado. El principal mérito de Enzensberger es desenredar una madeja atroz, de cosas mucho tiempo más susurradas que dichas, con preclara agresividad.

DE NUEVO KORDON



Ninguna antología del cuento podría prescindir de varios de los relatos escritos por Bernardo Kordon. La rica fluencia narrativa es connatural en él y ya muchas pequeñas obras maestras que están en las recopilaciones, tituladas *Domingo en el Río, Vagabundo en Tombuctú* o *Un Día Menos,* son clásicos de la literatura nacional. Ahora Bernardo Kordon publica *Hacele bien a la Gente,* volumen que trae diez relatos, publicado por Jorge Alvarez. Cuentos bien porteños, incluida una irónica desaparición de Buenos Aires y una tercera fundación hacia 3536, continúan una veta en la que Kordon, el maestro de *Alias Gardelito,* señorea de nuevo el ámbito formidable de la gran ciudad. Corona el libro un tríptico chileno. Todas las virtudes de narrador que, con rara constancia, señaló en Kordon la crítica más recalcitrante, siguen presentes en el nuevo volumen. Verdadera letra viva, ésta de Kordon que, al mismo tiempo que nos sujeta al poderoso encanto de los caracteres y de las incidencias que pone en juego, nos lo muestra en la total posesión de un lenguaje personalísimo. Y de tanta habilidad, que sabe plegarse al modo de cada personaje, cuando llega a esos instantes de precioso coloquialismo, que son algunos de los ejercicios brillantes de dominio narrativo que explican la consagración de Bernardo Kordon como uno de nuestros mejores cuentistas.

VOZ DE RAFAEL ALBERTI

Nos dicen versos de Rafael Alberti el propio autor y los intérpretes españoles Nuria Espert y Adolfo Marsillach, con fondo musical interpretado a la viella por Miguel Angel Tallante, bajo la dirección de José Miguel Velloso, en un nuevo disco de la colección Aguilar *La Palabra.* Unas treinta composiciones del poeta, surgen en su austera plenitud. Aquí no se trata de declamar, sino de decir, dejando a la poesía en primer término, El modo operativo no puede ser mejor. Así recobramos *Madre, vísteme a la usanza, A la divina proporción, Si mi voz muriera en tierra, Lo que dejé para ti* y tantas otras composiciones memorables del gran poeta que por tantos años residiera en nuestro país.

EL COMPADRITO

De la colaboración de Jorge Luis Borges y Silvina Bullrich, sobre uno de los temas preferidos desde hace mucho por el primero de los nombrados, ha surgido *El Compadrito (Su destino, sus barrios, su música).* Se trata de una notable antología, con textos de Fray Mocho, Laurentino C. Mejías, Angel G. Villoldo, Carriego, el propio Borges y muchos otros autores que van desde Vicente Fidel López, que nos habla de las orillas de 1810, hasta Ignacio B. Anzoátegui. Es evidente que todo lo que se refiere a la realidad de nuestro país interesa cada día más. Se ha dejado de lado el esnobismo extranjerizante, para examinar nuestra propia problemática. Es por eso que se tornan muy vivas páginas prácticamente olvidadas durante mucho tiempo, sobre asuntos que sólo hubieran suscitado desdén hace no más de tres décadas. La presentación del volumen, enriquecido con múltiples grabados y fotografías, realza su muy especial atractivo. ♠



AUTORES Y LIBROS

Libros Recibidos

BERNARDO CANAL FEIJOO: Tungasuka (Ed. Argentores).
CESAR TIEMPO: Pan criollo (Ed. Argentores).
GONZALEZ CARBALHO: Arrabal de Carriego - Cornamusa (Ed. Argentores).
ABEL SANTA CRUZ: Los ojos llenos de amor (Ed. Argentores).
GUILLERMO SAVLOFF: Educación de la comunidad (Ed. Omeba).
JOSE A. MURILLO REVELES: La reforma educativa mexicana (Ed. Omeba).
GUY DES CARS: La rebelde (Ed. Juan Goyanarte).
SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA Y EDUCACION: Panorama cultural 1968.
GIOCONDA DE ZABATTA: 16 pintores de Avellaneda (Ed. de la autora).
HERBERT READ: Arte y alienación (Ed. Proyección).
JULIAN A. REY: El niño ha nacido, y otros títulos (Ed. Cuadernos del Siroco).
R. V. RODRIGUEZ REYNOLDI: Bariloche y sus paseos (Ed. del autor).
CARLOS STIENNE: Pasto miel (Ed. del autor).
GERMAN ARCINIEGAS: Medio mundo entre un zapato (Ed. Sudamericana).
SALVADOR DE MADARIAGA: Ingleses, franceses y españoles (Ed. Sudamericana).
SALVADOR DE MADARIAGA: Bosquejo de Europa (Ed. Sudamericana).
LAZARO LIACHO: Sobre el filo de la vida (Ed. Candelabro).
ELIE WIESEL: El mendigo de Jerusalem (Ed. Candelabro).
SAMUEL TARNOPOLSKY: La mitad de nada (Ed. Candelabro).
JAVIER PEREZ PARACHU: Pensamientos (Ed. Castellví, Santa Fe).
FILIBERTO REULA: Historia de Entre Ríos, 2 vol. (Ed. Castellví, Santa Fe).
LEOPOLDO CHIZZINI MELO: Tacuara y Chamorro (Ed. Castellví, Santa Fe).
JOAQUIN CASTELLANOS: El viaje eterno - El borracho (Ed. Castellví, Santa Fe).
JULIAN CACERES FREYRE: El Encuentro o Tincunaco - Las fiestas religiosas tradicionales de San Nicolás de Bari y el Niño Alcalde en la ciudad de La Rioja (Separata, Ed. "Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología).
BERNARDO GONZALEZ ARRILI: Andasolo (Ed. Obras de B.G.A.).
COMISARIADO GENERAL DE TURISMO DE FRANCIA: Parcs et châteaux de France, con una introducción del Duque de Luynes (Ed. oficial).
JOSE J. C. VALENTI: Estudio del ambiente social, económico y político en el que actuó el Congreso de 1853 (sin mención de editorial).
JOSE J. C. VALENTI: La impotencia como causal de nulidad de matrimonio (sin mención de editorial).
SERVICIO INFORMATIVO ESPAÑOL, (MADRID): España en su prensa (Ed. oficial).
ANTONIO AGUILAR: Las aguas fuertemente mineralizadas de San Juan (Ed. Sanjuanina).
ARMANDO ALONSO PIÑEIRO: Collage siglo XX (Ed. Rodolfo Alonso).
JACK LONDON: El llamado de la selva (Ed. Rodolfo Alonso).
MARQUES DE SADE: La Marquesa de Gange (Ed. Rodolfo Alonso).
EDGAR MORIN, ROLAND BARTHES, MARTIN HEIDEGGER Y OTROS: La cuestión de los intelectuales (Ed. Rodolfo Alonso).
AMALIA SANCHEZ SIVORI: La ciudad de cinc (Ed. Américalee).
JAMES LEQUEUX: Planetas y satélites (Ed. Columba).
JORGE L. GARCIA VENTURINI: Qué es la filosofía de la historia (Ed. Columba).
CORNELIO FABRO: La dialéctica de Hegel (Ed. Columba).
HORACIO ESTOL: Nueva York de cerca (Ed. Goncourt).
RAQUEL A. V. DE ASLA MORENO: Los gorriones también emigran (Ed. A. Peña Lillo).
RAQUEL A. V. DE ASLA MORENO: Soledad en Otoño (sin mención de editor).
ELIAS CHUCAIR: Bajo cielo sur (Ed. del autor).
MARIA R. QUIROS DE ORDOÑEZ: Menos que nada (Ed. Instituto Amigos del Libro Argentino).
ELCIRA RIVARA FERRANDO: De los casos y las cosas (Ed. Colección Acanto).

EL ADOLESCENTE, LA ESCUELA SECUNDARIA Y LA JUVENTUD DE NUESTROS DIAS.

Por Delia Etcheverry

Pese a la vastedad del temario que anuncian el título y el índice de esta obra, con diez capítulos, notas complementarias, etc., lo que induce en el ánimo del lector la sensación de que debe tratarse de un trabajo meduloso, profundo y de dilatadas perspectivas —pedagógicas, en este caso—, ese extenso título nos desconcertó un tanto: nos pareció algo heterogéneo. Y aunque, atendiendo a la disciplina que cultiva la autora, se podía admitir que, por ejemplo, esa especie de "vocativo" que va a "la juventud de nuestros días" habría de vincularse con temas y técnicas educacionales, esta "presunción" resultó al final completamente errónea: el Capítulo X —24 páginas— nos sacó del error. Conviene aclarar esto.

Ya en la "Introducción" nos sorprendieron algunas "actitudes" verbales que tenían muy escasamente que ver con lo que sugiere el título del libro. Así, al referirse a la relación del adolescente-estudiante con su medio familiar y educacional, pregunta la autora si alguien se preocupa de instruirle "acerca de las luchas sociales" y si "le despejó el camino para que se informara de la situación real de millones de seres subalimentados, que viven en condiciones infrahumanas en países subdesarrollados y empobrecidos por la explotación de potencias imperialistas" (sic). Este beligerante tono dialéctico es conocido. ¿verdad? Pero es difícil descubrir la conexión entre estos complicados problemas político-sociales —expuestos por la señora Etcheverry con la vehemencia que se acaba de ver— con los de orden pedagógico que implica la organización racional, eficiente y útil de las escuelas secundarias. Menos clara aún —aunque explicable por otro camino de interpretación— nos pareció la "generosa" incursión que hace la autora, aquí y allá, en la Introducción como en el Capítulo I, en el campo de los efectos sexuales del desarrollo del adolescente. Por supuesto, también este tema debe formar parte de la preocupación de los pedagogos, en estos tiempos nuestros en que sus implicancias y derivaciones sirven para toda clase de menesteres (contando, además, con la alegre colaboración de cierto tipo de "psicólogos" y "psicoanalistas", nada mal orientados en el campo de las conveniencias profesionales), in-

⇨

clusive para abultar desaprensivamente los ingresos de las taquillas que contabilizan el éxito; lo sabemos. Pero es sorprendente, digamos, la fruición con que la autora, en este libro, mete las manos en esa masa cálida y resbaladiza.

Y vamos a sintetizar. De los nueve primeros capítulos de la obra, ocho y algo más están realmente dedicados a la educación, especialmente a la organización del régimen y de los programas educacionales en los países de las tres Américas y en algunos de Europa; pero todo está dicho aquí para censurarlos, para critícar acerbamente ese régimen, críticas a las que, naturalmente, no escapan los Estados Unidos, ¡cómo no! En cambio, no se encuentra una sola censura para el maravilloso sistema educacional de los Soviets y demás países detrás de la cortina, pareciendo así que la autora ignora la deformación espiritual y mental metódica que en esa vasta zona sufre la niñez y la juventud, desde la escuela primaria hasta la universidad misma. Esto nos obliga a pensar, por exclusión, que la señora Etcheverry considera paradisíacos esos regímenes educacionales.

Y ahora viene el décimo capítulo, agregado en esta edición al texto de la primera, que es de 1961. Y bien, todo él está dedicado a dos objetivos transparentes y casi confesados: primero a exaltar la conducta, la acción —inclusive la agresión y la violencia física— y el desborde, a menudo simplemente delictuoso, de los grupos de supuestos estudiantes o "activistas" de posición política e ideológica perfectamente caracterizada, que estimulados, orientados y dirigidos, desde la sombra o a pleno sol, han conseguido arrastrar tras ellos a otros estudiantes y estudiosos de buena fe para poder cometer, a su amparo, esos hechos que han conmovido a todas las conciencias limpias, sin "parti pris", del mundo civilizado. La autora recoge todo esto como una noble protesta de los espíritus "progresistas" y "libres" contra el "capitalismo occidental" (inclusive hace decir estas cosas, con citas fragmentarias, al propio Kennedy). Sería hasta casi cómico si no fuera tan trágico. Y más lo es cuando se advierte que la señora Etcheverry ha descartado u olvidado algunas pequeñas cosas que se llaman los indignos procesos a Guinzburg, Daniel, Siniavsky, Litvinov, etcétera, etcétera, o la huida, más actual, del escritor Kuznetsov por no poder soportar más el régimen cultural de su país. Para la autora de este libro, ese país debe ser un dechado de perfección, si juzgamos por el hecho de que su nombre, como el de Alemania Oriental y Polonia, por ejemplo, no tiene lugar alguno en ese Capítulo X, pese a todo lo que auténticamente sabemos, pese a la permanente tortura espiritual que padecen sus intelectuales conscientes de que lo son. Claro es que no nos referimos a los valientes directores de "Literaturnaya Gazeta", que mencionamos aquí sólo para indicar una dirección. Y esa defensa tácita parece ser el segundo objetivo, la misión verdadera del capítulo X. (M. G.)

"GRAND PRIX" EN LAS CARRERAS.

Por Michael Frewin

Siempre me han gustado los automóviles, esas extrañas máquinas autónomas que deslumbran —y a veces indignan— al peatón urbano y muy a menudo lo fascinan por su contenido humano, sin dejar de provocar su apenas disimulada hostilidad contra el personaje, supuestamente feliz, que las conduce. Repito que siempre he sentido una simpatía un tanto nostálgica por esas máquinas civilizadas; pero nunca he podido comprenderlas del todo. Mi diccionario técnico particular jamás llegó a contar con más de una docena o dos de vocablos usables para hacer alarde, de tanto en tanto, de cierta sabiduría en materia de mecánica y conducción. En suma, nunca he sabido nada de automóviles, salvo conducirlos más o menos decorosamente.

Y menos aún fue accesible para mi sensibilidad —demasiado "intelectualista", quizás— ese complejo mundo que se llama automovilismo deportivo. Muchas veces presencié su convulsionada agitación, en permanente proceso de fermentación, y no pocas me sentí sorprendido por los gestos, las palabras, las actitudes, las reacciones temperamentales, las controversias y la ansiedad perceptible, pese a la sonrisa que la disfrazaba, de esa exaltada y a menudo desconcertante versión del ser humano común que se llama piloto —o copiloto— de carreras, o mecánico de carreras; pero la intimidad vital y pasional de ese mundo en constante vibración seguía siendo para mí un misterio denso e impenetrable, y no alcanzaba a discernir si se trataba de una cifra demasiado complicada para mi entendimiento o si simplemente no había hallado la clave del espectáculo. Hasta que la descubrí un día en las páginas de un libro, éste que me sirve para escribir este un tanto deshilvanado comentario.

El título, en la edición original inglesa, literalmente reza así: "Los Grandes Premios internacionales en las carreras de automóviles"; pero no se trata sólo de una historia de estos premios ni de sus ganadores. El libro está integrado por cierto número de reportajes a grandes conductores o notas con investigaciones propias, realizados por periodistas especializados y hábiles; por artículos (recuerdos, observaciones y juicios, y a veces confesiones no deformadas) aparentemente escritos por algunos de esos extraños genios de la máquina y el volante (Enzo Ferrari, ex conductor y hoy fabricante de bólidos; Tazio Nuvolari y Juan Manuel Fangio —según dicen, los dos más grandes conductores de todos los tiempos—; Jim Clark, Mike Hawthorn, Brabham, Moss, los dos Hill, Gurney, etc.); por declaraciones y comentarios, a menudo muy ingeniosos y agudos, de hombres como el gran actor Peter Ustinov, automovilista de alma —y con muchos coches y libras esterlinas en su haber—, o como Lord Montagu de Beaulieu, fabuloso dueño de uno de los más extraordinarios museos privados de automóviles, sobre todo de ejemplares de carrera, etc., etc. Y todo esto que recordamos y que es solamente un brevísimo y muy incompleto resumen del extraordinario material acumulado por Michael Frewin, periodista especializado, a su vez, bajo cuyo nombre aparece este libro magníficamente ilustrado con profusión de retratos dinámicos y escenas impresionantes, forma un volumen —excelentemente impreso— en el que cada una de sus páginas constituye un luminoso objetivo fotográfico de lente múltiple, abierto sobre el mundo apasionante y multicolor de las carreras de automóviles, especialmente de las de Fórmula 1, que el autor llama definidamente de los "Grandes Premios" (Grands Prix), y sobre sus actores, directores, conductores, mecánicos, empresarios, etc., que aparecen con toda su estatura y todas sus pasiones, grandes y menores, con su coraje y su miedo, destacado todo eso sobre un escenario abigarrado que gira sin cesar, que nunca se detiene. Y adquieren sentido real y humano, y a menudo una sorprendente grandeza, nombres de hombres y lugares que hasta ayer, para el lector común, eran sólo jalones en la crónica periodística cotidiana. Un mundo de lucha y tensión, de vida y de muerte, que casi parece un producto de ficción y no una realidad inseparable de la imagen de nuestro tiempo. Es, en definitiva, un libro para los amantes o aficionados al automovilismo, y sobre todo para quienes apenas sospechan lo que es manejar un bólido que huye vertiginosamente a 250 ó 300 kilómetros por hora, en un circuito o una pista que se achican ante el conductor y que a menudo son para él una trampa mortal, que ni siquiera tiene la generosidad de compensarle con un retazo de gloria póstuma. (M. G.)

ANTOLOGIA POETICA HISPANOAMERICANA ACTUAL.

Por Mario Marcilese (tomo I)

Es éste un encomiable trabajo que exhibe la prolija investigación efectuada por el autor en la bibliografía poética —sin olvidar, por supuesto, las composiciones publicadas en órganos de la prensa periódica—, debida a autores hispanoamericanos. Si bien la selección es ecléctica y, por lo tanto, hasta cierto punto desprejuiciada, puede percibirse en este caso, como en el de cualquier otra antología del género, al margen de la buena fe del autor, es decir del recopilador —absolutamente indudable aquí—, cierta preferencia por determinadas formas y estilos. O quizás, a ratos, se tiene esa impresión simplemente porque el autor apenas si ha podido elegir uno o dos poemas de cada poeta incorporado a esta Antología, porque eran y son muchísimos los candidatos a semejante distinción.

El señor Marcilese, según se nos hace saber en un volante recibido junto con su obra y en el prólogo de ésta, se ha propuesto reforzar con ella los lazos espirituales entre los poetas, escritores e intelectuales de la América hispana. Deseamos que lo consiga, porque ese objetivo ciertamente nos atrae a todos. Y probablemente para hacer más sensible el efecto de su tarea, insertó en este volumen reproducciones de algunos de los magníficos cuadros del pintor argentino José Martorell. Es un acierto. (M. G.)

PARCS ET CHÂTEAUX DE FRANCE.

Editado por el Comisariado General de Turismo de Francia

Con una excelente presentación técnica e ilustrada con profusión de reproducciones de fotografías, grabados, dibujos artísticos y otros elementos decorativos de singular valor, fue editada esta guía de los más afamados parques y de los castillos de Francia, que pueden y debieran estar incluidos en los itinerarios turísticos de todos los viajeros que realmente deseen entrar en la intimidad objetiva —valga la aparente contradicción— de la historia de aquel país. Porque a medida que el lector recorre la generosa nómina de esos monumentos del pasado que la guía ofrece, percibe la vitalidad de los recuerdos que, sobre la campiña francesa u ocultos entre sus boscosos parques o en los dulces valles de sus serranías, siguen latiendo como si todavía se estuviese representando la historia cuyos acontecimientos animaron alguna vez ésos que de algún modo fueron los centros donde se inició y maduró la original civilización francesa. Agreguemos que, en apretada pero muy ilustrativa síntesis, cada nombre de esta guía está explicado con antecedentes y elementos informativos, histórico-sociales en particular, que hacen más atrayente este volumen. (M.G.)

