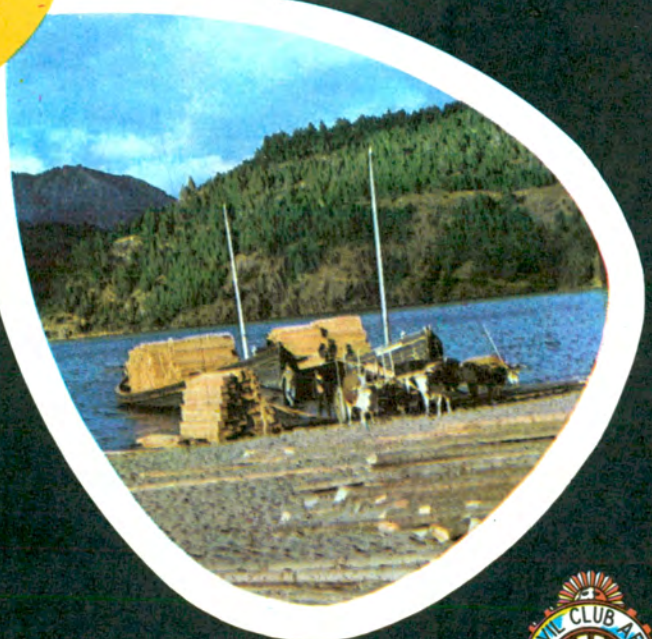


AVTO CLVB

NEUQUÉN: LAGOS, BOSQUES Y TERMAS



Ejemplar Exclusivo
para Socios del ACA
Prohibida su Venta

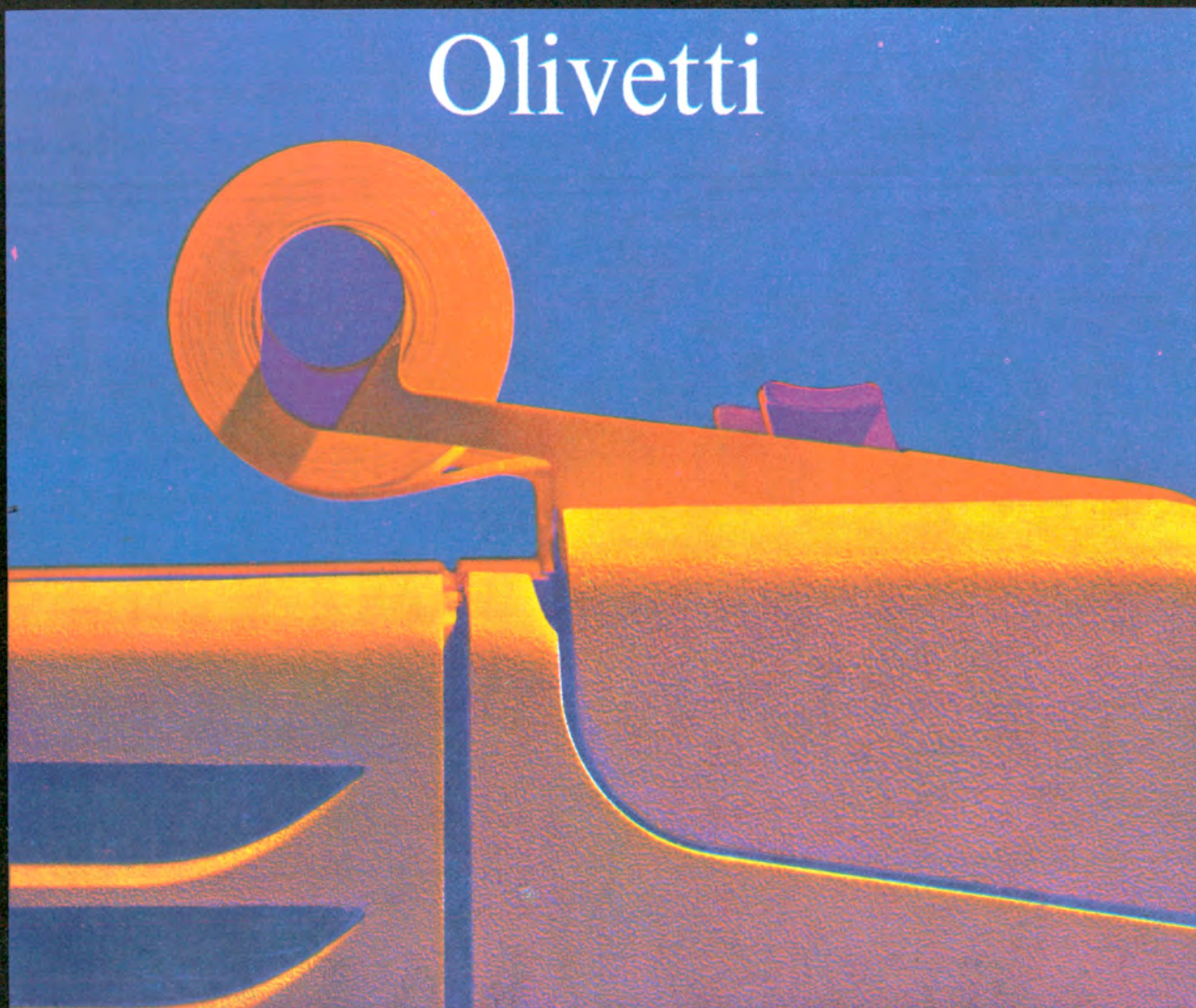
m\$n. 200 —
\$ 2.— Ley 18.188



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

La información pasa a través de

Olivetti



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

ALGO MAS

UN REGALO MISTERIO

A todos nos gusta recibir regalos. Y a todos nos gusta que nos den una grata sorpresa. Es por eso que Selecciones le brinda un obsequio más para Usted. Pero como se trata de un Regalo-Misterio no podemos decirle en qué consiste ya que si así lo hiciéramos dejaría de ser un misterio. Entérese de qué es remitiendo rápidamente su Tarjeta de Audición Gratuita. De inmediato recibirá a prueba por una semana su colección, su Disco Long Play Especial y su Regalo-Misterio.

CORTE

IMPORTANTE: Complete esta Tarjeta de Audición Gratuita, despréndala pegue donde se indica y échela al correo sin estampillas. El franqueo será pagado por Selecciones.

TARJETA DE AUDICION GRATUITA

Envíeme a prueba por 7 días el álbum "LOS AÑOS DEL SWING - Era de las Grandes Bandas" y además mi Disco Extra Especial y mi Regalo-Misterio. Al recibirlo pagaré provisoriamente 25,20 pesos.* En caso de que resuelva no efectuar la compra, lo devolveré dentro de los 7 días y ustedes me reembolsarán el pago inicial. Si decido conservarlo, abonaré después sólo 5 mensualidades más de 25,20 pesos.* cada una.
* Pesos Ley 18.188

VERSION ESTEREOFONICA SIN CARGO ADICIONAL

Marque aquí una (X) si desea recibir la versión estereofónica.

NOMBRE _____