* * *

SE ENTREGO EN ITALIA EL PREMIO "GUILLERMINA TRUZZOLI"

Por primera vez se ha entregado en Verona (Italia) el premio "Guillermina Truzzoli", para obras narrativas inéditas. Se trata de un concurso literario para italianos y argentinos, instituido por el señor Giovanni Truzzoli —hombre de negocios que desde hace años vive en La Plata— con un monto de un millón de liras. Se ha comunicado que, a partir del año próximo, el monto se elevará a cinco millones de liras.

En esta oportunidad compartieron el primer premio Marco Martini, de Verona, y Aurora Varela de Venturini, de La Plata. El segundo premio correspondió a Gino Creazzi, de Folgoria (Trento). Se entregaron, además, nueve medallas de oro, nueve de plata y nueve pergaminos, uno de éstos a nuestras colaboradoras Ana Emilia Lahitte y Ana María Junquet, conocidas escritoras y periodistas argentinas.

PANORAMA CULTURAL 1968.

Volumen editado por la Secretaría de Educación y Cultura de la Nación

Se trata de un trabajo de excelente redacción y presentación técnica, ilustrado con mucho acierto y que ofrece al lector, común o especializado, precisamente un panorama completo, y muy bien enfocado, de todas las actividades culturales, intelectuales y artísticas desarrolladas en nuestro país durante el año último. Sinceramente cabe felicitar a los autores de ese material y a quienes lo reunieron, como también a los que se ocuparon de la diagramación e impresión de la obra. (M. G.)

POEMAS DE CIUDAD EN TRES TIEMPOS.

Por Rubén Cavadini

Nostalgia veinteañera es el sentimiento que satura este libro de poemas; desborda de sus páginas y llega al espíritu desprevenido del lector, y cuando éste ha cerrado el poemario sobre la última estrofa, no puede menos que asombrarse de que en nuestro tiempo de acero y uranio, de cal y cemento, de delincuencia precoz y sadismo juvenil, una inspiración genuinamente romántica aún encuentre lugar y tiempo para escribir canciones nostálgicas en el corazón de un muchacho que apenas si acaba de iniciar la marcha entre las acechanzas de los graníticos laberintos de la ciudad monstruosa. Pero así sucede a veces, y ahí está Cavadini diciendo esas cosas sentimentales, volcando su palpitante e indefinida sorpresa en versos que ya anuncian una próxima madurez de forma y estilo.

Pero no hay que alarmarse demasiado ante la insistente desazón del joven poeta. No hay nostalgia auténtica, no puede haberla bajo la claridad de la soleada mañana que él vive en realidad, aunque sus versos se acogen, de tanto en tanto, al refugio de las calles silenciosas y a veces sombrías. La nostalgia es el tesoro y a menudo la pena del recuerdo, de los recuerdos, y viene de atrás; pero a la edad del autor de estos poemas, quien en cada estrofa, aún a su pesar, habla de su iniciación en la vida y de su esperanza viva que se proyecta hacia adelante, todo es perspectiva de futuro, y afanes tan intensos como imprecisos, y deseos soñados que, no obstante ser sueños, con frecuencia chamuscan los rebordes del alma; y fe y certidumbre de que mañana... Todo es mañana y nada es recuerdo. Hasta la misma cara de la muchacha que asoma en los versos de Cavadini sin desembozarse del todo, es, en realidad, el anticipo confuso de lo que al día siguiente será tangible para el poeta. Y sólo entonces, tomará forma y perfil vivo la ciudad "en tres tiempos", que ahora solamente ha imaginado en su contradictoria "nostalgia" mañanera. (M. G.)

EN EL INVIERNO DE LAS CIUDADES.

Por Tennessee Williams

Los lectores, en general, de esta nuestra latitud del Continente conocen a Tennessee Williams por su obra teatral y no por sus versos, aunque, digámoslo incidentalmente, su prosa es muchas veces una cáustica poesía —demasiado cáustica en alguna página, quizás—, volcada en el molde cotidiano vulgar. Bien, este breve volumen que, con todo acierto puso en circulación Ediciones de la Flor, revela una de las fases menos conocidas de Williams, pero nos atrevemos a decir que, aunque de proyección más reducida, no es la menos expresiva de su personalidad. Técnica personalísima, imágenes que arden aún cuando llegan a través de la bruma de las ciudades, especialmente cuando brotan de la intimidad del poeta; muchos versos, si no todos, que parecen finamente trabajados a cincel y que no se sabe si son una lápida para sueños o un anticipo para la posteridad; y sobre todo eso, una inspiración que vibra en cada frase y en cada metáfora, traicionando la aguda y casi dolorosa sensibilidad de quien ha querido encerrarlas en la versátil forma de esos poemas. (M. G.) ♠

NOTÍCULAS

RECORD DE CONSTRUCCION

Sucedió en Hamburgo, Alemania Occidental. Un edificio completo, de siete pisos, fue iniciado, construido y terminado... en cinco (¡5!) días. Desde que se puso la primera piedra —así informa el "Suddeutsche Zeitung"—, sesenta especialistas del montaje (todos los elementos y unidades estaban prefabricados, evidentemente) se turnaron día y noche en la obra. A los dos días se habían ensamblado 301 del total de las 346 piezas. Cada diez minutos, una grúa especial levantaba esas piezas, cada una de las cuales pesaba varias toneladas. Mientras se montaba el 6º piso, en los inferiores se instalaba luz y agua, se tendía el suelo y se trabajaba en los ascensores. 2 días, 17 horas, 41 minutos y 23 segundos después, quedaba montado y terminado el 7º y último piso. Sin comentarios.

BONAPARTE

Oficial, General en Jefe, Primer Cónsul, Emperador, y después, el destierro y la muerte: toda la magnífica leyenda, es decir, toda la fabulosa historia auténtica que llevó al grande hombre sin par, desde su modesta casa natal de Córcega a la cumbre de los genuinos semidioses de forma humana, está "visualizada" —digamos así— mediante una nutrida colección de documentos y objetos seleccionados por la Biblioteca Nacional de París, donde será exhibida hasta mediados de octubre, en la Galería Mazarino.

ADELGAZAR COMIENDO

Un especialista en nutrición publica sus conclusiones sobre los regímenes para adelgazar en la revista inglesa "Slimming and Family Nutrition". Sostiene que el problema del adelgazamiento —comiendo— no depende de lo que se come, sino del momento en que se come. Una serie de experiencias demostró que es mejor ingerir 5 comidas livianas por día, que tres comidas importantes. El grupo de prueba que tomaba 5 comidas perdió peso mucho más rápidamente que el que tomaba 3, aunque ambos grupos estaban sometidos a la misma dieta y con igual riqueza en calorías. Todavía no se sabe con certeza cuál es la causa de esos resultados, aunque no faltan las hipótesis explicativas.

BUENA NOTICIA

El Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires ha dispuesto la construcción de un hospital subregional en el partido de La Matanza, dotado de las más completas y perfectas instalaciones necesarias para cumplir su misión. Ya se ha llamado a una licitación amplia, que comprende el proyecto, dirección técnica, construcciones, equipamiento integral y financiación. El presupuesto oficial estima el costo de la obra en 2.400 millones de pesos. Que se haga.

PALACIO IMPERIAL

En Tokio acaba de terminarse la construcción del nuevo Palacio Imperial. Está integrado por 7 edificios, que ocupan el mismo lugar donde se hallaba el viejo palacio, destruido durante un ataque aéreo, en mayo de 1945. La construcción del nuevo palacio llevó 4 años y 4 meses, y costó 13 mil millones de yens; trabajaron en ella 720.000 operarios.

EL-AL

No es ésta una sigla, sino que son dos palabras que en hebreo significa "hacia adelante" o "hacia arriba", y constituyen la denominación de la compañía nacional israelí de aviación. La empresa, ente oficial del Estado, acaba de celebrar su vigésimo aniversario, es decir, que nació y creció junto con su propio país. Ocupa en la actualidad el segundo puesto, en el orden mundial, en el índice de ocupación en vuelos transatlánticos.

UNA OPINION QUE COMPARTIMOS SIN RUBORIZARNOS

"Pero continuamos viviendo en un mundo que tiene el mismo aspecto de ayer. Pronto serán tan corrientes los viajes a la Luna como el envío de satélites de investigación al espacio. Y aunque el hombre llegue a crear estaciones espaciales, hacer vuelos a Marte o encontrar seres misteriosos en mundos lejanos, seguirá siendo un ser humano que en medio de su premura no deberá olvidar el consejo de Cándido: "cultiva tu propio jardín".

Así escribe Erich Peter en la "Stuttgarter Zeitung".

CUIDADO CON LAS IMITACIONES

La fabricación artificial de diamantes —bueno, por ahora para fines industriales— es hoy muy corriente, aunque el procedimiento sólo se conoce desde hace dos décadas; pero ya se producen alrededor de 10 millones de quilates. Atención, para el futuro, con los brillantes de joyería.

AGUA, GRACIAS A DIOS

En el oasis de Kufra, al sureste de Libia, Africa, se ha descubierto un gran lago de agua dulce subterráneo. Una de las fuentes construidas, ya suministra diariamente unos 150.000 hectolitros, y las reservas totales son calculadas en una cantidad equivalente a la que corre por el Nilo ¡en 200 años!

¿Podríamos encontrar algo así en Santiago del Estero, San Juan o La Rioja, donde tanta agua de la cordillera, o aún de ciertos ríos mediterráneos, desaparece en el subsuelo? Es una idea. Quizás tropezaríamos con asombrosas riquezas acuáticas, que en y para esas provincias valdrían más que el petróleo.

HOTELERIA Y TURISMO

El siguiente cuadro, que sacamos del boletín que edita ENIT, "Italia Noticias", ofrece una visión sintética del progreso de la hotelería italiana —con vistas al desarrollo del turismo, por supuesto—, en lo que se refiere al número de habitaciones que poseen las distintas categorías de hoteles y pensiones:

Categoría	*Año 1949*	*Año 1967*
Lujo y 1ª	26.303	52.952
Hoteles 2ª y Pensiones 1ª	40.549	130.009
Hoteles 3ª y Pensiones 2ª	48.513	184.916
Hoteles 4ª y Pensiones 3ª	45.206	214.868

Estas cifras debieran inducir en empresarios y autoridades argentinos la seria convicción de que el turismo sólo puede progresar aumentando los

hoteles... Y los caminos, naturalmente. Pero buenos hoteles y buenos caminos. Como en Italia. Y en Alemania. Y en Francia, y en España.

LA ERA DE LOS GIGANTES

Nos referimos a los aviones, claro está. Pero estos gigantes necesitan lugares apropiados, cubiertos y protegidos, para reposar de tanto en tanto; es decir, hangares que ya no pueden ser simples galpones. En el aeropuerto Rhein-Main, de Francfort, Alemania Occidental, la Lufthansa está construyendo el hangar más grande de la tierra, de 270 m de ancho y 100 m de longitud con una superficie cubierta de 27.000 m². Servirá para alojar los nuevos Boeing 747 —serán 6 en total—, el avión supersónico gigante capaz de transportar 490 pasajeros, con un fuselaje de 71 m y una envergadura de 60; sus tanques pueden contener 178.000 litros de combustible.

EXPORTACIONES INVISIBLES

Siguen siendo una tradición inglesa. Esas "exportaciones invisibles" de la Gran Bretaña, que comprenden el curioso, múltiple y heterogéneo rubro proveniente de las inversiones británicas en el exterior, los ingresos por pagos de servicios bancarios, las rentas de préstamos oficiales y de acciones, y otros muchos, algunos de tan "pintoresca" naturaleza como las ganancias que hacen en el exterior y se pagan en Inglaterra de los artistas (así los llaman) "pop", todo eso cubre un valor que alcanza a cerca del 40 % del total de las exportaciones de aquel país. Aunque alguien lo dude, es así. Son datos y cifras oficiales.

"PRÊT A PORTER"

Antes se llamaba humildemente "confección", y esta designación tenía un "matiz ligeramente peyorativo"; ahora, con la nueva denominación —"prêt a porter", que literalmente significa "listo para usar", o para llevárselo—, adquirió también "estilo, calidad y elegancia", y "distinción" agregaremos. Lo consiguió la moda francesa, ayudada por el aumento de los ingresos y el crecimiento demográfico de la población, tras quince años de esfuerzos, y las francesas están cambiando así notablemente su estilo de vestir El "prêt a porter" ha derrotado a todas las otras formas de vestir femeninas; pero también trajo otras consecuencias notables: en 1968, procuró a Francia la suma de 270 millones de francos en divisas extranjeras y logró atraer a París, dos veces durante el año, más de 12.000 compradores profesionales, de los cuales 6.000 eran extranjeros procedentes de los cuatro rumbos cardinales. Y los modistos franceses dicen que, por ese camino, han reconquistado la primacía que habían perdido, lo reconocen, entre 1955 y 1960.

CON VISTAS AL FUTURO, COMO CORRESPONDE

Está avanzando rápidamente la construcción, en París, del que probablemente es, por ahora, el más grande "parque" subterráneo para estacionamiento de automóviles del mundo entero. Está en uno de los barrios más animados de aquella ciudad, en las inmediaciones de la estación ferroviaria de Saint-Lazare. Cuando quede terminado, ocupará un "agujero" de 53,80 m de largo, 15 de ancho y 30 de profundidad. ♠

S 79

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Asegure seguridad para los suyos... Asegurándose Ud.

SEGURO DE VIDA COLECTIVO

SIN EXAMEN MEDICO

- DOBLE INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE.
- INDEMNIZACIONES ADICIONALES POR ACCIDENTE.
- BENEFICIO POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE.

CAPITALES ASEGURABLES SEGUN EDAD.

HASTA 40 AÑOS $ 3.000.000.~

DE 41 A 45 AÑOS	HASTA	$	2.500.000.-
„ 46 A 50	„	„	1.500.000.-
„ 51 A 55	„	„	1.000.000.-
„ 56 A 60	„	„	500.000.-
„ 61 A 65	„	„	300.000.-

$ 2.— MENSUALES POR CADA $ 1.000.— DEL CAPITAL ASEGURABLE, EN CUOTAS TRIMESTRALES

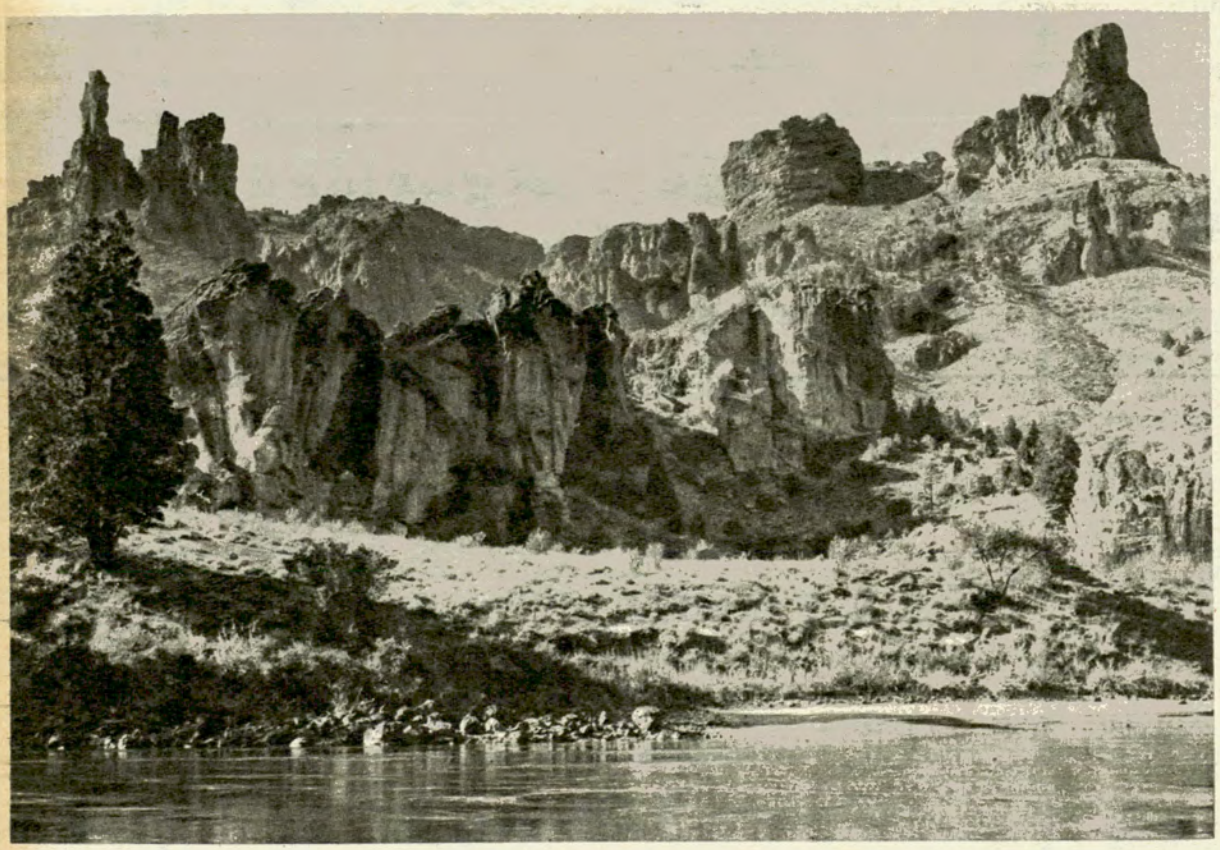
INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS, ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL, Av. DEL LIBERTADOR 1850 - Bs. As.

»CAZA, CAMPING y PESCA





ALGO MAS SOBRE PESCA MASIVA





REPOSERAS

DEN-REP

Reposeras: Sin crique, fabricadas en telas plásticas y lona, acolchadas. 5 años de garantía.



CARPAS

GRAN JEFE



CARPAS: 6 Modelos, colores INDANTHREN, impermeabilizada y siliconadas.

FABRICA Y DISTRIBUYE:

DEN-REP S.C.A.

ARREGUI 3115, T. E. 50-9926, Buenos Aires

T 860

EN EL PARANA



ROMPER EL EQUILIBRIO BIOLOGICO ACARREA LAMENTABLES CONSECUENCIAS

por Horacio Migueo
PARA AUTOCLUB

En el Nº 44 del mes de diciembre ppdo. de la revista AUTOCLUB, me ocupaba de la pesca indiscriminada y depredatoria que desde hace largo tiempo viene atentando contra la riqueza íctica de nuestros ríos y lagunas.

Extendiéndome sobre el mismo tema, voy a referirme a otro mal acarreado por esa pesca masiva.

Sabido es que el pez grande se come al chico, por lo menos así reza el adagio popular; o sea, que en nuestros ríos y lagunas, los manguruyúes, surubíes, dorados, y otros peces considerados grandes, eran los que daban cuenta, o cuando menos mantenían a raya a las especies de menor tamaño, más prolíficas que las especies grandes, entre ellas la feroz palometa.

La notable merma de las especies mayores producida por la enorme extracción que se practica con fines comer-

EXCLUSIVO PARA SOCIOS DEL A. C. A.

SUIZA CAMPING para satisfacer innumerables pedidos se complace en presentar este nuevo modelo diseñado especialmente para el camping familiar, con capacidad para 4 personas.
SE HA LOGRADO UNA CARPA CONFORTABLE Y SEGURA CON POSIBILIDAD DE ANEXAR "LIVING" Y COCINA.