DIRECCION _____

_____ PISO _____ DEPTO. _____

LOCALIDAD _____

PCIA. _____

(HUMEDEZCA ESTA PARTE Y PEGUELA EN EL OTRO EXTREMO, DONDE SE INDICA)

NUEVA DIMENSION EN MUSICA GRABADA

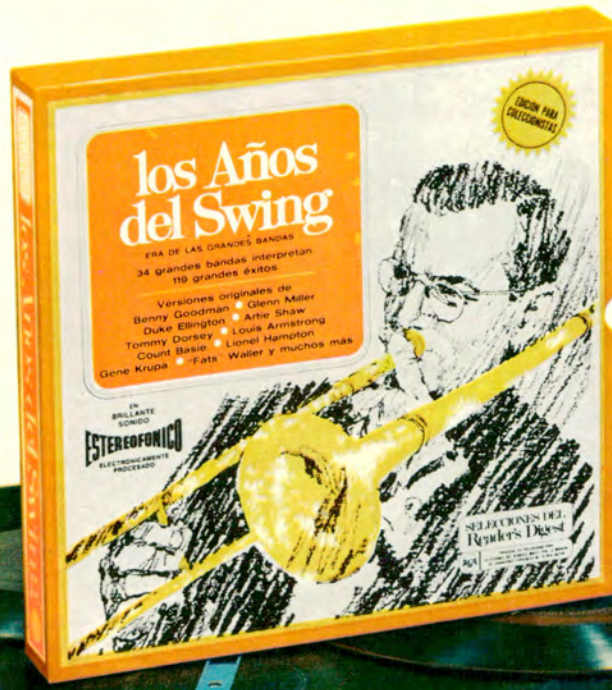
Todos los discos fueron regrabados con un equipo único en Sudamérica, lo que permitió superar, en mucho, la brillantez del sonido original. Y algo insólito!... empleando técnicas de avanzada se logró crear, electrónicamente, un sonido **estereofónico sensacional**. Si usted posee un reproductor de dos canales solicite esta formidable versión. Se la recomendamos para que disfrute plenamente de la viva expresión y validez características de la música de swing. Usted notará que algo asombroso llega a sus oídos. Y es que "Los Años del Swing" llevará hasta Usted algo que cubre ampliamente las exigencias de audio de la actualidad.

UN REGALO MUY ESPECIAL

Dentro de la caja de "Los Años del Swing" hay para usted un obsequio que trata de un Disco adicional. Si!... Un Long Play Especial con otros 10 temas interpretados por las mismas famosas orquestas y solistas que se hallan en el resto de la colección. Este disco es para Usted cualquiera sea su decisión luego de los 7 días de prueba gratuita. Es un Regalo muy especial que le hace Selecciones del Reader's Digest sólo por aceptar **ahora** nuestro ofrecimiento de examen gratuito sin compromiso. La verdad es una oportunidad que Usted debe aprovechar. No demore su decisión y actúe ahora mismo... complete con sus datos la Tarjeta de Audición Gratuita que se encuentra al lado, y proceda según las indicaciones en ella dadas.

OFERTA SENSACIONAL GRATIS!!!