Características de excepción

Carpa con DOBLE TECHO, de tela SUPERAVION, impermeabilizados ambos **con siliconatos importados y colores modernos. Cierres Corona reforzados, herrajes completos de Dural °, ventana con mosquitero de NYLON y cierres, piso plastificado grueso con zócalo de 10 cm.**

La carpa de ensueño, para toda la familia.

° **Duraluminio.**

Lo exclusivo para los socios del A.C.A. es su precio $ 16.000

Oferta limitada hasta el 1º de diciembre

¡No deje pasar esta oportunidad! Y NO OLVIDE SU CARNET

Tenemos también modelos de 5, 6 y 8 personas y Bungalow de 4, 6 y 8. Dos pisos de exposición de carpas, bolsas de dormir, anoraks y todo... todo lo demás.

SUIZA CAMPING

JURAMENTO 2432 casi esq. Cabildo



SEGADORAS
ELECTRICAS o A NAFTA
LINEA DE ACERO
30 MODELOS DISTINTOS
CORTE: 330 a 600 mm.
LLANURA
NUEVA MATRICERIA DE ALTA PRODUCCION QUE NOS PERMITE OFRECER LO MEJOR
AL MAS BAJO PRECIO
FABRICANTES:
NOVARO, NEGRI Y CIA. S.R.L.
NUÑEZ 3501 esq. SUPERI - Tel. 70-7998 BUENOS AIRES



DUVÉsport
CALIDAD EN CAMPING
MAS DE UNA DECADA PRODUCIENDO CALIDAD PARA CAMPAMENTOS
←
CARPAS ESTRUCTURALES. NUEVO MODELO "COMPACTO".
Bolsas de dormir. Relleno sintético o puro duvet. Colchonetas - Equipo para Caza y Pesca.
DESCUENTOS AL GREMIO
Fábrica: MENDOZA 1679 (Barrancas de Belgrano) CAPITAL



CASA
WÖRNS
FUNDADA EN 1890
ARMAS DE CAZA Y DEPORTIVAS
CAMPING
PESCA
REPARACIONES DE ARMAS
SARMIENTO 377
Tel.: 31-4191 - 32-8834
BUENOS AIRES

ciales e industriales, ha permitido la proliferación de aquel dañino habitante de nuestros ríos, en forma tal que se ha constituido en un peligro para los bañistas.

La prensa del país se ha ocupado del ataque a bañistas en distintas playas, sobre todo en el balneario de la laguna Setúbal, en Santa Fe, donde fue preciso tomar medidas que llegaron en determinado momento hasta la clausura temporal de ese balneario, hasta tanto se arbitraran medidas de seguridad. Curiosamente Santa Fe, ignoro si su gobierno o su burocracia, no quiso adherir a un decreto del gobierno de Entre Ríos prohibiendo la pesca comercial e industrial, so pretexto de que se lesionaba una fuente de recursos del gobierno. Vaya a saber qué ingresos del gobierno eran los lesionados, pero es evidente que no coincidían con los intereses del pueblo que se defendían, ya que fue necesario clausurar balnearios en plena temporada estival.

Y no se crea que el ataque de las palometas se reduce a unas cuantas picaduras o mordiscones. Cuando una palometa muerde, la sangre atrae de inmediato inmensos cardúmenes que pueden dar cuenta de una persona en contados minutos. Acaba de ocurrir en estos días, que un novillo grande que se introdujo en una laguna a comer, fue mordido por una palometa y, de inmediato, atacado por tal cantidad, que junto con la sangre, perdió fuerzas y cayó dentro de la laguna para ser exterminado allí por un verdadero ejército de pequeños y voraces atacantes. Esto ocurrió en la isla "Media Luna", de la provincia de Santa Fe, en el río Paraná.

Esto de que un animal no tenga tiempo de ganar la orilla cuando es mordido por una palometa, ha ocurrido ya muchas veces.

Romper el equilibrio biológico, trae consecuencias que más tarde o más temprano, deberemos lamentar. El exterminio del yacaré, insaciable comilón de huevos de tortugas, ha traído una proliferación de éstas que, a su vez, son grandes comilonas de mojarras y de huevos de peces.

Y seguramente algún enemigo natural de la paloma debe haber sido destruido para que así, en pocos años, haya sido necesario declarar plaga nacional a esta dulce y romántica avecilla, loada en tantos versos y canciones.

Es seguro que algunas otras consecuencias lamentables nos traerá con el tiempo este exterminio de la fauna íctica por el que nadie pareciera preocuparse, ni siquiera el gobierno, que es quien puede y debe ponerle coto con la tan anhelada Ley Nacional de Caza y Pesca. ♠

CONCURSO DE PESCA EN EL PARQUE EL REY

En el Parque Nacional El Rey (44.000 has.), provincia de Salta, tuvo lugar un interesante torneo de pesca, con el asesoramiento de las Direcciones Nacionales de Turismo y Parques Nacionales, que se estaba desarrollando en momentos de cerrarse la presente edición de AUTOCLUB.

mar-sol
FABRICA DE
PILETAS DESARMABLES DE LONA
Lista de medidas de las famosas piletas de lona "MAR-SOL":
MANDAMOS AL INTERIOR
CONTRA GIRO O CHEQUE
SOBRE BUENOS AIRES

1	x 1	x 0,37	2	x 2	x 0,65
1,40	x 1	x 0,37	2	x 2,50	x 0,65
2	x 1,40	x 0,37	2	x 3	x 0,65
2	x 1,40	x 0,50	2	x 4	x 0,65
2,50	x 1,40	x 0,50	4	x 3	x 1

INDUSTRIA ARGENTINA
Av. JUAN B. JUSTO 2075
VENTAS POR MAYOR
BUENOS AIRES



se paga en una sola temporada de vacaciones!..

ΔTRIVEX



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

»CAZA, CAMPING Y PESCA



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)

¡PASEANDO!

Usted puede ver y revisar nuestros 15 modelos de Carpas Tradicionales y Bungalows en exposición permanente al aire libre, a prueba de rigores climáticos y... ¡qué precios!

CREDITOS EN 5, 10 Y 15 MESES

Agente Auto Camping

Además, todo tipo de accesorios para su feliz camping y week-end.

NUOVO CAMPING

BLANDENGUES 1331

FIGUEROA ALCORTA 1158

BOULOGNE

A 1 Km. de R. Panamericana y Avda. Rolón - SE ATIENDE TODOS LOS DIAS de 9 a 21 horas.

BRUMI DEPORTES

CAMPING CAZA PESCA

T 910

Carpa 2 personas con doble techo $ 15.900.
Carpa 4 personas con doble techo $ 26.900.
Carpa 6 personas con doble techo $ 33.900.
Bungalow 4 personas $ 69.900.

Bolsas de dormir $ 3.990 y $ 4.500.
Mochila c/armazón 30 k $ 4.990
Bicicletas plegables - Garantía 1 año $ 22.900.
Motor Yumpa 5 HP $ 110.000

EL SURTIDO COMPLETO EN DEPORTES
CREDITOS - DTO. SOCIOS DEL A.C.A. 10 % CONTADO

Visite nuestra exposición todos los días, inclusive sábados y domingos, en: H. YRIGOYEN 60 - MARTINEZ.



H. YRIGOYEN 84 - MARTINEZ - 792-3444

COMPRE EN FABRICA

PERO... COMPRE CALIDAD

- CARPAS
- ESTRUCTURALES Y TRADICIONALES
- BOLSACAMAS
- ANORAKS
- KAYAKS DESARMABLES



VENTA — ALQUILER — REPARACIONES

CREDITOS COMASA S.R.L.

JUAN B. ALBERDI 2482 - T. E. 612 - 0545 Bs. As.

CALENDARIO TURISTICO-DEPORTIVO DE CHUBUT

La Dirección Provincial de Turismo de Chubut dio a conocer el calendario turístico-deportivo correspondiente a los tres meses finales del corriente año.

El programa preparado es el siguiente:

Esquel, 4 y 5 de octubre: *"Fiesta blanca del esquí 69"*. De jerarquía nacional, que reúne a los mejores valores del deporte blanco, en las pistas del cordón Esquel, denominadas "La Hoya", estas competencias cierran el ciclo 69, de deportes de invierno en la Argentina. Organiza el Club Andino Esquel.

Madryn, 11 y 12 de octubre: *"Sexto campeonato patagónico de pesca de altura del salmón de mar"*. Lo organiza el Club Náutico Atlántico Sud de Puerto Madryn, en las salmoneras del Golfo San José.

Comodoro Rivadavia, segunda semana de noviembre:

CARPAS TRADICIONALES DE OPTIMA CALIDAD

Confeccionadas con tela avión color verde oliva, sobretecho naranja, con piso, estructura desarmable, bolsa portadora, totalmente lista para ser disfrutada.

SIN ABSIDE:
Modelo "Andina": 2-3 personas - 120x200x110x35 cm $ 12.800.—. Sobretecho $ 5.200.—.
Modelo "Viviendita": 3-4 personas - 180x200x145x40 cm $ 16.500.—. Sobretecho $ 8.000.—.
Modelo "Vivienda": 5-6 personas - 240x200x180x45 cm $ 23.000.—. Sobretecho $ 10.000.—.

CON ABSIDE
Modelo "Scooter": 2-3 personas - 120x230x110x35 cm $ 14.900.—. Sobretecho $ 7.600.—.
Modelo "Exploración": 3-4 personas - 180x270x145x40 cm $ 20.000.—. Sobretecho $ 11.000.—.
Modelo "Patrulla": 5-6 personas - 240x290x180x45 cm $ 27.000.—. Sobretecho $ 14.500.—.

Bolsas de dormir tabicadas, anatómicas con plumas $ 8.400.—.
Colchonetas neumáticas inflables en 3 secciones $ 7.500.—.

También: TELA AVION de 2,20 m de ancho, colores naranja y verde oliva (especial para que usted confeccione SU carpa con nuestro asesoramiento sin cargo). Al hacer su compra recuerde solicitar la "Guía del Camino 1969" en forma gratuita - CREDITOS.

COMPAÑIA LONERA ARGENTINA

Fábrica de material para camping
MONTEVIDEO 255 - Cap. Fed. - T. E. 35-1900

"Semana nacional del mar". Amplio programa de deportes acuáticos. Organiza la Liga Naval Argentina.

Parque Nacional "Los Alerces", del 15 al 11 de noviembre: *"Fiesta de la pesca deportiva"*. Lo organiza el Comité Esquel de la Pesca con la supervisión del Club Esquel de Pescadores.

Rawson, 29 y 30 de noviembre: *"Torneo provincial de pesca variada de mar"*. Se efectuará por primera vez en las proximidades de la desembocadura del río Chubut. Organiza el Club de Pesca y Náutica de Rawson.

Trelew, 6 al 8 de diciembre: Prueba de regularidad *"Futaleufú-Puerto Madryn"*.

Esquel, 7 y 8 de diciembre: *"Segunda carrera nacional de balsas"*. Original regata para navegantes cordilleranos prácticos en sortear rápidos de montaña, como los que presenta el río Percy. Organiza el Club Andino de Esquel.

Comodoro Rivadavia, 13 de diciembre: *"Competencia Automovilística T. C., Día del petróleo nacional"*.

Torneo internacional de pesca variada en el río Bermejo

Con la participación de delegaciones de Paraguay, Bolivia, Perú y Estados Unidos se realizará entre los das 4 y 5 del mes de octubre, del corriente año, un torneo internacional de pesca variada en el río Bermejo, en la zona de La Quena, provincia de Salta. Este sector del nordeste de dicha provincia abarca la región de la Zanja del Tigre y se encuentra en la jurisdicción de San Ramón de la Nueva Orán.

En esa zona del río Bermejo se pescan las siguientes especies: sábalo, boga, bagre, dorado, pacú, etc.

Este primer concurso internacional denominado "La Fiesta del Anzuelo, es organizado en colaboración por el Bochín Club "P. M. de Córdoba", Los Mayuatos y Club de Pesca de Salta.

¡NO COMPRE! ALQUILE
TODO PARA CAMPING Y MOCHILEROS
CARPAS
Mochilas - Bolsas - Colchón Inflable - Catres - Borceguíes Faroles - Palas - Anoraks
AMOEDO
¿QUO VADIS? CAMPING
Fco. LACROZE 3749 - T. E. 54-8444 - Buenos Aires
T 883

autocamping
LOS EUCALIPTOS
. SERVICIOS SANITARIOS COMPLETOS
. AGUA CALIENTE
. BAR – PROVEEDURIA
. DEPORTES NAUTICOS
. PESCA.
. FRONDOSA ARBOLEDA
Informes: Mendoza 1679 - Buenos Aires - Tel. 73-4799.
Ruta Provincial, 11 -MAR CHIQUITA, a 34 Km. de MAR DEL PLATA
T 843

CAMPING — RODADOS
CARPAS TRADICIONALES Y BUNGALOW - TRAILERS - MOCHILAS - COLCHONETAS - BOLSAS DE DORMIR - ANORAKS - FAROLES... y todo lo necesario para un CAMPING FELIZ.
Además: EXTENSO SURTIDO EN RODADOS Y MUEBLES INFANTILES.
CREDITOS
5 a 20 meses
Dto. a socios del A.C.A.
J. A. SERPE FEDERICO LACROZE 3000 Bs. As.

BOLSAS de DORMIR
CARPAS
Mire bien lo que dice aquí
MANGRULLO el FUERTE en camping
Unicamente, ventas por mayor.
Fabricante: MANGRULLO S.R.L.
JOSE M. MORENO 1973
V. Adelina - Prov. de Bs. As.
T 855

DUVE sport
CALIDAD EN CAMPING
MAS DE UNA DECADA PRODUCIENDO CALIDAD PARA CAMPAMENTOS
←
CARPAS ESTRUCTURALES. NUEVO MODELO "COMPACTO".
Bolsas de dormir. Relleno sintético o puro duvet. Colchonetas - Equipo para Caza y Pesca.
DESCUENTOS AL GREMIO
Fábrica: MENDOZA 1679 (Barrancas de Belgrano) CAPITAL

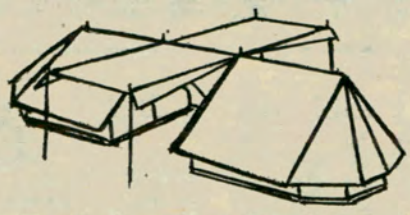
LA CARPA Sport
Artículos de Sport - Camping para Damas y Caballeros
OFERTAS (contado)
CARPAS, con doble techo desde ..... $ 9.500.—
BOLSAS DE DORMIR, sintético ..... „ 2.900.—
Mochilas mod. Scout c/armazón ..... „ 2.990.—
CARPAS EN EXPOSICION
PRECIOS SIN COMPETENCIA DE LAS MEJORES MARCAS
CREDITOS
RESERVE CON TIEMPO SU ALQUILER DE EQUIPOS
Socios del A.C.A. 10 % descuento (no sobre ofertas)
Avenida Gral. Mosconi 3446 - Bs. As.

»CAZA, CAMPING y PESCA



CARPAS - BOLSAS - MOCHILAS

FABRICANTES Arreglos y Reformas
Alquiler y Venta



Artículos de Deporte y Camping en General

CROWN. SPORT S.C.A.

PRINGLES 1200
Esq. Estado de Israel
T. E. 87-1310 – Buenos Aires

INSTRUCCIONES PARA EL PESCADOR DEPORTIVO EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

La Dirección de Recursos Pesqueros, dependiente del Ministerio de Asuntos Agrarios de la provincia de Buenos Aires, ha dado a conocer las instrucciones a las cuales deben ajustarse los pescadores deportivos en aguas interiores de uso público, como ser lagunas, ríos y arroyos de toda la jurisdicción de ese estado argentino.

Dichas instrucciones son las siguientes:

1º) Pesque munido de su licencia de pesca deportiva.

2º) Toda persona mayor de 14 años debe poseer su licencia de pesca para poder practicar este deporte.

3º) Pesque en ambientes pesqueros de uso público habilitados, o en aguas particulares, previo permiso del propietario.

TODO PLEGABLE Y PORTATIL



MESAUTO; tapa fórmica, 4 banquetas en su interior. Abierta 63 x 80 x 65 cm. Cerrada 63 x 40 x 7,5 cm. Peso 9,500 Kg.
SILLON TIJERA: Asiento y respaldo tela lino o plástica. Abierto 90 x 42 x 60 cm. Cerrado 60 x 42 x 9 cm. Peso 3,600 Kg.
PLAYERA: Asiento y respaldo tela lino o plástica. Abierto 45 x 41 x 22 cm. Cerrado 45 x 41 x 6,5 cm. Peso 2,100 Kg.
REPOSERA EXTENSIBLE 4 POSICIONES: Asiento y respaldo tela lino o plástica. Abierta 1,70 x 63 x 36 cm. Cerrada 88 x 63 x 5 cm. Peso 7,100 Kg.
REPOSERA EXTENSIBLE TIPO CATRE 5 POSICIONES: Asiento y respaldo en tela plástica de sarga, acolchados con fibra de polyester de 30 mm. de espesor. Abierta 1,90 x 67 x 33 cm. Cerrada 74 x 67 x 14 cm. Peso 8 Kg.
Estos artículos se fabrican con caños de acero soldados por alta frecuencia y baño electrolítico cromatizado.

FABRICA Y DISTRIBUYE: **MESAUTO** Alsina 1524 - T. E. 45-1551 - Cap.
FABRICA: Suipacha 3269 - T. E. 247-4481 - Remedios de Escalada (Bs. As.)

REVOLVER "BAGUAL"



Tambor volcable, 8 tiros, calibre 22,
QUE NO FALTE EN SU GUANTERA
ES UN PRODUCTO MAS DE

PASPER S.R.L.

SOLICITELOS EN LAS PRINCIPALES ARMERIAS

TRAILER MOCHILERO

EL TRAILER FAMILIAR

Para 4/6 personas. Equipado con colchones - Cocina - Tanque de agua - Mesada - Etc.

Sin mecanismos que sufran roturas o deterioros. Remolcable desde 600 c.c. Extraordinariamente fuerte y liviano. Peso 250 k. A. P. para ir con *"todo"* en las rutas, y en los malos caminos... también.

Antes de comprar conozca nuestro trailer, luego decida.

Representantes:
STA. FE MILTON TURLETTI - Pcia. Bs. Aires - Claromecó - Maipú 222, Tres Arroyos.
CAÑADA ROSQUIN - Tres Arroyos, Claromecó.

Fabricantes: QUAGLIA Y CIA.

CANALEJAS 2961 BUENOS AIRES





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.

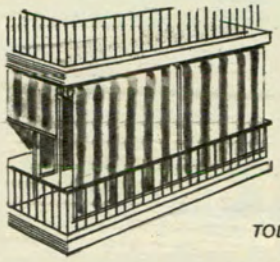
El precio incluye: PASAJE DE AVION IDA Y VUELTA A USHUAIA
ESTADA CON PENSION COMPLETA
EXCURSIONES Y PASEOS INDICADOS

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

»CAZA, CAMPING y PESCA





CASA **ARGENTO**

FABRICA DE:
LONAS • TOLDOS de todos los sistemas
CARPAS para camping.
PILETAS DE LONA • PARASOLES
TODOS LOS ARTICULOS DE CAMPING
VENTA POR MAYOR Y MENOR
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES
CREDITOS
(Adherida a compañías de crédito)







REPOSERAS PLEGADIZAS

DEN-REP
acolchadas en lonas o en plástico

EXPOSICIÓN Y VENTAS
CABILDO 100
(frente a Fabricaciones Militares)

SILLONES Y JUEGOS DE JARDIN
BOLSA DE DORMIR CAMARO



calzado de alta montaña "sky" y "antártico" - línea completa "sport y de vestir".



N 588

camping - bolsas de dormir - carpas - anoraks - mochilas - ropa para sport - turismo - artículos de primerísima calidad.

FABRICANTES

Adherido a Crédito Universal

Marasco y Speziale
PASCO 765 - T. E. 48-3418 - Bs. As.

4º) Utilice únicamente un arte de pesca con no más de tres anzuelos en lagunas y de cinco en ríos y arroyos.

5º) El uso de "Ceba" está prohibido.

6º) Pesque desde la salida a la puesta del sol.

7º) No extraiga ejemplares de pejerrey menores de 25 cm (hocico a cola).

8º) No extraiga más de 50 ejemplares en época de pesca y de 25 en época de veda.

9º) Proteja el recurso natural, patrimonio de todos los argentinos.

10º) Estas disposiciones también rigen para el río Salado.

11º) Las transgresiones a las reglamentaciones vigentes pueden ser sancionadas con el comiso de las artes de pesca y multa de m$n 50 a m$n. 2.000.

12º) Aclare cualquier consulta en la Dirección de Recursos Pesqueros o Resguardo [1].

Durante los períodos de veda (septiembre, octubre y noviembre) la pesca deportiva en aguas interiores de uso público queda limitada a los días no laborables y el número de pejeyerres a extraer será de 25 por día y por persona.

1 La Dirección de Recursos Pesqueros: Calle 55 Nº 713, La Plata.
Las siguientes lagunas cuentan con Resguardos Pesqueros: Chascomús, Lobos, Salada Grande (Partido de Gral. Lavalle), Alsina o La Larga (Partido de Guaminí).

SIN ANTICIPO Y HASTA 40 MESES

Carpa Pionero - 4 personas	$ 1.180	por	mes
Bungalow Pionero - 4 personas	„ 2.280	„	„
Casa Rodante Pionero	„ 18.620	„	„
Yumpa 5 HP	„ 4.560	„	„
Zanella 9 ½ HP	„ 6.080	„	„
Bote plástico	„ 4.180	„	„
Bermuda Sportwin con Evinrude de 33 HP	„ 28.500	„	„

EQUIPOS DE CAZA SUBMARINA

CAMPING NAUTICA SUR
AV. H. YRIGOYEN 8039 - BANFIELD

VACACIONES EN MAR DEL PLATA *GASTANDO.... COMO EN SU CASA*
FRENTE AL PARQUE CAMET - A 300 mts. DEL MAR
6 HECTAREAS TOTALMENTE ARBOLADAS
INF. 795 - 9351 • 791 - 6564



- SERVICIOS SANITARIOS
- PROVEEDURIA
- DEPORTES - EQUITACION
- JUEGOS INFANTILES
- VIGILANCIA DIA Y NOCHE



CARPAS - CASAS RODANTES -
AUTOCAMPING "EL BOSQUE DE CAMET"

LA NAC ON avanza...

El eco del domingo deportivo vibra en LA NACION de los lunes.

Ahora, con su nueva planta impresora, deportes y carreras en un nuevo suplemento.

La emoción del deporte hecha nota y palpitante documento gráfico. Reportajes, comentarios. Todos los deportes en sus expresiones más relevantes. Secciones fijas especializadas, anécdotas, estadísticas, historias de ayer y de hoy.

La pasión del turf en Palermo, San Isidro, La Plata y los principales hipódromos del interior del país y del mundo. Crónicas que acercan el trepidar de la pista, el movimiento del haras, el pronóstico de la cátedra.

Los acontecimientos más destacados del panorama deportivo internacional, ahora cubierto por prestigiosos equipos de enviados especiales.



Todo el deporte y el turf, en un nuevo suplemento, todos los lunes en LA NACION.

T 655

AUTO CLUB informa

Otto en Martínez

Se inauguró en Avenida del Libertador y Paraná (Martínez) la cuarta sucursal de restaurantes y cervecerías Otto. Con capacidad para 800 personas, este local es el más importante de esa conocida firma.

Transporte por camiones

Estimaciones efectuadas recientemente indican que sobre un total de 300 millones de toneladas transportadas en el país en 1967, 245,5 millones de toneladas (o sea el 82,6 % del volumen total) fueron cargadas por automotores. Así lo expresa un informe de la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas. El resto del transporte se distribuyó de la siguiente manera: cabotaje fluvial y marítimo, 31 millones de toneladas (10,2 %); ferrocarril, 16,8 millones de toneladas (5 %), y por tuberías (gasoductos, poliductos, oleoductos, etc.), 6,8 millones de toneladas (o sea el 2,2 % del volumen total).

Veleros de aluminio

El famoso navegante Eric Tabarly, con su barco Pen Duick, construido enteramente en aluminio Duralinox, volvió a triunfar en una importante competencia internacional: cumplió la travesía San Francisco-Tokio en 39 días y aventajó en once días al competidor clasificado en segundo lugar. Duralinox es marca registrada de la aleación de aluminio que, en la Argentina, es producida por la Empresa Camea.

Viaje a EE. UU.



El señor Carlos María Oliva Vélez (h.), Director General de La Ley S. A. Editora e Impresora, viajó a Estados Unidos con el propósito de estudiar la posibilidad de incluir en sus talleres equipos de fotocomposición, líneas completas automáticas de encuadernación, sistemas electrónicos de impresión, computación de datos, equipos de fotografía, grabados y otros elementos que contribuirán a la modernización de la empresa y al mejor desenvolvimiento del arte gráfico en el país.

Obras en Rosario

El Gobernador de la provincia de Santa Fe, contralmirante (RE) Eladio M. Vázquez, visitó en carácter oficial las obras del nuevo hotel "Presidente", ubicado en avenida Corrientes 919, de Rosario. Lo acompañó el Intendente municipal de esa ciudad, doctor Luis Beltramo.

Nuevo local

La firma Tapizados Avenida ha inaugurado su nuevo local en la calle Mariano Acha 2251-53, entre Olazábal y Mendoza, Capital Federal. Este será, desde ahora, su único local de ventas, exposición y service.

Marie Laforet



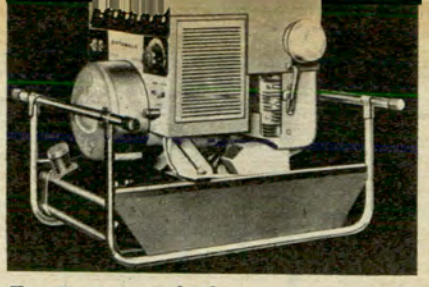
Estuvo en nuestro país la actriz y cantante Marie Laforet, especialmente invitada para realzar la presentación del nuevo automóvil Peugeot 504, fabricado en la Argentina por Safrar.

Una donación

Safrar donó al Hospital Francés de Buenos Aires una ambulancia Peugeot, como contribución a la obra desarrollada por esa institución.

Exportación de herramientas

En los últimos meses, Bahco Sudamericana ha exportado a Chile, Perú y Paraguay, 24.892 herramientas, especialmente llaves ajustables, fijas, estriadas, combinadas, bocallaves, accesorios, pinzas, dispensers y juegos en cajas metálicas.



Equipo portátil

Winco S. A. ha presentado una nueva máquina llamada a desempeñar un importante papel en establecimientos rurales e industriales: se trata del equipo portátil para soldar, Wincolux Portaweld, que también puede utilizarse como grupo electrógeno convencional.

Fabricación de cigüeñales

General Motors Argentina inició recientemente el maquinado local de cigüeñales que antes se importaban terminados. Con máquinas manejadas por cerebros electrónicos y diseñadas por la División de Investigación y Desarrollo de GM, se ha integrado una línea capaz de maquinar veinte cigüeñales por hora, de similar calidad a la de los importados.

Daimler-Benz

La Daimler-Benz AG ha celebrado, en la fábrica de montaje final de Sindelfingen, la fabricación del motor con inyección de gasolina Nº 250.000. La gran ventaja del motor de inyección estriba en el hecho de que reacciona en unidades de tiempo mínimas a todas las oscilaciones de potencia y carga, asegurando una armonía completa del proceso de combustión.

Designaciones en Ford

Se anunció la designación del señor Enrique C. Bocking como Gerente General de Ventas y Comercialización de Ford Motor Argentina. El señor Bocking sucede en tan importante cargo al señor Traver C. Smith, quien pasó a desempeñarse como Director Gerente de Ford Motor Company del Perú S. A. En reemplazo del señor Bocking, ha sido nombrado Gerente de Ventas de Vehículos el señor José D. Morales.

Ventas en Chrysler

Las ventas de Chrysler Fevre Argentina S. A. de automóviles, camiones y pickups Dodge, que esa firma produce en su Complejo Automotriz de San Justo, sumaron 9.749 unidades en los siete primeros meses del corriente año. Esta cantidad es, comparativamente, la más alta obtenida por la empresa desde que comenzó sus actividades en el país. La cifra mencionada aventaja en 4.012 al total de 5.737 automotores vendidos en igual período de 1968, lo que equivale a un incremento del 70 %.

(Continúa en la pág. 172)

CUMPLIMOS

LOS VALORES CULTURALES EN UNA ENCUESTA SOBRE TV

El Instituto de Encuestas para televisión que dirige el Dr. E. E. Febraro, ha realizado un estudio relacionado con los valores éticos o culturales en la programación del video metropolitano. Lo llevó a cabo para determinar qué programas cumplen exactamente una finalidad educativa y cuáles pueden ser de edificante entretenimiento. Para ello, se empleó el método de muestra calificada, integrada por cien personas de distintas clases sociales que aprobaron un test determinado de inteligencia. Luego de observar durante dos semanas la programación en general, opinaron estableciendo valores éticos y culturales a los siguientes programas:

"El hombre en el espacio" Canal 2

TRA

• Una c
go al r
Fristchel
tor de l
F.F. Al
Difusión
Gómez
nal 7 (
fijándole
A partir
tario, me
(canal)
con lo q
F.F., per

• Aprox
planteó l
suma de
cretaría
opuso. R

PUBLICADO EN LA REVISTA "EL REPORTER DEL ESPECTACULO"
1° quincena de Julio de 1969

EL HOMBRE EN EL ESPACIO

Producción y Conducción MIGUEL CERUSE

SABADO 17.00 2 Tevedos



AUTO CLUB sugiere...



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 Ghandi 325, Buenos Aires (Altura Warnes 200)
T. E. 48-6185 y 55-9317

...NO VIAJE ASI..

EN DOS HORAS

HAGALO ASI...!





Confeccionamos la capota de su JEEP o PICK-UP IKA, en lona o plástico de primera calidad, con estructuras y medias puertas metálicas. TOTALMENTE DESARMABLES.

RAUL A. LOMBO Y CIA.

ARIAS 2451 Tel. 70-2716

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

SOCIOS A.C.A. DESCUENTOS ESPECIALES

GUITARRAS DE CALIDAD desde $ 650 por mes SIN ANTICIPO



Musica. cuerdas, etc.

98 años construyendo Guitarras







Guitarras Eléctricas Bajos Amplificadores Combinados Organos Melódicas Grabadores

PIANOS $ 10.000 por mes



ANTIGUA CASA NUÑEZ

Sarmiento 1573 Tel. 46-7164

CRISTALES CURVOS o PLANOS PARA AUTOMOTORES

COLOCACION EN EL ACTO

CERRAJERIA



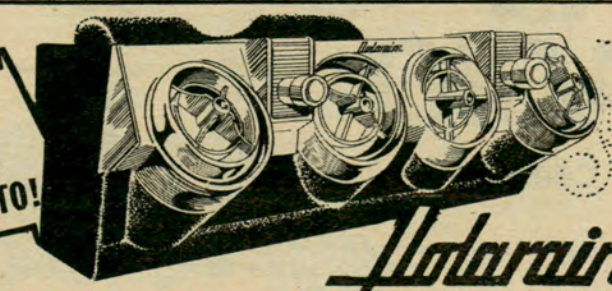
CASA JOSE RENTA IMPORTADORES

BILLINGHURST 2150 Tel. 82-2118 - Bs. Aires

ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

Asegure su vehículo contra todo riesgo en el Automóvil Club Argentino.

AHORA ES EL MOMENTO!



ACONDICIONADORES DE AIRE PARA AUTOMOTORES

Y OTRAS MARCAS NACIONALES e IMPORTADAS PARA VALIANT - FORD - PICK-UP - LINEA IKA CHEVROLET - PEUGEOT - FIAT 1500

SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

Flotamire MODELO 69

METRO-CAR S.C.I.

PRIMER TALLER ESPECIALIZADO EN AIRE ACONDICIONADO PARA AUTOMOTORES

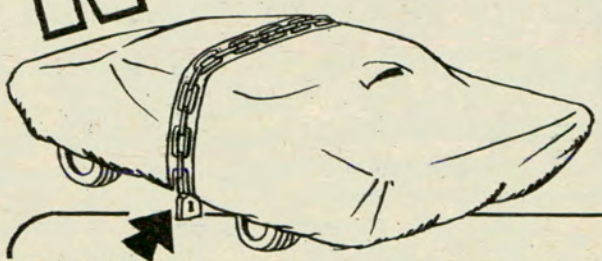
NAHUEL HUAPI 3260/62 - Capital - T. E. 78-8379

NO ALQUILE COCHERA...

Compre un garage!

TAPAUTO® Bruno

T 240



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



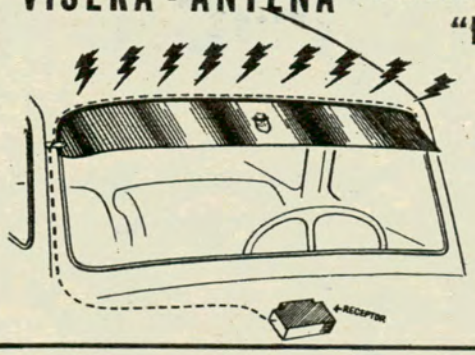
SEGURIDAD ES FELICIDAD
DEFENSAS PARA BALCONES

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

VISERA - ANTENA TERMOPLASTICA "ROMAPLAST"



en material acrílico 100 x 100 óptica. Protege del sol y encandilamiento. Antena de alta calidad. Se coloca en 10 minutos sin perforar chapa. Fabricada especialmente para cada modelo y marca de automotor. Solicitarla en las mejores casas del ramo.

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



Reposera sin crique, acolchada, plegable, 10 posiciones $ 7.900.-

LLEVE CONFORT EN SUS VIAJES Y VACACIONES...

Camping, Pic-nic, Casas de Fin de Semana, Playas, etc.

T 863

LA LINEA MAS COMPLETA DE ARTICULOS PLEGABLES Y PORTATILES PARA LA COMODIDAD Y CONFORT DEL AUTOMOVILISTA.

Catres - Carpas - Parasoles - Colchonetas - Parrillas Piletas de natación - Valijas Viajeras - Trailer - Mesas. **TODO LO QUE NECESITE LO ENCONTRARA AQUI A LOS MEJORES PRECIOS.**

FUNDA CUBRE-COCHE. La más resistente a la intemperie, que le brinda total protección en cualquier época del año. **Cosida y soldada, 100x100 impermeable, plastificada y afelpada por dentro,** no raya ni se pega. **Ventilación integral,** para todas las marcas y modelos de coches. Ahora también con **Ojalillo de seguridad** sin cargo

Mesa plegable de fórmica con **4 bancos** en su interior **$ 5.900.-**





SU GARAJE PORTATIL

PEDRO V. CAFFARENA

J. B. Justo 6801, T. E. 69 - 6065, Bs. As. EXPOSICION: **Mar del Plata 908** (Altura Juan B. Justo 6750, a 50 mts. de Casa Central).

- ENVIOS AL INTERIOR. VENTAS POR MAYOR Y MENOR. NO CERRAMOS AL MEDIODIA.

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 861

MULTI FORM*

PRESENTA SU ULTIMA NOVEDAD!...

LA REPOSERA
MINI-FORM*

Unica con **crique automático** graduable a **5 posiciones.**



MAS ECONOMICA

Más funcional y creada para su mayor comodidad.

Revestida de hermosas telas plásticas de variados colores y acolchada en poliester mullido de **4 cm.** de espesor.

También se confecciona en lona **"INDANTREN"**

Disponemos de **Reposeras** con apoya brazo en sus medidas tradicionales, **Petit Sillas, Carpas,** etc.

FA-MET S.R.L.

Jean Jaurés 3759, Valentín Alsina, Bs Aires,
T. E. 208-7772 • 208-4658 • 242-4414

S 601



CASCOS

Grand Prix

EL CASCO DE LOS CAMPEONES;
protección integral; máxima seguridad, único en su tipo. Varios modelos.

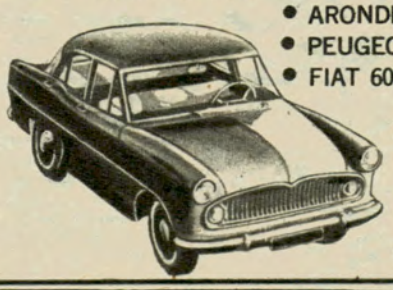
DISTRIBUIDOR:

MACCAFERRI Y CIA. S.A.

Av. Corrientes 575, Tel. 43720, ROSARIO
Oficina en Buenos Aires;Cangallo 3486, Tel. 89-4194

S 602

REPUESTOS Y ACCESORIOS SIMCA



- ARONDE - ARIANE - VDT.
- PEUGEOT 403 - 404.
- FIAT 600 - 1100 - 1500 - etc.

ANTONIO PEREZ FANDIÑO

CERVIÑO 3802/04, esq. Malabia, Tel. 72-4817 - Bs. As.

mar-sol FABRICA DE PILETAS DESARMABLES DE LONA

Lista de medidas de las famosas piletas de lona "MAR-SOL":

1 x 1	x 0,37	2 x 2	x 0,65
1,40 x 1	x 0,37	2 x 2,50	x 0,65
2 x 1,40	x 0,37	2 x 3	x 0,65
2 x 1,40	x 0,50	2 x 4	x 0,65
2,50 x 1,40	x 0,50	4 x 3	x 1

MANDAMOS AL INTERIOR
CONTRA GIRO O CHEQUE
SOBRE BUENOS AIRES



INDUSTRIA ARGENTINA

Av. JUAN B. JUSTO 2075 **VENTAS POR MAYOR** **BUENOS AIRES**

LA MONTAÑA

RESUELVE
EL PROBLEMA DE
"ESOS MUEBLES"
QUE USTED
NECESITA

Socios A.C.A.
Descuento
especial



AMENABAR 2164
CABILDO 1732
EN BELGRANO

VITIS
ASIENTOS ESPECIALES

PARA CAZA, CAMPING, VIAJES. LINEA DE ASIENTOS FUNCIONALES. **Convertibles en CAMA** totalmente horizontales.

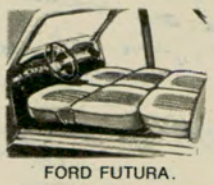


PICK-UP

MAURICIO VITIS Y CIA., Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes San Blas), Alt. Av. San Martín 2700, T. E. 59-2026



ESTANCIERA



FORD FUTURA.



CITROEN y 4L

CARROCERIAS SIEMPRE "0" KILOMETRO

STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES

Eddie

Con PIEZAS ESTAMPADAS **EMACA** M. R.

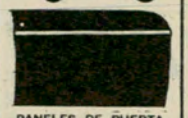
CALIDAD QUE SE DESTACA.