Si usted ha leído bien. **Absolutamente gratis**, a prueba durante 7 días completos en su hogar y sin compromiso de su parte, le ofrecemos esta sensacional colección de 10 discos long play. Údala y tómese su tiempo para decidir. Para escuchar y conocer las Grandes Bandas y sus mejores creaciones. **Un audición de prueba es completamente gratuita.** Sin embargo, los discos son tan buenos que querrá escucharlos una y otra vez y conservar la colección para siempre. **ACTUE DE INMEDIATO. SOLICITE ESTE ALBUM HOY MISMO** siguiendo las indicaciones de la Tarjeta adjunta.



GRANDES ESTRELLAS

Los más grandes músicos, los que mencionamos espontáneamente al hablar de Swing, fueron elegidos para integrar esta colección. Glenn Miller, Tommy Dorsey, Benny Goodman, Artie Shaw, Gene Krupa, son algunos de una verdadera legión de estrellas; desde Ellington y Armstrong, hasta Basie y Harry James. Todos... directores, cantantes y solistas, le harán vibrar de alegría y emoción con sus inspiradas interpretaciones y ese "algo" llamado SWING que convierte esta colección en un gran "espectacular" discográfico del que usted puede ahora disfrutar en su hogar, **gratis**, durante 7 días.

EXITOS PREFERIDOS

"Los Años del Swing" constituye un dinámico desfile de color y alegría en aque-

llos temas que, como Rata paseandera, Cuando desfilan los santos, o Porroncito marrón (por nombrar algunos) desbordan con toda su electrizante y eufórica fuerza rítmica. Hay también en esta colección reconocidos sucesos melódicos como Serenata a la luz de la luna, Noche y día y Polvo de estrellas (destacados de una larga lista) que nos disponen a una evocadora dulzura. **ARMSTRONG LO DIJO:** "Tocar SWING es como hablar con el corazón... no se puede mentir". Su lenguaje refleja nuestros estados de ánimo. Por eso, entendemos que sea intenso o nervioso, dulce o ampuloso. Usted ya se imagina que este álbum es algo excepcional. Algo que sólo Selecciones y la sólida capacidad de sus expertos musicales puede brindarle. Algo único e irremplazable. Algo que usted debe poseer.

119 GRANDES TEMAS QUE USTED ESPERABA

Disco 1
Collar de perlas - G. Miller
Rata paseandera - Los Duques del Dixieland
Backstage at Stuff's - C. Basie
Rosa Madreselva - RCA All-Stars
Mi melancólica nena - R. Nichols
Enrrollalos - B. Goodman

Noche y día - Ch. Barnet
Sí, por cierto - T. Dorsey
No me parto mal - L. Armstrong
Lío de tráfico - A. Shaw
El grito de Carolina - F. Waller
Adiós, adiós pájaro negro - P. Kelly

Disco 2
La vida se va de fiesta - B. Goodman
St. Louis Boogie - C. Basie
Rag de la calle 12 - S. Bechet
Blues del sollozo - B. Berigan
Por la acera soleada - L. Hampton
Cuando desfilan los santos - Los Duques del Dixieland
Siempre estoy haciendo burbujas - G. Krupa

Triste Luisita - Metronome All-Star Band
Nunca supe - C. Basie
Limehouse Blues - W. Manone
Todo está bien conmigo - Jonah Jones
Bueno, consíguelo - T. Dorsey

Disco 3
Envolviéndolo - B. Goodman
Paso original de dixieland - Los Duques del Dixieland
Boogie Woogie cocktail - A. Kirk
Hannah del corazón duro - P. Kelly
Stomp de la entrega especial - A. Shaw
Cotton tail - D. Ellington

Pobre mariposa - R. Nichols
Opus 1/2 - B. Goodman
Salto de la una - Metronome All-Star Band
Aprendiendo los blues - Jonah Jones
Boogie Woogie Maxixe - W. Bradley-J. Guarnieri
Muchacho chino - B. Freeman

Disco 4
Toque de clarín - Metronome All-Star Band
Al atardecer - M. Spanier
Quaker City jazz - J. Savitt
Cuerpo y alma - C. Hawkins
Cow cow blues - B. Zurke
King Porter stomp - B. Goodman

Honky tonk train - W. Bradley-J. Guarnieri
St. Louis Blues - J. Kirby
Tengo el mundo en una cuerda - L. Armstrong
Es suficiente - Los Duques del Dixieland
Salto del segundo balcón - E. Hines
Jive sin nombre - Ch. Barnet

Disco 5
C-jam blues - D. Ellington
Sé que tú sabes - B. Goodman
El alojamiento del Sr. Robert - C. Basie
En el gran baile del jazz - M. Spanier
Loose lid special - T. Dorsey
La anguila - B. Freeman

No tan quieto, por favor - T. Dorsey
El salto de Erroll - E. Garner
Rumba del piel roja - Ch. Barnet
Close shave - J. Kirby
El calentador de Gabriel - E. Hawkins
Enfermería de St. James - A. Shaw

Disco 6
El salto del camello - B. Goodman
Yancey especial - W. Bradley - J. Guarnieri
Mi cielo azul - A. Shaw
Johnson rag - G. Miller
Martillos calientes - L. Hampton
Zaggin' with Zig - Z. Elman