TODOS LOS MODELOS







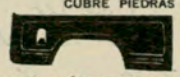
PANELES DE PUERTA DELANTERA DERECHA E IZQUIERDA



PANELES DE PUERTA TRASERA DERECHA E IZQUIERDA



CUBRE PIEDRAS



PANEL LATERAL DERECHO



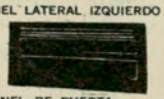
PANELES DE PUERTA TRASERA DERECHA E IZQUIERDA



PANELES DE PUERTA DELANTERA DERECHA E IZQUIERDA



PANEL LATERAL IZQUIERDO



PANEL DE PUERTA TRASERA COMPLETA



D y E



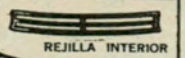
GUARDABARROS DELANTERO DERECHO E IZQUIERDO



PANELES DE PUERTAS DERECHA E IZQUIERDA



FRENTE COMPLETO



REJILLA INTERIOR



PARAGOLPES

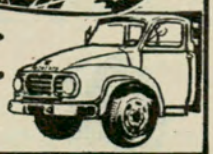


L 312-3500
PARAGOLPES





FRENTE REJILLA EXTERIOR



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

Conserve su derecha y adelántese por la izquierda.



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

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.

Lleve consigo en condiciones reglamentarias, la licencia de conductor, la patente y el carnet de asociado del Automóvil Club Argentino, y visibles las chapas de numeración.

ACCESORIOS

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR



- REJILLLAS
- PARAGOLPES
- BAGUETAS
- ORNAMENTOS
- INSIGNIAS
- TAZAS
- VOLANTES DEPORTIVOS
- FAROLES
- DEFENSAS
- ANTENAS ETC.

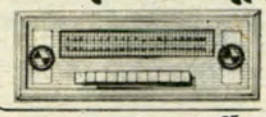
ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA

ARLES S.C.A.
WARNES 1255 - Bs.As.
TEL. 55-7920/1035

AUTO CLUB sugiere...

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

Nueva! PALANCA AL PISO v.t.
para
Valiant I-II-III-IV - Falcon - Chevrolet - Torino 300, Z.F. - Rambler, Z.F. - Peugeot 403-404 - Fiat 1500 - Di Tella - Pick-Up, Chevrolet, Dodge y F. 100
y...como novedad FAIRLANE y DODGE
ESTAMPA LTDA. SRL.
CARRASCO 267 - 67-8106
BUENOS AIRES
Service y garantía 1 año
Atendido por VICENTE TIRABASSO
Descuentos esp. a socios A.C.A.
ENVIOS AL INTERIOR - ZONAS DISPONIBLES

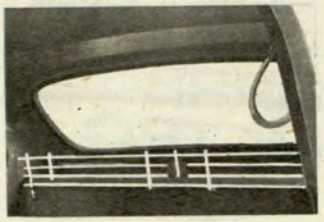
FUNDAS
LIN-TAP y... nada más!
¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO



EDDIE

CITROEN	$ 6.950.-	FALCON	$ 9.750.-
FIAT 600	$ 6.950.-	RAMBLER Ent.	$ 9.400.-
RENAULT	$ 8.500.-	VALIANT	$ 9.600.-
DI TELLA	$ 8.950.-		

Y TODAS LAS MARCAS
CONCORDIA 1410 - T. E. 69-1318
(Alt. J. B. Justo 6200)



Totalmente cromada

PARA SU FIAT 600
BARANDIN
Para estante trasero
UD. MISMO LO COLOCA
Envíos al Interior con Giros o cheques
PRECIO PRESENTACION $1.300
J. UNTERBERGER - EL CANO 4050 - Buenos Aires

AUTOMOVILES RENAULT
MODALIDAD UNICA EN ARGENTINA PARA SU ATENCION MECANICA INTEGRAL
Ud. está MOLESTO. Su Renault "no anda bien".
Otra vez la TORTURA del taller mecánico.
Sale caro y PIERDE TIEMPO. Habrá problemas.
Conozca "lo nuevo". Venga con su Renault y disfrute.
Se acabó la tortura. Sabrá por qué lo decimos.
Horario contínuo de 7 a 19.30 horas.
RENAULT SERVICE: Tel. 23-8913 y 5673.
Salta 1160/64 y 1325 - Buenos Aires

DEFENSAS TAMEKO
PROTEGEN Y REALZAN LAS LINEAS DE SU AUTOMOVIL
INDEPENDENCIA 1558-66
TEL. 37-0583 - BUENOS AIRES
Colóquela en las casas del ramo o en nuestra fábrica

Impala, Mercedes Benz, Torino, Rambler, Valiant, Falcon, Citroen, Chevrolet 400, Taunus, Pick Up, etc. etc.
HACEMOS DEFENSAS ESPECIALES SOBRE TODOS LOS MODELOS IMPORTADOS
Descuentos especiales a socios del A.C.A.



EDDIE
CROMADO
CON FECHA DE GARANTIA
EXIJA LA MARCA GRABADA

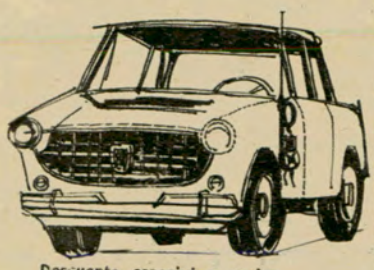
Actúe, facilite, secunde y obedezca las indicaciones municipales y policiales en materia de ordenamiento del tránsito público.

USTED y su PEUGEOT 403 - 404 - 504 estarán agradecidos.
CRYPSA
EDDIE
LE BRINDA UN SERVICE COMPLETO: 18 cocheras para mecánica - engrase - 12 cocheras para Chapa y Pintura - Balanceo electrónico con máquina ALEMITE - Alineación con máquina H.S.H. - Control automático de Freno y Servo Freno - Verificador Electrónico de Amortiguadores - Colocación instrumental Deportivo..
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Nac. e Imp.
MARIO BRAVO 271/79 Capital
Tel. 88-5368 y 88-7585



TEN
NIPPON ANTENNA
AUTO-RADIOS AUTO-STEREOS
TODAS LAS MARCAS
Services autorizados: AUTOVOX, NIPPON, MOTOROLA, TEN, BLAUPUNKT, PHILCO, KENIA.
Amplia experiencia - Consúltenos - CREDITOS
BARZANA y Cía. S. R. L. - Alsina 2074 Cap. Fed. - T. E. 48 - 8709

Mantenga encendidas las luces de reglamento y advierta que se aproxima a las esquinas.



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

Descuento especial a socios del A. C. A.

Av. JUAN B. JUSTO 7694/96/98 T. E. 69-7775 - CAPITAL

TREVISO ®

presenta a Ud. INDUSTRIA ARGENTINA



MICRO ASPIRADORA
220 Volts ambas corrientes
Coches (en 12 volts)

PRACTICA - UTIL - NO DEBE FALTAR EN SU COCHE Y EN SU HOGAR - Comerciantes del interior interesados en su venta, pedidos por carta a TREVISO S. C. A., SANTIAGO DE CHILE 6481, Capital Federal.

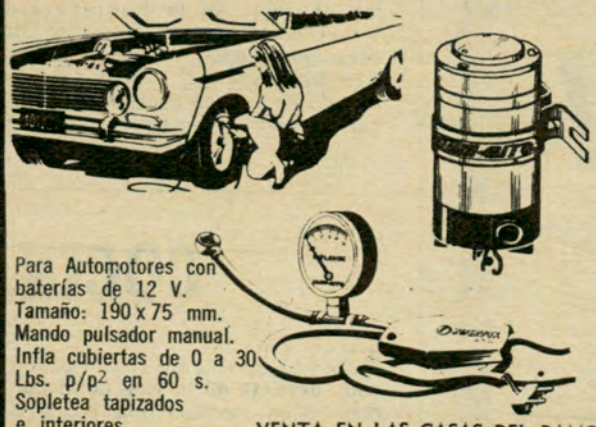


APLASTANTE TRIUNFO DE LA COMODIDAD RAPIDEZ Y LIMPIEZA

CON EL INFLADOR ELECTRICO

DUMBLE ®

EL COMPRESOR MAS CHIQUITO



Para Automotores con baterías de 12 V.
Tamaño: 190 x 75 mm.
Mando pulsador manual.
Infla cubiertas de 0 a 30 Lbs. p/p² en 60 s.
Sopletea tapizados e interiores.
Limpieza de Bujías, partes del distribuidor, caños de nafta y frenos.
Mínimo consumo.

Garantía válida por 1 año

SON PRODUCTOS DE CALIDAD

EXHIBICION Y VENTAS POR MAYOR

VENTA EN LAS CASAS DEL RAMO

Fabricantes de la línea más completa de bocinas electroneumáticas musicales en 6 ó 12 volts.

SUPERVOX ®

THAMES 161 - T.E. 54-6351 - Buenos Aires

FABRICA DE PARASOLES Y SOMBRILLAS

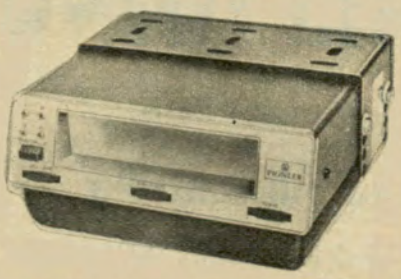
Ventas por mayor únicamente.
Armazones solos o completos con lona.
Armazones plegadizos y pagodas - Bases de varios tipos.
Armazones de la mejor calidad con varillas de acero.
Para pedidos al interior solicitar lista de precios.



HANSEL Y GRETEL S.C.A.
Av. CALCHAQUI 4878/88/98 - PANAMA 3085/97
T. E. 37-9984
Espeleta Oeste KM. 22.300 - Pdo. de Quilmes - Pcia. Bs. Aires

---

AUTO RADIO SAN ISIDRO



Service Autorizado
AUTOVOX - BLAUPUNKT
MOTOROLA - AUTO STEREO
ANTENAS ELECTRICAS - PARLANTES ADICIONALES
Exclusivo Zona Norte Auto Radio SONDERS

INSTALACIONES ESPECIALES DE AUTO STEREO Y GRABADORES Y CONSOLAS ELECTRONICAS

Avenida Santa Fe 46 - SAN ISIDRO Tel. 743-5457

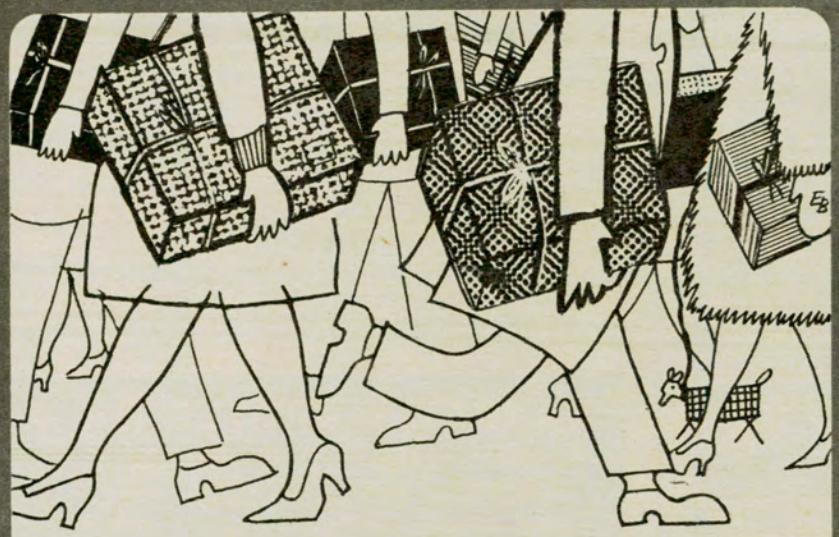
Cantina y Rotisería



"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

Guiando con prudencia evitará accidentes.

ITINERARIO GASTRONÓMICO



T 769

BENEFICIESE!

con los
descuentos que
les otorgan las

2.900 CASAS ADHERIDAS

al

AUTOMOVIL
CLUB
ARGENTINO

utilice sus
servicios o efectúe
sus compras
en las mismas

PRESENTE SU CARNET DE SOCIO

PUBLICIDAD A. C. A.

SOLICITE EN LAS DEPENDENCIAS DEL A.C.A. LAS NOMINAS ACTUALIZADAS

COCINA

Las ostras han sido siempre, desde un punto de vista gastronómico, plato principesco y no hay revolución que haya conseguido despojarlas de su cetro.

Ya Julio César las comía casi al natural, como cuadra a un patricio formado en la todavía austera tradición de las milicias romanas.

Carlos V también. Aunque no tan parcamente, porque, pese a la macilenta cara que le pintó Tiziano en un cuadro célebre, el Emperador se atiborraba, con voracidad tudesca y criterio ecuménico, de cuanto volátil, mamífero o "fruto de mar", como dicen los italianos, se le pusiera a tiro. Y aun los que no se le ponían. Basta decir que, según Alarcón, *"comía ostras frescas en el centro de España, cuando en España no había ni caminos carreteros..."*

COCINA

Sabemos por Mansilla muchos de esos detalles de la vida cotidiana que nos hacen familiar una época o un ambiente, o nos acercan un personaje como no lo hacen, a veces, eruditas páginas de sesudos historiadores.

En *Mis memorias* ha evocado, junto con muchos otros recuerdos infantiles, las comidas de su casa, los platos corrientes entonces, los postres de las grandes ocasiones, las debilidades en materia culinaria de chicos y de grandes.

Así nos enteramos que "mi tío Don Juan Manuel" —como él llama a Rosas— gustaba de las mollejas asadas o guisadas, o que Doña Agustina López de Osornio (madre del Restaurador y abuela de Mansilla), a todo prefería la ensalada de pepinos. Datos ambos, con todas sus posibles impli-

por
Angela Silva
PARA AUTOCLUB

CONFORMISTA



Algo deben tener las ostras que justifiquen tantos trabajos y para que dejen tal recuerdo de su sabor. Permítaseme otro ejemplo. En 1783, estuvo en Jerez el Conde de Artois, y Cippini, cocinero formado en Cádiz, preparó para el ilustre huésped unas "empanadas de ostiones". Calcule el lector cómo serían, que cuarenta años después, al subir el Conde al trono de su país con el nombre de Carlos X, Cippini fue llamado a ocupar el honroso cargo de "maitre d'hotel" de las cocinas reales, y las ostras, gracias a él, brillaron con renovado prestigio en las mesas de Francia.

Claro que las ostras, en nuestros masificados tiempos, si bien no se han democratizado, se han sometido a las duras condiciones vigentes, y uno puede regalarse con ellas —en latas— aun en Santiago del Estero. Sólo por eso me atrevo, tal como están las cosas, a dar una receta que las incluya.

Empanaditas de ostras

Masa: 200 gramos de harina, 2 huevos, 70 gramos de manteca, 1/2 cucharadita de polvo de hornear, sal, ralladura de limón, un poco de leche para unir.

Relleno: salsa blanca espesa, a la que se le adiciona 1 cucharada de postre de mostaza, y por supuesto las ostras.

Preparación: Mezclar los ingredientes de la masa, sin amasar; estirar y cortar en redondeles, poner el relleno, ya frío, y unir los bordes, previamente humedecidos con agua. El tiempo de cocción es de aproximadamente 20 minutos. ♠

REVISIONISTA

cancias históricas, que entrego al celo investigador de los revisionistas.

Yo, sin ninguna intención polémica, me limitaré a dar hoy la receta del "Pastel Federal", cuyos antecedentes históricos confieso modestamente desconocer, de manera que el lector, según sus personales simpatías, podrá saborearlo con música de candombes mazorqueros o al son de cielitos unitarios.

O ponerlo sobre la mesa y, haciendo a un lado las pasiones políticas, juzgarlo por lo que valga como pastel.

Pasteles federales

Relleno: un pollo chico, 2 cebollas, 1 ají verde picado, sal, pimienta, comino, 1 cucharada de pimentón dulce y 1/2 de azúcar. Una compota de fruta, aceitunas descarozadas y 2 huevos duros cortados.

Masa: 1 kilo de harina, 6 cucharadas de grasa, 1 cucharita de pimentón, 1 taza grande de agua con sal gruesa (1/2 cucharita de sal).

Preparación: Freír el pollo en aceite, cortar en pedazos chicos. Con el resto de los ingredientes hacer un frito, al que se agregarán, fuera del fuego, las aceitunas, los huevos duros picados y una compota muy liviana de frutas (preferiblemente duraznos o peras).

Para la masa, unir los ingredientes y dejar descansar media hora. Después estirar y cortar en redondeles. Rellenar y poner al horno. Se les puede dar forma de empanadas o de pastel; en este caso, se cortan para cada pastel dos redondeles, uno menor y otro mayor, al que se le hace un repulgue para darle forma. ♠



» GUIA «

PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

D.K.W. Auto Unión — SERVICE GARANTIZADO

AUTO UNION

MELONI Hnos. S. A. C. I. F. I. y 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

AUTO UNION

SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.S.A.

AL SERVICIO DEL DKW DESDE 1938

MECANICA INTEGRAL

CHAPA • PINTURA

REPUESTOS LEGITIMOS

SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

UGARTECHE 3282 - T.E. 71-4865

(altura Avda. Libertador 2900)

DKW - AUTO UNION

REPUESTOS Y ACCESORIOS

AUTO UNION

D.K.TODO

NACIONALES e IMPORTADOS

ENVIOS AL INTERIOR

MONROE 2691 - T.E. 73-9275

WILLI RIEDL

AUTO UNION

SERVICIO AUTORIZADO EN MODERNOS TALLERES DE 2000 m.²

CHAPA - PINTURA

REPUESTOS Y ACCESORIOS

LAYRRI S.A.I.F.A.

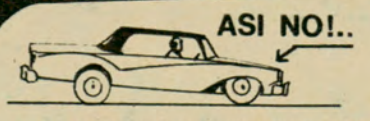
CONCESIONARIO OFICIAL I. A. S. F. S. A.

SAN MARTIN 241 - SAN MARTIN

(alt. Av. SAN MARTIN 8200)

T. E. 755-0288 - 0246

La amplia circulación de AUTOCLUB y su interesante contenido turístico la constituyen en el medio ideal para realizar una eficaz publicidad.

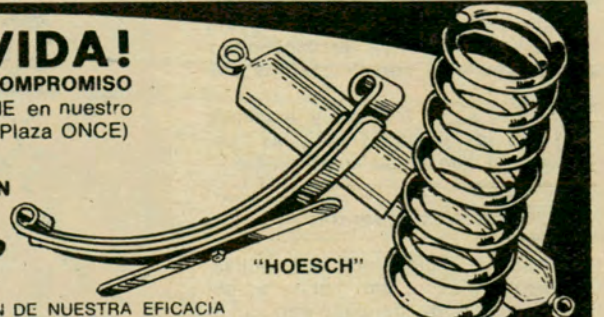


CUIDE SU VIDA!

REVISE GRATIS Y SIN COMPROMISO

LA SUSPENSION DE SU COCHE en nuestro taller: ECUADOR 70 (frente a Plaza ONCE)

- AMORTIGUADORES PARA TODA CLASE DE COCHES
- RESORTES Y ELASTICOS "HOESCH" SUSPENSION - DIRECCION FRENOS - ALINEACION Y BALANCEO ELECTRONICO



ESTABLECIMIENTOS "MIRA"

40 AÑOS DE ATENCION A LOS MAS EXIGENTES AUTOMOVILISTAS CONDICEN DE NUESTRA EFICACIA

ECUADOR 70 - T. E. 87-2150 Y 0363 SECCION REPUESTOS: **RIOJA 127 - T. E. 97-7833 y 2176**

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

REPUESTOS
AUTO UNION
Institec - Graciela - GW.
RECTIFICACION DE MOTORES
RECAMBIO DE CIGUEÑALES
casa ambrosino
J. O. AMBROSINO Y R. RUIZ
Ugarteche 3019 T. E. 72-6859

T 867
Citroën
SERVICE GARANTIZADO

CITROEN 2-CV
MECANICA-INTEGRAL ESPECIALIZADA
AUTO FRAN
NEUQUEN 1020/24
T.E. 90-2548 - Bs. As.

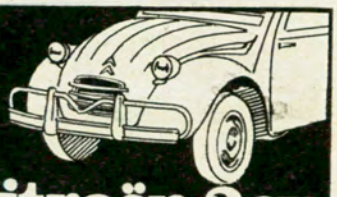
Cadillac
SERVICE GARANTIZADO

AUTO UNION
D.K. PEÑA S.R.L.
Socios ACA descuento especial
MECANICA INTEGRAL
CHAPA - PINTURA
• EL PROBLEMA DE LOS FRENOS, LUCES Y BOBINAS, SOLUCIONANDO CON NUESTRO MODERNO SISTEMA. CONSULTENOS SIN COMPROMISO.
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS
SABADO ABIERTO MEDIODIA
PEÑA 3047/49 - Tel. 82-0665

Técnica Mecánica "SILVIO"
77 - 7777
CADILLAC
OLDSMOBILE
PONTIAC
CHEVROLET
NICARAGUA 5856
CAJA "HYDRA-MATIC"
REPUESTOS LEGITIMOS

AUTO UNION
CUELLO Hnos
SERVICE AUTO UNION
• MECANICA • CHAPA
• PINTURA • TAPICERIA
SOCIOS A. C. A. ENGRASE GRATIS
Gral. URQUIZA 630
frente HOSPITAL RAMOS MEJIA

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

AUTO UNION
RODRIGUEZ Y CHIAIA
REPARACION DE CIGÜEÑALES
REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES Y EXTRANJEROS
ENVIOS AL INTERIOR - DESCUENTOS A SOCIOS DEL A.C.A.
AV. MAIPU 1891 VICENTE LOPEZ T. E. 791-4287

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".

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
REFRIGERADOS
DISTRIBUIDORES AMORTIGUADORES "S.A.D.A.R."

CITROËN

TALLER ESPECIALIZADO EN:
MECANICA INTEGRAL
CHAPA Y PINTURA
AV. JUAN B. JUSTO 4640/42
T.E. 59-7853

ENRIQUE STRAMSCHAK y CIA

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO

TATEOSSIAN Hnos. S.A.

EL SURTIDO MAS COMPLETO EN
REPUESTOS Y ACCESORIOS
PEUGEOT y CITROËN
IMPORTACION - FABRICACION
Socios del A. C. A. descuentos especiales.
CABELLO 3363-65
(Alt. Avda. del Libertador 2500)
T. E. 71-3952 - 71-8959 - 72-3957

EL PROBLEMA DE AMORTIGUACION DE SU PEUGEOT 403 - 404 LO SOLUCIONA...



SERVICE PEUGEOT ESPECIALIZADO
TALLERES MECANICOS
SAN EDUARDO
J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

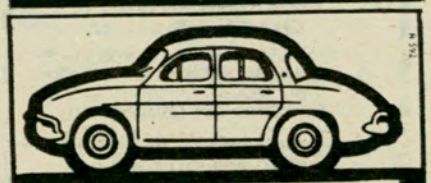
Fiat
SERVICE GARANTIZADO

Renault
SERVICE GARANTIZADO

LAPRIDA S.A.
CONCESIONARIO
FIAT
LAPRIDA 2150/60
a una cuadra de Avdas. Las Heras y Pueyrredón con Taller de Service en el centro de la ciudad.
T. E. 84-0212 y 83-3862

T 853

HELLER Hnos.
S. R. L.
SERVICE AUTORIZADO
PEUGEOT
TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS
VENTAS Y CONSIGNACIONES
CRAMER 3274-76 • 70-0325



RENAULT
SERVICE
REPARACIONES EN HORAS
SALTA 1325
23-8913 y 23-5673

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO

T 844

FIATODO
REPUESTOS Y ACCESORIOS
NACIONALES E IMPORTADOS
TODO PARA SU UNIDAD FIAT
ESPECIALIDAD FIAT



VENTA POR MAYOR Y MENOR
SARMIENTO 3899 - T. E. 87-1852-1992
NO TENEMOS SUCURSALES • ESTACIONAMIENTO GRATIS

REPUESTOS LEGITIMOS
GERMANY MOTORS
de SCHERBUK & MADSEN
VOLKSWAGEN
• MECANICA
• ELECTRICIDAD
• CHAPA Y PINTURA
CONCESIONARIOS
EL SALVADOR 4186
T. E. 89 - 6164

T 249

MECANICA
ELECTRICIDAD
CHAPA Y PINTURA
ALINEACION
Y BALANCEO
LUBRICACION
VENTA DE REPUESTOS
LEGITIMOS

MANTENIMIENTO AUTORIZADO
peu bel
MAURE 2331
772-3486

Repuestos y Accesorios

RECIBIMOS REPUESTOS
OPEL LEGITIMOS ALEMANES
OPEL 56 al 68
CHEVROLET - BEDFORD
GUARDINCERRI GARANZINI S. R. L.
Av. GAONA 3201/11
Tel. 59 - 5040/7692

PARA SU AUTOMOTOR
COMPRE LO MEJOR
3H — PROBADA DE CALIDAD — GARANTIA DE UN PRODUCTO — IMPULSORES DE ARRANQUE

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

REPUESTOS Y EQUIPOS PARA LA ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
Excendido Monroe
IMPORTADOS Y NACIONALES
VENTAS POR MAYOR Y MENOR
MONROE 2681-91
T. E. 73-5023 • 78-6119
BUENOS AIRES

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

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

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

LA REVISTA AUTOCLUB
tiene una circulación documentada de 440.000 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.

ANGELITO

ELASTICOS
PARA TODO TIPO DE AUTOMOVILES
ELASTICOS LEGITIMOS PARA "FIAT 600" A PRECIOS SIN COMPETENCIA
COLOCAMOS AMORTIGUADORES Y ESPIRALES ESPECIALES CON GARANTIA
MONROE 4069 - T. E. 52-5262

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

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



COPAS
TROFEOS
Y MEDALLAS

CASA
BELLUNI
FRONTI y Cía.
CANGALLO 1161
T. E. 35-1282 - 0562
BUENOS AIRES
Sucursal:
Uruguay 170
T. E. 45-9011
SOLICITE CATALOGO ILUSTRADO

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
ACONSEJA:

Observe precaución frente a los colegios, protegiendo a los niños, ignorantes de los peligros de la vía pública.

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. ENVIOS AL INTERIOR

EN BUENOS AIRES
Gran Hotel ORLY
ADHERIDO AL A.C.A.
Descuento especial a socios
170 habitaciones todas con baño, teléfono, calefacción, TV, Servicio de Cafetería.
GARAJE PROPIO
PARAGUAY 474 - T. E. 32-5344 - 48

Disminuya la velocidad al llegar a los cruces.



ARMAS DE TRABAJO



REMACHADORA NEUMATICA
para remaches rápidos (con clavo)

PERFORADORA NEUMATICA
para hierro y aluminio

Fabricantes:
SANTIAGO DEL ESTERO 1689 **O.T.I.C** S.R.L. T. E. 23-7390

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...
ITALIA HOTEL
ROMANELLI
A 200 METROS DE FLORIDA Y DE CORRIENTES
130 habitaciones con baño y teléfono
Totalmente alfombrado
Restaurante a la carta
Bar americano
AIRE ACONDICIONADO



COCHERAS EN SU EDIFICIO

ROMANELLI Y MENDIOLA S.A.
RECONQUISTA 645/49,
TEL. 32-5361 AL 69
CABLES: ROMAHOTELES,
TELEX: 012-1987

Hoteles



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.

Señor Socio
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

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

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.

Conserve los frenos y partes mecánicas y eléctricas en perfectas condiciones; evite los gases tóxicos y compruebe el buen funcionamiento de las puertas de su vehículo.

HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

(Viene de la pág. 57)

Fortín 1º de Mayo (92 km), a Las Coloradas (108 km) y a Rahué (124 km).

1425 El Sauce. Puesto caminero.
1440 Los Pozones. Almacén.
1449 Almacén.
1450 Puente río Picún Leufú.
1463 Aguada El Overo. Almacén.
1471 Las Cortaderas.
1479 Almacén.
1491 Aguada de Florencio. Estación caminera y Motel del Automóvil Club Argentino. Restaurante.
1494 Badén arroyo China Muerta.
1497 La Negra. Almacén.
1519 Hacia la derecha se comienza a divisar la cumbre del volcán Lanín.
1536 Acceso a Las Coloradas.
1538 Catán Lil. Empalme con ruta a Las Coloradas. Almacén.
1550 Puerto Cayulet.
1552 Almacén.
1562 San Ignacio. Restaurante. Nafta. Cañada de los Faisanes.
1576 Cerro Chico. Empalme con la ruta complementaria "d" hacia La Rinconada (1 km) con Estación caminera y motel del Automóvil Club Argentino. Restaurante. Acceso a Junín de los Andes (39 km). Seguir hacia la izquierda.
1599 Collón Curá. Antigua balsa. Seguiremos la ruta 40 pavimentada en su nuevo trazado a lo largo de la banda izquierda del río Collón Curá, en su nuevo trazado.
1609 Bajada del Carro Quebrado. Empalme con la ruta nacional Nº 50 a Sañicó y Piedra del Aguila.
1619 Campamento Piñón.
1643 Empalme con la ruta nacional Nº 237 y seguiremos por la superposición pavimentada de las rutas 40 y 237 por espacio de unos 16 km. Puente sobre el río Collón Curá.
1655 Cerro Ranquel Huao.
1662 Pampa de Alicurá. Termina la superposición y seguimos el pavimento por la ruta 237. La 40 se dirige hacia Paso Flores con la antigua balsa sobre el río Limay (17 km).
1694 Subida del Viajante.
1704 Puente río Traful. Estación de servicio Confluencia del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Gomería. Restaurante. Empalme camino a Lago Traful, ruta de los siete Lagos y ruta por el Paso del Córdoba.
1708 Valle Encantado.
1716 La Lipela.
1720 Arroyo Carbón.
1724 Termina el pavimento. A mediados de diciembre de 1968 se estaba construyendo el nuevo camino en dirección a Bariloche, con algunos tramos en esa dirección ya pavimentados. Se siguen desvíos en buen estado.
1725 La Lipela Chica.
1730 Balsa Villa Llanquín. Puente arroyo Chenque.
1735 Puente arroyo Corral.
1737 Anfiteatro del Río Limay.
1740 Rincón Grande.
1743 Rincón Chico.
1748 Puente río Chacabuco.
1752 Empalme con ruta "F" a Villa La Angostura.
1753 Nahuel Huapi. Puente sobre el río Limay. Límite provincial Neuquén-Río Negro.
1757 Acceso a Pilcaniyeu.
1761 Puente Río Nirihuau.
1771 Acceso aeropuerto de San Carlos de Bariloche.
1775 Puente arroyo Nirecó.
1775 San Carlos de Bariloche. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida Costanera y Otto Goedeke. Teléfono 3000/1.

Bahía Blanca - Viedma - Límite con Chubut

688 Babía Blanca. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Chiclana y Fitz Roy. Tel. 3-2647, y auxilio mecánico: 2-5050. Taller mecánico y gomería.
694 Paso a nivel.
696 Estación de servicio.
697 General Cerri. (Acceso 4 km.)
698 Paso a nivel.
704 Nafta. Almacén.
718,9 Bifurcación con ruta nacional Nº 22. Seguir la 3 a la izquierda.
758 TENIENTE ORIGONE (acceso). Estación de servicio.
765 Almacén. Parque de descanso.
780 MAYOR BURATOVICH (acceso). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida), calle 23 y 14.
795 HILARIO ASCASUBI (acceso). Estación de servicio.
797 Termina el pavimento. En adelante se halla en construcción.
809 PEDRO LURO (acceso). Estación de servicio. Museo Regional de la Patagonia en el Colegio San Pedro.
811 Puente río Colorado.
812 Doblar a la derecha y cruzar el paso a nivel.
816 J. A. PRADERE (acceso). Estación de servicio.
830 Almacén. Nafta.
855 VILLALONGA (acceso 4 km). Estación de servicio.
888 STROEDER (acceso 4 km). Estación de servicio.
850 CARDENAL GAGLIERO.
919 Paraje La Querencia. Nafta. Almacén.
962 CARMEN DE PATAGONES. Estación de servicio, taller mecánico, gomería y restaurante. Progresista población con moderna edificación. Museo de Historia Regional, en el palacio municipal. En la iglesia del Carmen se conservan las banderas tomadas a los brasileños en la batalla del 7 de marzo de 1827. En las cercanías, en Laguna Grande, cuevas que fueron viviendas precarias de los primeros habitantes españoles.
966 Puente Río Negro. Límite provincial Buenos Aires-Río Negro.
970 VIEDMA. Estación de servicio del A.C.A., taller mecánico, gomería y restaurante. Desde Viedma se seguirá un tramo de pavimento en construcción.
996 San Javier. Policía Caminera. Almacén.
1012 Zanjón de Oyuela.
1015 Seguir la ruta nacional Nº 3 a la izquierda. La 250 sigue hacia General Conesa. Tramo de 131 kilómetros casi en línea recta, sin recursos. Nafta.
1057 Se inicia un largo tramo de pavimento en construcción.



1076 Almacén.
1095 Paso a nivel.
1139 Cruce con ruta nacional Nº 251. Doblar hacia la izquierda en dirección a San Antonio Oeste.
1142 SAN ANTONIO OESTE (a 7 kilómetros del cruce). Estación de servicio del A.C.A., taller mecánico. Gomería. Restaurante. Importante localidad enclavada en una resguardada rada del golfo San Matías. Posee hermosos alrededores con playas extensas, como la del balneario Las Grutas (17 km) muy frecuentada, con pesca variada y abundante.
1146 Paso a nivel.
1147 Restaurante. Gomería.
1169 Empalme ruta nacional Nº 23 a San Carlos de Bariloche.
1189 Camino a Valcheta. Seguir la ruta 3.
1206 Campamento de Vialidad Nacional.
1213 Estancia La Porfía.
1238 Puente arroyo Salado.
1258,5 SIERRA GRANDE. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Gomería. Bar.
1299 Límite provincial Río Negro-Chubut.

Río Colorado (Ruta 22) San Antonio oeste por Gral. Conesa

857,5 RIO COLORADO. Estación de servicio y Motel del A.C.A. en Caleu Caleu (km. 856,7). Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
860 Paso a nivel.
860,2 Abandonamos la ruta 22 y seguimos la 251 hacia General Conesa, consolidada.
870 Puesto caminero. A partir de aquí se pasan 25 guardaganados angostos hasta Conesa, separados entre sí de 4 a 5 km.
922 Puesto caminero.
946 La Sinasina. Almacén. Teléfono público.
958 Agua.
969 Agua.
982 Balsa sobre el río Negro. Funciona las 24 horas del día. Tarda unos 12 minutos en cruzar los 400 metros del cauce.
984 GENERAL CONESA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Se inicia un tramo de 88 kilómetros hacia San Antonio Oeste sin recursos.
986 Puente canal.
987 Empalme camino a Viedma. Se registran a partir de este lugar 9 guardaganados angostos hasta San Antonio Oeste.
1036 Puesto caminero.
1069 Cruce con la ruta nacional número 3 y provincial Nº 251. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Bar. Seguiremos la ruta 3 hacia la derecha y se podrá visitar San Antonio Oeste, distante 7 kilómetros del cruce.
1076 SAN ANTONIO OESTE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Viedma a Bariloche por Rutas nacionales 3 y 23

Este itinerario es el más extenso de la provincia de Río Negro y tiene una longitud de 832 kilómetros, con pavimento en construcción en largos tramos de la ruta 3 y el acceso a Bariloche. La ruta 23 de afirmado ripioso es transitable todo el año. Sólo se pone un tanto pesada por fuertes lluvias, nevadas, etc., en la estación invernal, a partir de Maquinchao.

0 VIEDMA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, taller mecánico, gomería y restaurante.
42 Zanjón Oyuela. Nafta.
46 Seguir la ruta 3 hacia la izquierda. Nafta.
177 San Antonio Oeste (acceso 7 km). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Seguiremos la ruta 3.
183 Acceso a San Antonio Oeste (10 km).
212 Abandonamos la ruta 3 y seguiremos la 23 hacia Valcheta y Bariloche.
254 Aguada Cecilio.
282 Valcheta. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
307 Musters. Estación ferroviaria.
324 Posta forestal. Lugar para acampar.
324,2 Vado arroyo Nahuel Niyen.
326 Nahuel Niyen. Estación ferroviaria. Almacén, Gomería.
344 Teniente Maza. Estación ferroviaria.
357 Paso a nivel.
368 Falkner. Estación ferroviaria.
388 Ministro Ramos Mejía. Nafta. Almacén. Restaurante.
431 Sierra Colorada. Almacén.
475 Los Menucos. Nafta. Taller mecánico. Restaurante.
510 Aguada de Guerra. Almacén.
517 Paso a nivel.
525 Paso a nivel.
546 Maquinchao. Nafta. Almacén. Paso a nivel. A 35 km Nie Luan, laguna natural con buena pesca de truchas arco iris. En estancia Maquinchao se permite la caza de guanacos en algunos lotes.
584 Puente arroyo Quetrequile.
588 Paso a nivel. Es creencia de que cuando se observa en el horizonte el cerro Anecón Grande libre de nubes, anticipa buen tiempo en Bariloche.
612 Empalme con ruta 242 a Neuquén (343 km) y seguiremos por la superposición de las rutas 23 y 242.
618 Ingeniero Jacobacci. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida). Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Termina la superposición de las rutas 23 y 242. Seguiremos por la primera. En la laguna Curí Laufquén (15 km) se extraen grandes ejemplares de arco iris.
640 Estación km 648.
655 Paso a nivel.
670 Paso a nivel.
672 Casa.
683 Paso a nivel.
685 Clementi Onelli. Almacén. Bar.
699 Caserío.
707 Ing. Zimmermann. Restaurante. Almacén.
720 Paso a nivel.
726 Comalló. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
729 Paso a nivel.
835 Paso a nivel.
735,5 Puente de madera angosto.
751 Pilcaniyeu Viejo. Empalme con la ruta nacional Nº 40 que se superpone hasta Pilcaniyeu (18 km) con la 23, que seguiremos.
765 Acceso a Las Bayas (42 km).
769 Pilcaniyeu. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Paso a nivel.
771 Paso a nivel.
779 Puente arroyo Pichileufú.
790 Paso a nivel.
795 Puente arroyo La Fragua.
801 Perito Moreno. Estación ferroviaria.
802 Paso a nivel.
818 Puente río Nirihuao.
821 Aeroclub de San Carlos de Bariloche.
823 Empalme con la ruta nacional Nº 237 que adoptaremos hacia Bariloche.
825 Paso a nivel.
830 Estación ferroviaria de San Carlos de Bariloche. Control policial.
831 Paso a nivel doble.
832 Puente arroyo Nirecó.
832 SAN CARLOS DE BARILOCHE.