Sonrisas - P. Kelly
Es maravilloso - A. Shaw
Lulú vuelve a la ciudad - F. Waller
Long tall mama - G. Miller
Suenen campanas - L. Hampton
Boogie de la una - C. Basie

Disco 7
Porroncito marrón - G. Miller
Comienza el beguine - A. Shaw
Nunca volveré a sonreír - T. Dorsey
Viaje sentimental - H. McIntyre
La música da vueltas y vueltas - T. Dorsey
Estudio en marrón - B. Berigan

Llamada de amor indio - A. Shaw
Tenías que ser tú - E. Hines
Y los ángeles cantan - B. Goodman
Hace mucho, mucho tiempo - Ch. Spivak
Dama sofisticada - D. Ellington
Los tontos caen - T. Dorsey

Disco 8
Frenesí - A. Shaw
Marie - T. Dorsey
Empalme Tuxedo - G. Miller
Serenata del burrito - A. Shaw
Alondra - E. Hines
Me estoy volviendo sentimental - T. Dorsey

Tentación - A. Shaw
Volveré a verte - T. Dorsey
No puedo comenzar - B. Berigan
Ya no vienes tan seguido - D. Ellington
Loch Lomond - B. Goodman
Tristezas en la noche - T. Dorsey

Disco 9
Bailando en el Savoy - B. Goodman
Serenata de Manhattan - T. Dorsey
Pompton turnpike - Ch. Barnet
Volando a casa - L. Hampton
Perfidia - G. Miller
Tengo ojos - A. Shaw

Cherokee - Ch. Barnet
Serenata en azul - G. Miller
Lago de ensueño - T. Dorsey
Back bay shuffle - A. Shaw
De vez en cuando - T. Dorsey
Cocktail de luna - G. Miller

Disco 10
Serenata a la luz de la luna - G. Miller
Canción de la India - T. Dorsey
No seas así - B. Goodman
De buen humor - G. Miller
Opus 1 - T. Dorsey

Té para dos - B. Zurke
Polvo de estrellas - A. Shaw
Pennsylvania 6-5000 - G. Miller
Toma el tren "A" - D. Ellington
Chattanooga Choo Choo - G. Miller
Canta, canta, canta - B. Goodman

ALGO SUYO

"Los Años del Swing - Era de las Grandes Bandas" es una colección especialmente preparada para Usted. Ahora puede tener reunido en un solo álbum una verdadera antología de la música de Swing. Así se ahorrará la enorme inversión de tiempo y dinero que le significaría comprar los cientos y cientos de long plays de los que fueron seleccionados los temas que componen este repertorio.

Sobre este punto es destacable que el repertorio fue programado de manera tal que cada página musical le proporcionará un verdadero deleite al escucharla. Por eso es que "Los Años del Swing" es algo suyo. Con todo su fabuloso contenido de alegría, de swing, de ritmo, de color y calor, de éxitos inolvidables e intérpretes siempre aplaudidos.

Cuando Usted comience a escuchar los discos de este álbum, su reacción le hará marcar el ritmo con los pies... y castañear los dedos... y todo usted se moverá al compás, sonreirá, vibrará, se excitará y todo será como si los grandes del swing estuvieran junto a usted.

ALGUNAS OPINIONES SOBRE "LOS AÑOS DEL SWING"



"Acabo de recibir mi álbum de 'Los Años del Swing' y realmente no puedo creer a mis oídos. El sonido ha sido mejorado tan notablemente que se escucha ahora tan extraordinariamente brillante y puro que han superado ampliamente los discos originales."

BENNY GOODMAN



"Los Años del Swing - Era de las Grandes Bandas" es una colección de discos que llena una necesidad, al cubrir una importante época en la historia del jazz: la de la transición entre el estilo tradicional y el surgimiento de nuevas formas de expresión".

CARLOS L. TEALDO ALIZIERI

GARANTIA

de calidad y satisfacción

Para asegurarle que usted se verá completamente satisfecho con este nuevo álbum por muchos años, Selecciones del Reader's Digest le garantiza:

- 1º - Que los temas del repertorio de su álbum fueron originalmente grabados por los más famosos intérpretes del jazz.
- 2º - Que cada disco ha sido fabricado con la más pura vinilita plástica, y procesado con las técnicas más avanzadas por RCA.
- 3º - Que su álbum estará sujeto a las más exigentes inspecciones y pruebas antes de serle enviado.

Permiso Nº 25
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

Selecciones del Reader's Digest Argentina S. A.

EL FRANQUEO
SERÁ PAGADO
POR EL
DESTINATARIO.

Apartado Especial Nº 51
Buenos Aires



GRATIS a prueba por 7 días,
sin compromiso y en su propio hogar

- 119 grabaciones originales.
- 10 discos long play.
- 34 interpretaciones
- 1 Long play extra, como regalo de las más grandes estrellas.
- 1 Regalo Misterio adicional.

Benny Goodman - Glenn Miller - Tommy Dorsey - Count Basie - Louis Armstrong - Gene Krupa - Artie Shaw y muchos más en una colección de discos que le brinda Selecciones del Reader's Digest.

Mundial Hotel

Av. de Mayo 1298 - Buenos Aires - Teléfonos 37-0011/14

HOTEL DE PRIMERA CATEGORIA CON EL MAXIMO CONFORT

Precios al alcance de usted y su familia y especial para la familia grande, colegios y delegaciones. Unico en Buenos Aires que dispone departamentos amplios en doble habitación de 4, 6 y 8 personas o la comodidad que usted desee.

Habitaciones con baño privado y teléfono para una persona en habitaciones de una cama chica \$ 1.100; en sala grande \$ 1.300; para dos personas \$ 1.700; para tres \$ 2.250 y más de tres personas en una sola habitación \$ 650 cada una.

Laudo 20 %.

**ATENCION MEDICA
PERMANENTE Y
GRATUITA A TODO
PASAJERO DEL HOTEL**



GRAN SALA DE FIESTAS
Extraordinaria - Suntuosa - Confortable

**PEDICUROS
"ASEN"
CALZADO**

Av. de Mayo 1282 - Buenos Aires
(Edificio Hotel Mundial)
Teléfono 38-7039

*Nueva y Primera Pedicura
con baños Higiénicos.
Pediluvios.
Refrescantes.*

Nueva línea de CALZADO ELÉ-
GANTE en elastizados para da-
mas y plantillado hecho a mano
para hombre.

**Bonificaciones
a todos los
pasajeros del hotel**

**POR DEMOLICION Y AMPLIACION
DE NUESTRO MONUMENTAL EDIFICIO
LIQUIDAMOS**

UN GRAN STOCK A PRECIOS INCREIBLES

AHORA MAS QUE NUNCA COMPRE POR MENOR
A PRECIO DE MAYOR

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

EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR

LOZAPLAT

GAMUZA

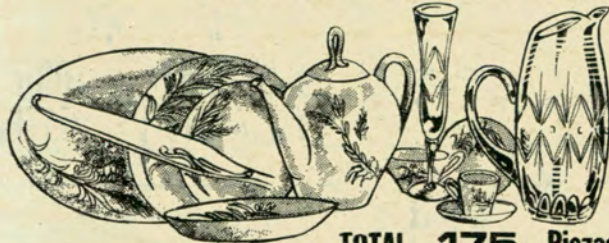
INOXIDABLE



Jgo. 101 Pzas.

\$ 250 m\$^{n.} 25.000

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 talladas
- 1 Juego Cubiertos inox.

TOTAL 175 Piezas

220 m\$^{n.} 22.000

JOHNSON

INOXIDABLE



Juego 101 Piezas

\$ 179 m\$^{n.} 17.900

PORCELANA TSUJI



COMPLETO 12 PERSONAS
\$ 330 m\$^{n.} 33.000

PORCELANA GRAN BOLOGNA



Modelo MARLY
COMPLETO
12 Personas
\$ 265 m\$^{n.} 26.500

PORCELANA VERBANO



Mod. LAVINIA
COMPLETO 12 PERSONAS
\$ 360 m\$^{n.} 36.000

PRODUCTO DE
PLATALAPPAS

Modelo 930

Blanco LANTEL
INOXIDABLE



Juego 101 Piezas

\$ 370 m\$^{n.} 37.000

Jgo. Copas
TALLADO A MANO
74 Piezas
\$ 79 m\$^{n.} 7.900

Jgo. Copas TALLADO A MANO
74 Piezas
\$ 145 m\$^{n.} 14.500

Jgo. Copas TALLADO A MANO
74 Piezas
\$ 180 m\$^{n.} 18.000

CHRISTOFLE

Modelo IRIS

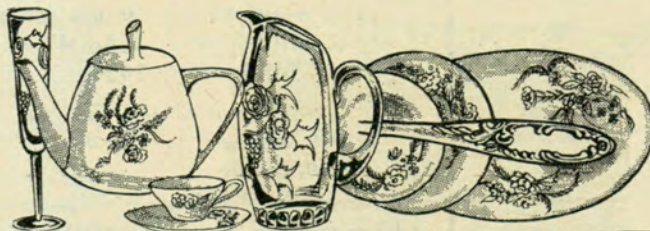


INOXIDABLE

Juego 101 Piezas

\$ 279 m\$^{n.} 27.900

7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS



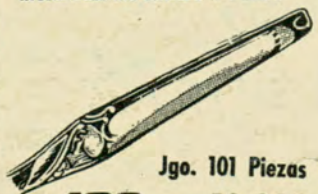
- 1 Juego Platos
- 1 Juego Lunch
- 1 Juego Té
- 1 Juego Café
- 1 Juego Copas talladas
- 1 Juego Copas Whisky
- 1 Juego Cubiertos inox.

TOTAL 175 Piezas

\$ 139 m\$^{n.} 13.900

FUNCIONAL

INOXIDABLE IMPORTADO Y PULIDO



Jgo. 101 Piezas

\$ 109 m\$^{n.} 10.900

BATERIA COCINA INOXIDABLE TERMICA



15 Piezas \$ 45 m\$^{n.} 4.500

BATERIA COCINA ACERO INOXIDABLE



12 Piezas \$ 89 m\$^{n.} 8.900

BATERIA COCINA ACERO INOXIDABLE MIC



15 Piezas \$ 270 m\$^{n.} 27.000



**Usted
no debe quedarse
en ayunas.**

Usted es un hombre de negocios. Un verdadero profesional.