San Carlos de Bariloche - El Bolsón

0 SAN CARLOS DE BARILOCHE. Tomar el camino hacia Llao Llao.
9 PLAYA BONITA.
10 Empalme a El Bolsón por ruta "s" que adoptaremos hacia la izquierda.
13 Santuario de la Virgen de las Nieves.
16 Lago Gutiérrez.
19 Villa Gutiérrez.
20 Empalme con la ruta nacional Nº 258 que seguiremos a la derecha.
22 Puente arroyo Pilmaiquén (angosto).
25 Vado arroyo Melgarejo.
31 Puente arroyo Torrontegui.
36 Acceso al muelle Lago Mascardi. La costa de este extenso lago es el lugar elegido para la instalación de numerosos campamentos escolares en una extensión de muchos kilómetros.
40 Vado arroyo La Escalera.
42 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Gomería. Bar.
46 Villa Mascardi. Bifurcación al Tronador (56 km) y la Cascada de los Alerces (32 km). Seguiremos hacia la izquierda en dirección a El Bolsón.
48 Lago Guillelmo.
49 Puente arroyo.
54 Varios puentes angostos.
57 Puente río Guillelmo.
59 Puente arroyo Blanco.
70 Pampa del Toro.
71/81 Cañadón de la Mosca.
82 Puerta sur del Parque Nacional Nahuel Huapi. Hostería. Puente río Villegas.
87 Pampa Linda.
93 El Foyel. Almacén. Bar.
104 Puente río Foyel.
108 Puente arroyo Los Repollos.
120 Puente arroyo Los Repollos.
126 Empalme con la ruta nacional Nº 243 hacia El Maitén y Esquel. Seguiremos por la derecha.
131 Puente río Quemquemtreu y vado.
139 EL BOLSON. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. ♠

(Viene de la pág. 131)

Nuevas publicaciones en la Biblioteca de la Entidad

Para conocimiento de los señores asociados y del público en general, se detallan los libros que recientemente han sido incorporados a la Biblioteca de la Entidad.

Almanaque Mundial 1969. American vintage cars, Charles L. Betts, 1963. *Anales de la Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires,* 1968. *Argentinos en la Antártida,* C. San Martín, 1969. (Donación de la autora). *Automobile Revue 1969. Automobile year,* 1968/69. *Autorama, Pininfarina, Automundo, 1967.*

Conference sur la securité reutiere, Bruselas, 1968. *Congres International sur le tourisme des jeunes,* Fiuggi, 1967. *Congrès mondial de la route,* 13. Tokyo, 1967. *Congreso interamericano de turismo,* 10. Quito, 1968. *Congreso nacional de tránsito,* 1º. Lisboa, 1965. *Continental handbook 1969/70,* Automobile Association, 1968. *Convención sobre la circulación vial,* Naciones Unidas, 1968. *Chile,* Hans Storandt, 1967.

Directory world road administrators, IRF, 1967. *Documentos oficiales, indice y lista general de la OEA,* Unión Panamericana, 1968. *Driver licesing and the law,* E. C. Fisher, 1967. *Dues and services of affiliates clubes and association,* A.A.A., 1968.

El contrato de viaje combinado, A. Alvarez de Sotomayor, 1966. *El deporte como promoción de turismo,* G. López Bermejo, 1966. *El seguro turístico,* L. Benitez de Lugo, 1966. *Estadística aplicada,* N. C. de Kohan y J. A. Carro, 1968.

Gesta de familia, O. A. Tomei, 1968. (Donación del autor.) *Grand Prix en las carreras,* Michel Frewin, 1968. *Guía de Camping España,* 1968. *Guía de Relaciones Públicas,* 1969/70. *Guide and Handbook 1969,* RAC. *Guía Rural Argentina 1968/69.* (Donación del señor Oscar Menéndez). *Guía turística e informativa; zona 6 provincia de Buenos Aires,* A.C.A., 1969.

Highway expenditure road and motor vehicle statistics, 1968, IRF. *Historia de las Misiones Salesianas de La Pampa,* Lorenzo Massa, 1967.

Introducción a un análisis del turismo. A. Pulido San Román, 1966.

La estacionalidad en el turismo y sus posibles correctivos, M. Blass Mogueira, 1968. *La legislación turística,* J. Bonet Correa, 1965. *La organización y administración de entes de peaje,* Ezequiel Ogueta, 1968. *La reforma educativa mexicana,* José Murillo Reveles. 1969. *Les transports aux services du tourisme des jeunes,* W. Aplanalp, 1967. *Libro de oro del centenario de Olavarría,* 1968.

Malón contra malón. Julio A. Portas, 1967. *Manantial de ensueño, Ma. Angélica Sanjurjo,* 1968. (Donación de la autora.) *Marketing y Turismo,* G. Schellenberg, 1965.

Nivel de la economía argentina 1968, OECEI, 1969.

Official Handbook, Irish A. C., 1969. *Orígenes de San Lorenzo,* Melitón Hierro, 1968. *Organización y administración de empresas turísticas,* A. Regidor Sendin, 1968.

Paradiso, J. Lezama Lima, 1968. *Predicciones de tránsito,* E. Ogueta, 1968. *Proyección quinquenal de la población 1965-2000.* Instituto Nac. de Estadística y Censos, 1967.

Qué es la casa, Eduardo Sacriste, 1968. *Qué es la fábula,* Ma. Alicia Domínguez, 1968. *Questions and answers on automobile engines,* J. Unstead, 1966. *Questions and answers on diesel engines,* J. L. Seale, 1964.

Reglamento del Consejo de la OEA, Unión Panamericana, 1969. *Reunión de Jefes de Estados Americanos,* Punta del Este, 1967.

Sindicato y comunidad, Torcuato Di Tella y otros, 1967. *Sistemas eléctricos de automóviles, aviones y electrónica automotriz,* A. Riú, 1968.

Temas de economía argentina, Banco Ganadero argentino, 1969. *Tour Book: Hawai, Southeaster, Southcentral, Mideaster, Florida, California, Nevada, Northcentral, Northwestern, Southwestern, Great Lake, Northeastern,* A.A.A., 1968/69/70.

Agasajo a un vendedor de Good Year



El señor Fernando E. Martos fue agasajado con motivo de cumplir 30 años en la venta de cubiertas Good Year. El acto, que fue organizado por dicha empresa, se efectuó en dependencias del Automóvil Club Argentino.

Asistieron en representación de la empresa Good Year el gerente de la sucursal Buenos Aires, señor Horacio Alfredo Bozzo; los señores Ismael Berreta y Hugo Osvaldo Rodríguez, inspector y subinspector de ventas, respectivamente, y el señor J. J. Rodríguez, subinspector de ventas ante el Automóvil Club Argentino. También estuvieron presentes los señores Juan Maggi, inspector de la División Estaciones del A.C.A. y Goliardo Dondero, inspector de zona de la Entidad.

Auxilio Mecánico

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 junio, julio y agosto:

JUNIO

Con demora de:	*Cantidad de auxilios*
15 minutos	28.079
30 minutos	5.781
45 minutos	4.609
1 hora	3.482
1 h. 15 m.	1.925
1 h. 30 m.	1.552
1 h. 45 m.	1.229
2 horas	926
2 h. 15 m.	483
2 h. 30 m.	305
2 h. 45 m.	166
3 horas	144
Más de 3 horas	117

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	28.344
Gomas	3.039
Remolques	17.415
Total de auxilios	48.798

JULIO

Con demora de:	*Cantidad de auxilios*
15 minutos	30.558
30 minutos	5.812
45 minutos	4.092
1 hora	2.698
1 h. 15 m.	1.283
1h. 30 m.	1.030
1 h. 45 m.	743
2 horas	432
2 h. 15 m.	296
2 h. 30 m.	144
2 h. 45 m.	79
3 horas	61
Más de 3 horas	93

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	25.210
Gomas	2.772
Remolques	19.339
Cantidad de auxilios	47.321

AGOSTO

Con demora de:	*Cantidad de auxilios*
15 minutos	33.602
30 minutos	6.366
45 minutos	3.029
1 hora	1.668
1 h. 15 m.	445
1 h. 30 m.	224
1 h. 45 m.	112
2 horas	35
2 h. 15 m.	3
2 h. 30 m.	1
2 h. 45 m.	1
3 horas	1
Más de 3 horas	—

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	24.313
Gomas	2.927
Remolques	18.251
Total de auxilios	45.491

Noticias y Actividades del A.C.A.

Adjudicación de las obras Zárate - Brazo Largo

La Institución dirigió una nota al Secretario de Estado de Transporte e interino de Obras Públicas, ingeniero Armando S. Ressia, en la que hace referencia a "la significativa y trascendental importancia que tendrá para el desarrollo socio-económico de nuestro país, la solución —tantas veces postergada— del problema de comunicación que afecta a la mesopotamia".

Luego de enumerar las tres grandes obras programadas para hacer posible "la incorporación activa al quehacer nacional de dicha zona": túnel subfluvial Santa Fe - Paraná, próximo a habilitarse; puente Chaco - Corrientes, en proceso de construcción y complejo ferrovial Zárate - Brazo Largo, cuya adjudicación se halla en estudio, dice que: "esta última habrá de constituirse, por su ubicación geográfica y característica operativa, en el principal nexo entre ambas márgenes del Paraná".

Finalmente, en el documento se expresa: "El análisis de este esquema de comunicaciones terrestres de tan vasto alcance en el orden nacional e internacional, que sin duda dará oportunidad a que nuestro país vaya alcanzando una situación de privilegio, ha impulsado al Automóvil Club Argentino a solicitar por intermedio del señor Secretario de Estado, al Poder Ejecutivo Nacional, se arbitren todos los recaudos necesarios para que la adjudicación de las obras correspondientes al complejo Zárate - Brazo Largo, se lleve a cabo a la mayor brevedad posible".

La nota concluye en los siguientes términos: "Deseamos destacar que el A.C.A., al presentar esta expresión de deseos, lo hace con pleno convencimiento de los grandes beneficios que redituará dicho complejo y de la amplia responsabilidad que le asiste a esa Secretaría de Estado, al determinar la empresa adjudicataria de la citada obra, primera a realizarse bajo el régimen de la ley Nº 17.250 de concesión de obra pública.

Acto de confraternidad Argentino Paraguayo

Tuvo lugar en la ciudad de Encarnación, Paraguay, un simpático acto de confraternidad, con motivo de la visita que realizaron los miembros de la Filial del Automóvil Club Argentino en Posadas, provincia de Misiones, a las autoridades locales del Touring y Automóvil Club Paraguayo, con sede en la mencionada ciudad del país hermano.

Una comitiva integrada por el presidente de la Filial Posadas, doctor Santiago Emilio Galián; vicepresidente, doctor Felipe J. Gamberale; secretario, señor Lorenzo Tejeiro; tesorero, Serrani, y vocales, señores doctor José Roberto Stertt y escribano Edmundo A. Gabús, fue recibida en el puerto de Encarnación por el secretario de la Delegación del Touring y Automóvil Club Paraguayo, señor Marcelino García Balmaceda; el funcionario de la Aduana, señor Mario Dos Santos, y el economista local, doctor Findulfo \Wapenka.

Se realizó posteriormente una interesante reunión en la sede de la Delegación de la institución paraguaya, y en el curso de la misma el doctor Galián informó que la dirección de AUTOCLUB había decidido entregar treinta ejemplares de cada edición futura para ser distribuidos entre los asociados de la institución paraguaya. Comprometió luego la colaboración de la Entidad para asegurar una mayor comprensión y fomento del turismo entre ambas fronteras. Por su parte, el señor Balmaceda agradeció los conceptos y brindó finalmente por la unidad y progreso de ambas instituciones.

Garantía por falta de credencial social

A partir del 29 de julio del corriente año, las autoridades de la entidad han dispuesto aumentar a $ 2.000 el importe que se percibe en concepto de garantía o caución, en los casos de falta de credencial social por parte de asociados que por diversas razones no disponen de la misma, como así también cuando adeudan más de dos mensualidades, conforme al artículo 7º del Reglamento de Socios.

Dicho importe será reintegrado posteriormente contra la presentación del carnet social y documento de identidad consignado en el formulario respectivo.

Exposición permanente de la industria de Córdoba

Se inauguró en Buenos Aires la Exposición Permanente de la Industria de Córdoba, cuya sede es la casa de esa provincia, en Callao 332. Como su designación lo señala, tendrá un carácter permanente e irá ofreciendo sucesivamente las distintas facetas de Córdoba fabril.

Hasta diciembre próximo se concretarán varias muestras parciales, de acuerdo con el siguiente programa:

Octubre: Automotriz - Metalúrgica - Máquinas herramientas.

Noviembre: Agro - Alimentación - Maquinaria agrícola - Industria lechera - Derivados.

Diciembre: Turismo - Artesanías regionales - Textil - Industrias regionales.

Cada muestra se extenderá durante 22 días.

Validez de documentos de viaje

Se recuerda a los socios de la Institución que de acuerdo con las modificaciones dispuestas por el Poder Ejecutivo, el texto vigente de los artículos 11º y 53º del decreto 2015/66, aprobatorio del Reglamento de Documentos de Identidad y de Viaje, es el siguiente:

Art. 11º. — El pasaporte argentino tiene validez internacional y su vigencia será de un año en la República y de 2 años en el extranjero, renovable por iguales períodos, cuantas veces sea necesario, salvo en los casos expresamente determinados en la presente reglamentación.

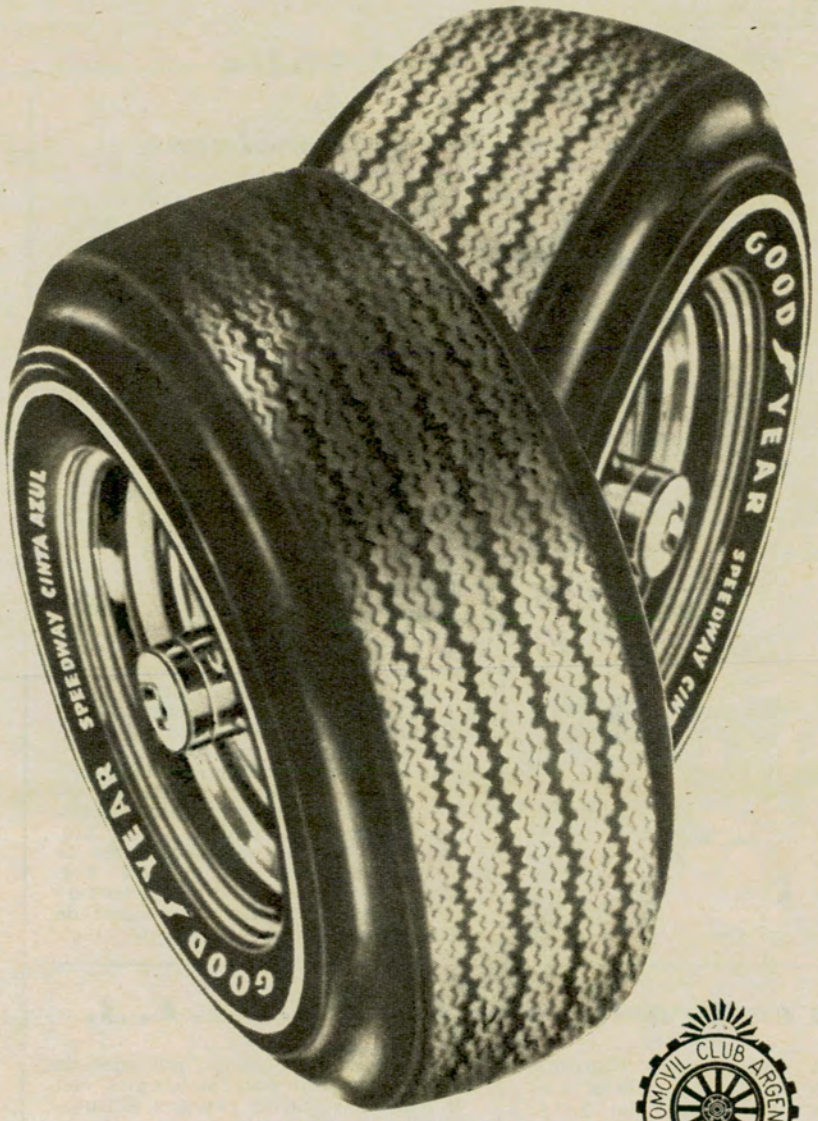
Art. 53º. — Tendrá una vigencia de un año en la República Argentina y de 2 años en el exterior, careciendo de todo valor si no es exhibido juntamente con la cédula de identidad de su titular.

Exposición en Villa Gesell

Entre el 17 de enero y el 15 de febrero de 1970 se realizará en Villa Gesell el Primer Festival y Exposición de las Vacaciones y el Turismo, organizado por la Compañía Argentina de Exposiciones y Ferias, con el auspicio de la intendencia de General Madariaga y la sociedad de fomento local. Con tal motivo fue invitado a visitar Villa Gesell un numeroso grupo de periodistas metropolitanos y de la zona Atlántica. Durante su estada fueron objeto de diversos agasajos y visitaron el sector de la exposición, que ocupará una extensión de tres hectáreas en el añoso pinar de la villa. Asimismo, se recorrió la pujante población, cuyas construcciones actuales en realizacion pueden estimarse en un valor de 3.300 millones de pesos.

PUBLICIDAD A.C.A.

T 724



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VENTA DE CUBIERTAS CON DESCUENTOS A SOCIOS

25%

EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

EN TODO EL PAIS

Noticias y Actividades del A.C.A.



Visita de Escolares

Un grupo de alumnos de Estudios Bideleux, acompañado del personal docente del instituto realizó una visita a los Talleres Ocampo, del Automóvil Club Argentino, donde se interiorizaron de su funcionamiento. Posteriormente los pequeños visitantes fueron obsequiados con banderines del Automóvil Club Argentino y ejemplares de la revista AUTOCLUB.

Directivos de Y.P.F.



En los salones de la sede central del Automóvil Club Argentino se ofreció una comida a altos directivos de Y.P.F., en cuyo transcurso se consideraron asuntos que vinculan a ambas instituciones. En la foto, de izquierda a derecha: el Ing. Abel M. Lissarrague; el Administrador General de Y.P.F., Ing. Daniel A. Brunella; Dr. César C. Carman; el Gerente Comercial de Y.P.F., Ing. Fernando Roda; Sr. Carlos Alberto Iribarnegaray, Sr. Juan Fernández Suárez, Dr. Domingo Cocco, Arq. Jaime W. Sequeira, el Coordinador de la Gerencia Comercial de Y.P.F. Ing. Julio César Lanfranconi; Sr. Domingo Armendáriz y el Gerente general de Y.P.F., Ing. Ernesto R. Peters.

Ecos en Brasil de la labor del A. C. A.

El cónsul argentino en Curitiba, Brasil, señor Adolfo E. González Alemán, envió al presidente del A.C.A. una nota con la que acompaña un artículo firmado por el periodista Dino Almeida, del "Diario Popular" de la mencionada ciudad brasileña.

El periodista de referencia, entre otras cosas, dice: "Paranaenses que regresan de Argentina, inclusive algunos que recorrieron más de 10.000 kilómetros en automóvil, llegando hasta Bariloche y ciudades limítrofes de Chile, volvieron muy satisfechos con la asistencia que les prestara el Automóvil Club Argentino.

"En todas las carreteras —prosigue el señor Almeida— el club argentino mantiene, cada 100 kilómetros, un lugar de descanso con abastecimiento, obtención de mapas, guías turísticas, informaciones útiles, auxilio mecánico y servicio de radio y teléfonos. Es una de las muchas lecciones que no debemos desaprovechar."

Oficina Municipal de Turismo

Por un acuerdo suscripto por la comisión de la Filial Azul del Automóvil Club Argentino, con la Municipalidad de Azul, provincia de Buenos Aires, se encuentra en funcionamiento en la Oficina Municipal de la nombrada ciudad bonaerense, la Oficina Municipal de Turismo.

El municipio local colabora con un empleado y el A.C.A. con un auxiliar para atención del público.