Cada día, desde la hora del desayuno, se expone a mil situaciones que pueden modificar radicalmente su negocio. Al comenzar cada jornada debe estar al tanto de todas ellas.

Sólo un medio puede brindarle diariamente esa indispensable información. El panorama integral de su rubro, de toda la Economía, la Po-

lítica, las Finanzas. Y todos los servicios diarios, semanales o mensuales de cuanta actividad empresarial se desarrolle en el país.

Sólo **EL CRONISTA COMERCIAL**.

El único diario exclusivo para el hombre de negocios. Con todos los requisitos que usted busca. Con la información anticipada en una semana a cualquier otro medio. Por suscripción.

Para que su negocio pueda cada día, seguir su curso normal. Beneficioso.

Para que usted no sea sorprendido en ayunas.

**El Cronista
Comercial**

Nuestras noticias siempre son primeras, desde sus verdaderas fuentes.

Para comprar un auto hay que tener en cuenta tres factores:

Motor

El motor es el alma del auto. Es lo fundamental. Un auto con motor viejo es irremediamente viejo. A pesar de lo que digan. Los motores viejos no tienen las bancadas de uno moderno. Un motor moderno es un motor de 6 cilindros, con 7 bancadas y botadores hidráulicos. Con pistones exclusivamente diseñados para aprovechar al máximo las nuevas naftas comunes. De diseño super-cuadrado. Es decir, un motor como el motor del Special 70.

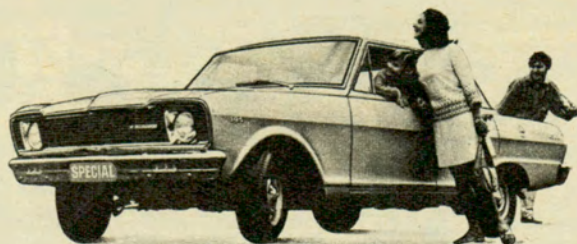
Tamaño

Hay que buscar un auto lo suficientemente grande como para llevar cómodamente todo lo que usted necesita. Y lo suficientemente chico como para moverse con agilidad en nuestras calles. Un auto que no sea chico ni grande. Es decir, un auto como el Special 70

Precio

Usted tiene que saber bien lo que está pagando. Actualmente los autos chicos no son tan caros. Pero usted sólo recibe poca comodidad, y la vida útil del coche casi siempre termina con la última cuota. Los autos grandes son demasiado caros. Tanto para comprar como para mantener. Además, son pesados para manejar e imposibles de estacionar. El auto que usted necesita es un auto cómodo, de tamaño ideal y de motor moderno. Es decir el Special 70. Un auto con respaldo Chevrolet.

SPECIAL: Tres buenas razones para comprar un auto.



cuidar sus frenos es cuidar su vida



Si. Porque su vida es todo para Ud. y los suyos... No la arriesgue. Haga revisar periódicamente sus frenos. Y si hay que reemplazar alguna pieza o renovar el fluido, exija que sean Wagner Lockheed

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

— EL NOMBRE MAS FAMOSO EN FRENOS HIDRAULICOS —

En la precisión está el triunfo.

Ese triunfo que usted conquista cada día
en la carrera de rendimiento de su coche...
viene de lejos.

Arranca del constante perfeccionamiento
de nuestra industria automotriz,
y se complementa con los rodamientos RIV,
que contribuyen a la precisión
y seguridad de la máquina.

Así, el buen piloto triunfa en las mejores
competencias de automovilismo.

Un triunfo que también le alcanza a usted,
por el buen rendimiento de su coche.

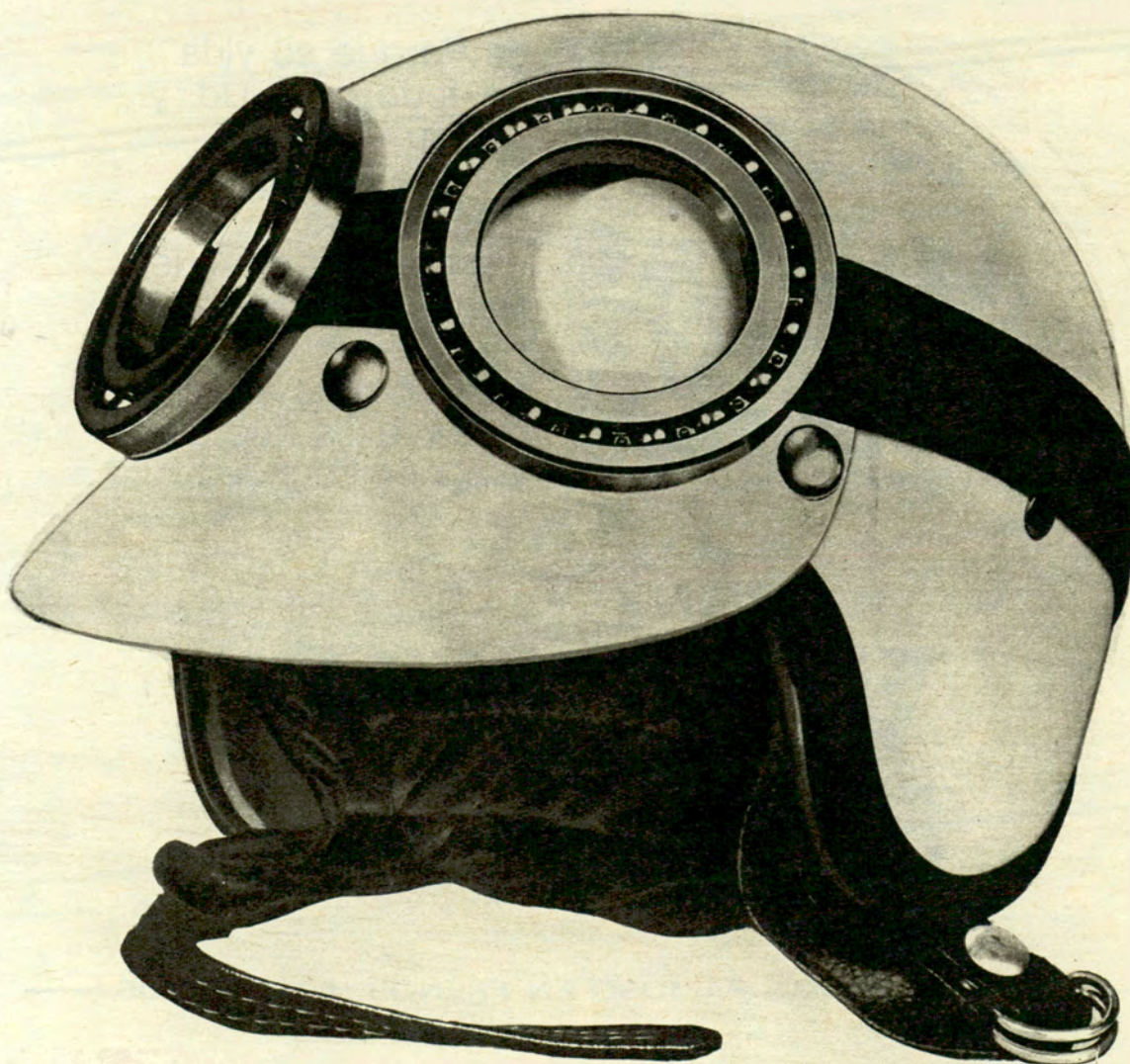
RODAMIENTOS

RIV

Distribuye

COMPANIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS 

Perú 699 esq. Chile - Buenos Aires - Tel. 34 - 8455/6 y 7



AUTOCLUB

Director

Dr. CESAR C. CARMAN

Presidente del ACA

Comisión Asesora

Ing. MARIO L. NEGRI

Presidente

Esc. ENRIQUE F. GHEZZI

Sr. LINO PALACIO

Sr. ALFREDO CALISTO

Sr. ADOLFO LANUS

Comisión Financiera

Dr. ROBERTO N. LOBOS

Vicepresidente 2º de la C. D. del ACA

Cap. de Navío Ing. LUIS M. A. GIANELLI

Tesorero de la C. D. del ACA

Dr. ADOLFO M. DIAZ

Presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas del ACA

Jefe de Redacción

Dr. MANUEL GOLDSTRAJ

Secretario Gral. de Redacción

Sr. EDUARDO PALACIOS VIDELA

Redactores

Sr. Jorge Calvetti

Sr. Gustavo A. G. Gómez

Sr. Tomás Saravi

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 D. Villafañe.

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

TIRADA DE ESTA EDICION:

476.000 EJEMPLARES

Precio del ejemplar en la República Argentina \$ 200.- m/n. \$ 2.- (ley 18.188)

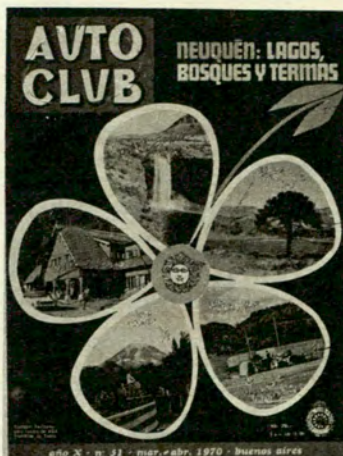
sumario

AÑO X - Nº 51 - MARZO-ABRIL 1970 - BS. AS.