El puente Corrientes Chaco

En un acto efectuado en el Centro Argentino de Ingenieros, los ingenieros Martha Mayorano, de la Oficina Administradora de los Préstamos del Banco Interamericano de Desarrollo —BID—, y el ingeniero Ranulfo S. Coria, jefe de la zona Litoral de Obras por Contrato de Vialidad Nacional, informaron sobre el estado actual de las obras de construcción del puente Corrientes-Chaco sobre el río Paraná.

De acuerdo con los datos suministrados por los profesionales mencionados, se ha realizado ya el 65 por ciento del camino de acceso en el lado chaqueño. La prueba de hinca de pilotes de un metro de diámetro se efectuó con resultado favorable (pesan 24 toneladas y tienen 250 kw de potencia) y ha comenzado también la de pilotes de 1,20 de diámetro, a la que seguirá la de 1,80 m en el lecho del río.

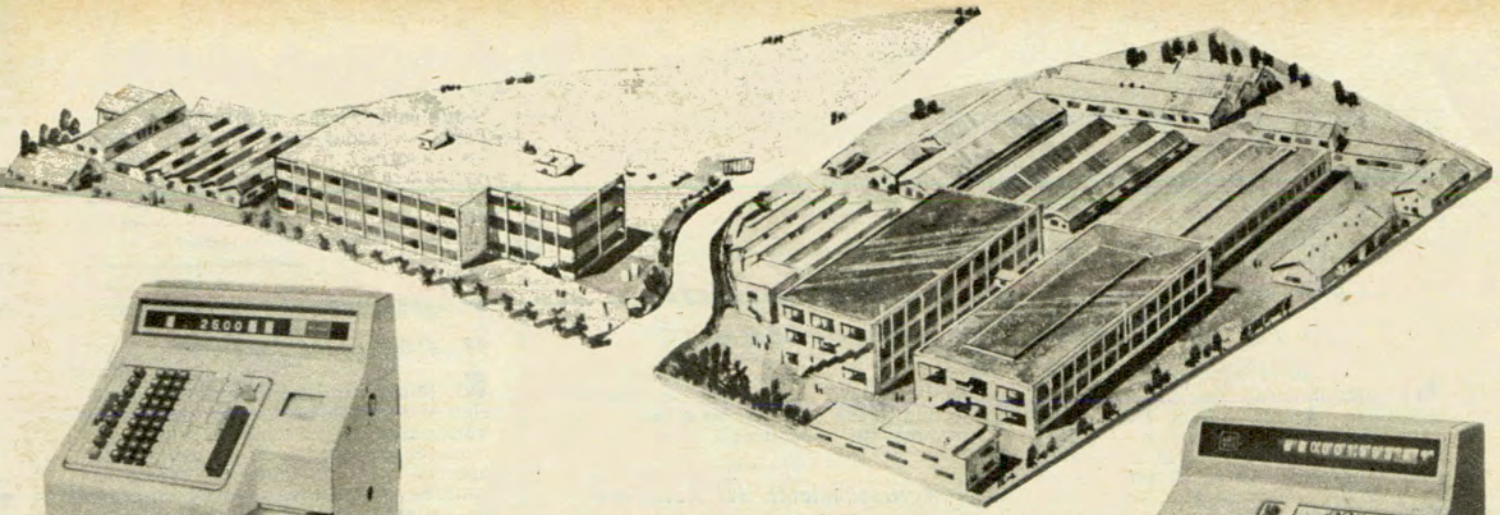
Se dijo también que la maquinaria especializada que se utiliza representa una inversión de 800 millones de pesos.

Asimismo se destacó la trascendencia de esta obra que permitirá una comunicación terrestre permanente de la Mesopotamia —de 197.000 kilómetros cuadrados de superficie— con el resto del país.

Donación de Señales



En un acto efectuado en Baradero, el delegado del Automóvil Club Argentino en esa ciudad, señor Ismael Alberto Servant, entregó al Intendente Municipal, señor Luis E. Jeanmaire, 26 chapas indicadoras de "Escuela" y 6 de "Hospital", donadas por la Institución al municipio local como colaboración en la campaña de señalamiento urbano. La donación se efectuó por iniciativa del Rotary Club de Baradero, cuyo presidente, señor José Luis Garibaldi, también asistió a la reunión.



REGISTRADORAS TEC



BR-2500 S-1

BR-1593



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 Reg. Nac. Prop. Intel. Nº 989.638

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 3607 - M. DEL PLATA - Tel. 3-8013

Zonas disponibles representantes en el interior.

Noticias y Actividades del A.C.A.

Primera etapa del relevamiento de la carretera Panamericana

En cumplimiento del programa de asistencia técnica de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubs —FITAC—, el Automóvil Club Argentino envió al jefe de su Oficina de Relevamiento, señor Rodolfo Miguel Di Iorio y al señor José Lechner, de la división Cartografía y Relevamiento de la Institución, con la misión de efectuar el relevamiento de un tramo de la Carretera Panamericana en una etapa que incluye caminos de Chile, Perú, Ecuador y Bolivia.

El viaje abarcó más de 27.000 kilómetros y se cumplió en una camioneta provista de todos los implementos y accesorios necesarios para la correcta ejecución del trabajo encomendado.

Los cartógrafos mencionados, además de la tarea específica de relevamiento, compilaron en cinco libretas de campaña, todos los datos y referencias sobre rutas, lugares turísticos de mayor interés, etc., los que luego se volcarán en cartas y hojas de ruta que reflejarán de un modo muy amplio la situación vial porque atraviesan los países mencionados y la Carretera Panamericana en aquellas naciones.

Según informaron los señores Di Iorio y Lechner, los caminos de Chile se hallan en muy buenas condiciones de transitabilidad y debidamente marcados. La parte correspondiente a ese país, de la Carretera Panamericana, se encuentra totalmente pavimentada de norte a sur y cubierta con una capa lisa, salvo un tramo en el extremo septentrional, cerca de Carmen Alto, donde está sin capa firme.

En Perú, donde abundan los caminos de montaña, el 90 por ciento de la ruta Panamericana se halla asfaltado. En cambio en el Ecuador, está pavimentado sólo entre un 20 y un 30 por ciento de ella.

Los cartógrafos hicieron declaraciones de indudable interés para los turistas que proyecten un viaje por esa ruta troncal.

Así, por ejemplo, informaron que la nafta cuesta —en todos los países recorridos— aproximadamente la mitad del precio que cuesta en la Argentina, pero, en cambio, la vida es más cara. Como dato ilustrativo al respecto, dijeron que el costo de una cena con alojamiento para una noche, en un hotel corriente, pero no de lujo, oscila entre seis o siete mil pesos argentinos. Podría adoptarse como solución la vida en carpas, pero informaron que no existen lugares para camping.

Entre las previsiones que consideran necesarias para el viaje por los lugares que ellos recorrieron estiman de primordial importancia llevar faros rompenieblas, porque este fenómeno atmosférico invade extensas zonas de Chile, Perú y Ecuador. Conviene asimismo disponer de calefacción y de un sistema para desempañar el parabrisas, cuyo cristal deberá estar protegido, pues es muy frecuente encontrar automóviles con el parabrisas completa o parcialmente roto o picado por las piedras.

Sugirieron también la conveniencia de llevar dos ruedas de auxilio armadas y dinero en cheques del viajero, lo que puede resultar, en algunos momentos, de importancia vital.

Agradecimiento del Automóvil Club de Chile

Para aprovechar en todas sus posibilidades la colaboración que significó para el Automóvil Club de Chile el envío de los dos técnicos de la Institución argentina, las autoridades de aquella entidad dispusieron que se les uniera en Santiago de Chile el funcionario chileno especializado, señor Fernando Carrasco E., quien produjo un informe sobre "La Operación de Relevamiento en la Carretera Panamericana con la Ayuda y Asistencia Técnica del Automóvil Club Argentino".

El señor Tomás Eduardo Rodríguez E., presidente del Automóvil Club de Chile, envió al A.C.A., una nota en la que expresa que "Junto con tomar conocimiento del documento del señor Fernando Carrasco E., el directorio del A. C. Ch. acordó dejar constancia en actas de su reconocimiento por la desinteresada y valiosa ayuda prestada a nuestro club por el Automóvil Club Argentino, que nos compromete, y consagra una vez más la verdad inconmovible de nuestro común destino".

Comisión Fiscalizadora de Cuentas

La Comisión Fiscalizadora de Cuentas de la entidad efectuó una reunión durante la cual se efectuó la distribución de cargos. La preside el doctor Adolfo M. Díaz, con la vicepresidencia del señor Oscar San Miguel. Actúa como secretario el doctor Manuel Pérez Taboada; como vocales titulares los doctores Luis F. Orcoyen y Eduardo Astarloa, y son vocales suplentes el señor Luis J. R. Méndez Calzada, el doctor Rodolfo Roccatagliata y el señor José María de Monasterio.

España: Premios a conductores

El Ministerio Español de Información y Turismo ha creado los premios nacionales de turismo para los conductores de vehículos de carga (camiones) y de vehículos de transporte (autobuses) que más se distingan auxiliando personas, tanto españolas como extranjeras, que se encuentren en dificultades en las rutas españolas, como consecuencia de un inconveniente en el automóvil o de un accidente.

Los premios serán cuatro: los dos primeros de 50.000 pesetas cada uno; los dos segundos de 25.000 pesetas cada uno.

Estos serán entregados por la Dirección General de Promoción y Turismo según la propuesta de un jurado calificado donde estará representado también el Real Automóvil Club de España.

Patentes y registros de conducir

La División Patentes y Registros de Conducir del A.C.A. —que comprende las oficinas de trámites para la provincia de Buenos Aires, patentes de Capital y asesoramiento sobre faltas municipales— ha comenzado a funcionar en la Gran Central Once, entrepiso, con el horario de 8 a 18.30 horas, de lunes a viernes, para trámites, y para información hasta las 19.30 horas. El teléfono de la nueva dependencia es: 87-7111.

En cuanto a la oficina que tramita los registros de conducir (y sus renovaciones) para Capital Federal, se halla instalada dentro de la Dirección de Tránsito de la Municipalidad, calle Estados Unidos 1228, 1er. piso. Funciona de lunes a viernes, de 8 a 16 horas, exclusivamente para socios. Los teléfonos correspondientes a esta oficina son: 23-4036 y 23-3801.

Asistentes a un curso

Asistentes a la clase inicial de un curso especial que se dicta en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino, con sede en el Parque Tres de Febrero.

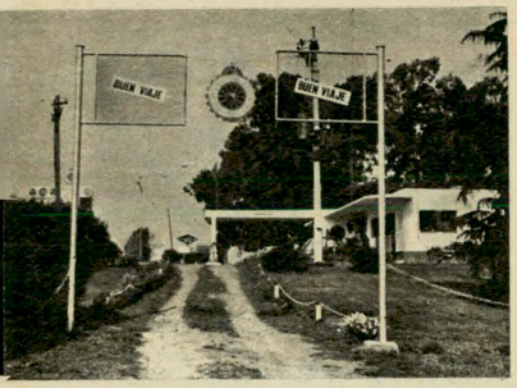


Estación y Parque de Arrecifes

La estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Arrecifes, situada a la altura del kilómetro 171 de la ruta nacional N° 8, cumple una importante función en uno de los caminos más transitados de la República. Al margen de esta intensa tarea, la estación ha sido parquizada y hermoseada con extensos jardines.



Vista de la entrada al parque de la Estación de Servicio de Arrecifes, donde los asociados pueden descansar de las fatigas del viaje, debajo de una frondosa arboleda.





Sector del parque de descanso de la Estación de Servicio de Arrecifes donde se han instalado una serie de juegos para niños.

Se evitarán los cortes de luz en verano en Pinamar y Villa Gesell

El interventor en la Dirección de la Energía del Ministerio de Obras Públicas, ingeniero Adalberto P. Lucchini, acompañado por funcionarios de la repartición, visitó la localidad de General Madariaga donde inspeccionó la usina eléctrica local que se encuentra interconectada con las cooperativas de Pinamar y Villa Gesell.

El propósito fundamental de la visita fue establecer las medidas que deberán adoptarse para evitar que en ambas localidades balnearias ocurran cortes de energía eléctrica durante la próxima temporada de verano.

El interventor en DEBA informó que la repartición a su cargo aportará el refuerzo energético necesario para evitar en lo sucesivo, los cortes de luz en ambos balnearios de la costa llamada Atlántida Argentina.

Señor Asociado:

Si está interesado en reservar alojamiento en los centros de veraneo (especialmente en San Carlos de Bariloche) o una plaza en las excursiones al sur argentino y chileno organizadas por la Entidad, debe hacerlo a la mayor brevedad, en virtud de la gran demanda que se advierte todos los años. Debe también realizar su reserva con la debida anticipación si desea contar con alojamiento en el Chiberta Motel de Punta del Este (R. O. del Uruguay).

AUTO CLUB informa

(Viene de la pág. 148)

Reina de la Mecánica

La Unión Propietarios de Talleres Mecánicos de Automóviles festejó su XXXV° aniversario con una fiesta realizada en los salones de la Sociedad Rural Argentina, durante la cual se eligió la Reina de la Mecánica 1969, título que recayó en la señorita Galina Babes.

Renault 4 Furgoneta

IKA-Renault lanzó al mercado nacional el modelo Renault 4 Furgoneta, vehículo utilitario de probada calidad y depurada ingeniería. La carrocería, unificada en una sola pieza, está montada sobre una fuerte plataforma que confiere al conjunto una llamativa solidez. Se reduce así el juego de tensiones tan característico en este tipo de automotores.

Libros argentinos



En cumplimiento del programa de creación de Secciones Argentinas en Bibliotecas Nacionales de las principales capitales del continente, que auspician el Instituto de Difusión Argentina en el Exterior (IDAE) junto con Ford Motor Argentina S. A. y sus concesionarios, se habilitó, en la Biblioteca Nacional de Santiago de Chile, una Sección Argentina, mediante el aporte de 500 obras sobre economía. historia, educación, salud pública, tradiciones, literatura y arte de nuestro país. En la foto, un momento de la brillante ceremonia con que se habilitó la nueva sección.

Fangio en San Justo

Especialmente invitado por los directivos de la empresa, Juan Manuel Fangio efectuó una visita al Complejo Automotriz de Chrysler Fevre Argentina S. A., en San Justo, donde se interesó por los detalles de fabricación de los automóviles, camiones y pick-ups Dodge que se producen en dicha planta.

Nuevo gerente

Industrias Bendix S.A.I.C. y F., fábrica integral de frenos de automotores, ha designado gerente comercial al señor Hans Leuenberger, quien tendrá la total responsabilidad en lo que se refiere a Equipo Original, mercado de reposición y ventas. El señor Leuenberger, que ya había residido en la Argentina entre 1960 y 1965 como representante de Bendix Internacional, se desempeñaba hasta ahora como adscripto a la gerencia general de "The Bendix Corporation", en Nueva York.

Compra de acciones

La empresa INVAL S. R. L. de Buenos Aires, sociedad subsidiaria de Daimler-Benz A. G., adquirió en remate público acciones de Mercedes-Benz Argentina S. A., hasta el momento propiedad del Estado argentino, por un volumen que en cifras globales alcanza al 9 % del capital accionario emitido. Mediante dicha compra, la totalidad del capital de Mercedes-Benz Argentina S. A. pasa a pertenecer al grupo económico de la firma alemana.

Camión mediano

General Motors Argentina ha agregado un nuevo camión a su línea de utilitarios: el Chevrolet C-50. Este modelo viene a sumarse a la línea C-60, que ya se ofrecía en tres versiones: una de chassis largo, otra de chassis corto y otra especial para colectivos. El C-50 está equipado con el motor Bedford Diesel de 300 pulgadas cúbicas y 7 bancadas, con camisas de cilindros fácilmente cambiables. Su peso bruto máximo alcanza a 8.845 kg

Laboratorio rodante

IBM Argentina, productora y exportadora de equipos de procesamiento de datos, introdujo recientemente una novedad en su servicio de control de los materiales que recibe de más de 600 proveedores locales: se trata de un laboratorio completo montado sobre un camión, que se traslada a las instalaciones del proveedor cada vez que es necesaria una inspección.

Empresa y comunidad

En la ciudad de San Juan se efectuó la primera mesa redonda del "Foro Ford", patrocinada por Ford Motor Argentina S. A. y sus concesionarios de todo el país. El tema tratado fue "La empresa moderna y la comunidad". Sobre el mismo tema se realizó un acto similar en Tandil. continuando un programa de carácter regional que se desarrollará en diversas ciudades del país durante el año en curso.



Service Ligero

Fiat Cerrella inauguró su nuevo "Service Ligero", con un lunch en el que participaron directivos de la firma y altas autoridades de Fiat Argentina

Instituto Ford de Comercialización



En una reunión celebrada en los salones del Alvear Palace Hotel, fue anunciada la creación del Instituto Ford de Comercialización en la Argentina, dependiente de la Gerencia General de Ventas y Comercialización de Ford Motor Argentina S. A. Su misión será la capacitación científica y efectiva de los directivos y personal de la vasta red de concesionarios de la marca en todo el país. En la foto, de izquierda a derecha, los señores Lorenzo A. Blanco, Gerente de Relaciones Públicas; Enrique C. Bocking, Gerente General de Ventas y Comercialización; Douglas B. Kitterman, Presidente; John R. Healy, Vicepresidente; y José D. Morales, Gerente General de Ventas de Vehículos de Ford Motor Argentina S. A.

Camping en Chapadmalal

El auto-camping "Los Alces", inaugurado en la última temporada veraniega en la playa de Chapadmalal, con amplios lotes arbolados para cada acampante y provisto de todas las comodidades de la vida moderna, brinda sus servicios a los socios del A. C. A. con un 20 % de descuento. Las reservas se pueden realizar en Diagonal Norte 615, 8° piso, oficina 816, o por teléfono llamando al 46-3683, Buenos Aires.

Impreso en Fabril - Setiembre 1969
Industria Argentina

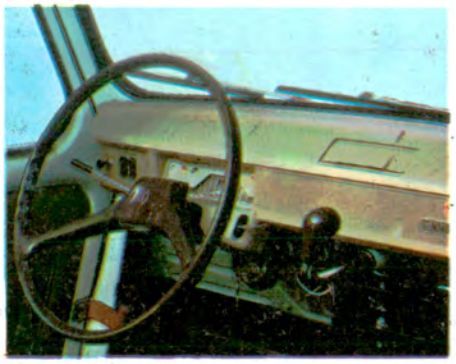
Correo Argentino Central (B) Sucursal 61 B
Franqueo pagado Concesión 4938
Tarifa reducida Concesión 209



RELATOR

Renault 4 se divierte.

Renault 4 es gracioso y bromista. Juguetón, dinámico . . . y un poco loco.
Lo impulsa su poderoso motor Ventoux de 33 HP a 4.200 r.p.m. y 845 c.c.
Su agilidad de maniobra le confiere un dinamismo fuera de lo común, que le permite jugar con destreza en las más alegres y complicadas curvas.
Con su caja de 4 velocidades, pica, corre, gira, realiza los esfuerzos que usted quiera. Tiene frenos hidráulicos autocentrantes en las 4 ruedas, capaces de clavar en un instante su rauda marcha.
Renault 4 es todo alegria y dinamismo, cuando se divierte o pasea. Es un coche joven.



Renault 4: cuatro ruedas a la alegría.

RENAULT 4 es un producto

IKA RENAULT

RENAULT

RENAULT: Primera en toda Francia. Primera en producción y primera en exportación de automotores


Ahora voy, la limpio, me cambio y... esta noche salgo a divertirme. Porque si uno tiene una Pick-up Fiat es para explotarla de día y disfrutarla de noche.
FIAT
MULTI
CARGA