EDITORIAL, <i>por la Dirección</i>	14
NOS ESCRIBEN	16
LAS CALLES DE BUENOS AIRES, <i>por Gustavo García Saravi</i>	22
LIBRETA DE VIAJES, <i>por Bernardo González Arrili</i>	24
CORRIENTES POR, <i>por Ana Emilia Lahitte</i>	26
CRONICAS DE LA VIEJA SALTA, <i>por Roberto García Pinto</i>	29
LAS PREDICCIONES DE GABINO FREDES, <i>por Octavio Rivas Rooney</i>	32
VIAJANDO POR MEXICO, <i>por Fermín Estrella Gutiérrez</i>	34
MALLORCA, <i>por José Blanco Amor</i>	39
UN LUGAR DE CALABRIA LLAMADO PAOLA, <i>por Carlos J. Furbatto</i>	44
MUSEOS ARGENTINOS: EN EL BARRIO DE QUINQUELA	46
ELOGIO DE LO IMPREVISTO, <i>por Manuel Goldstraj</i>	50
EQUIPO DE COMPETICION Y. P. F. ARGENTINO	52
HAGA TURISMO CON AUTOCLUB: PROVINCIA DE NEUQUEN	54
TERMAS ARGENTINAS: SANTA TERESITA EN VILLA MAZAN	61
TUERQUITAS	64
...Y AQUI NOSOTRAS, <i>por Valentina</i>	66
DETRAS DEL VISOR, <i>por Sara Facio</i>	72
APUNTES PARA EL RECUERDO: CATAMARCA, <i>por Alfredo Agote Robertson</i>	76
EL LENGUAJE INTIMO DE PALENCIA, <i>por Ana María Junquet</i>	80
LA DIABLADA DE ORURO, <i>por Teresa de Lewin</i>	84
LA RUTA DE LAS ESPECIAS, <i>por Angela Silva</i>	86
AUTORES Y LIBROS, <i>por M. G.</i>	88
LETRA VIVA, <i>por Ulyses</i>	91
VEZELAY Y SU IGLESIA DE LA MAGDALENA, <i>por Ana María Peña</i>	92
ARGENTINA EN EL MUNDO	96
REQUIEM PARA DETECTIVES DE NOVELA	100
LA COLONIA ESPERANZA, <i>por Lidia B. Castro de Sciolla</i>	102
LOS SALTOS DEL MOCONA, <i>por Pedro Eugenio Vidal</i>	104
NOTICULAS	106
BALNEOTERAPIA EN LA ARGENTINA, <i>por Oscar Sergio Millot</i>	108
LOS MEDICAMENTOS Y EL CONDUCTOR	110
OPERATIVO TRAVESIA EN EL VOLCAN LANIN	112
PREMIO APERTURA Y. P. F. 1970	113
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: NUEVOS MODELOS	116
EL PRIMER AUTOMOVIL EN CATAMARCA, <i>por Rafael Cano</i>	118
AUTOCLUB INFORMA	120
NOTICIAS DE LA FITAC	122
NAUTICA: VELEROS, LANCHAS Y CRUCEROS	128
LA CAZA DEL YAGUARETE, <i>por Julio C. Maldonado</i>	130
UNA NOCHE PAVOROSA, <i>por Jaroslav Turbanoff</i>	134
NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.	136

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

Enclavada en el majestuoso escenario de la Cordillera de los Andes, la provincia de Neuquén presenta sorprendentes paisajes y encierra imponderables riquezas. Se suceden en ella lagos de tranquila belleza, ríos y cascadas de ritmo vertiginoso, montañas y volcanes de adusta presencia, bosques densos y casi impenetrables.

A través de la extendida llanura por donde huye el viento, se establece contacto con otras regiones que miran hacia Neuquén con interés, con curiosidad y con fraternal impulso, con deseos de saber siempre algo más sobre esta provincia argentina que alberga reservas humanas y naturales de incalculable valor.

Tierra de placidez y de energía —que encierra en sus entrañas ese fabuloso misterio termal que es Copahue, cuya fama ha trascendido hace tiempo nuestras fronteras—, Neuquén señala el extremo septentrional de la Patagonia y se vincula con la región cuyana y con La Pampa, compartiendo muchos de sus rasgos más característicos (ver nota de página 54).

(En la tapa, de izquierda a derecha, algunos aspectos destacados de la provincia: la Cascada del Río Agrio, Caviahue, puerto maderero de San Martín de los Andes, el volcán Lanín y Pichi Traful.)

LA ADMINISTRACION DEL A.C.A.

La Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino aprobó, el 27 de febrero último, uno de los proyectos más trascendentes considerados por el cuerpo: dispuso, en efecto, la reestructuración de la administración de la Entidad, quitándole todos los atributos de un mecanismo burocrático para dotarla de las condiciones e instrumentos necesarios para funcionar sin trabas como un organismo vivo y esencialmente dinámico.

Es necesario decir, para ser justos, que la organización administrativa existente hasta el 1º de marzo de este año —fecha en que se puso en vigencia la nueva estructura—, estaba agotando todas las posibilidades a su alcance para satisfacer las exigencias serviciales que iban multiplicándose velozmente, a medida que el A.C.A. cumplía un proceso de aceleración creciente en su desarrollo y actividad, desde 1958, con la expansión ininterrumpida de todos sus servicios y dependencias. En todos sus niveles y particularmente en los que, por razón de sus funciones, cargaban con el máximo de responsabilidad en sus tareas propias, la administración se esforzaba con tesonera dedicación para afrontar las nuevas situaciones que se presentaban y que casi diariamente exigían cambios y mejoras; pero todo el "complejo" administrativo estaba siendo sometido a una tensión funcional en constante aumento, que —esto era perceptible y previsible— no tardaría en reducir su eficacia si el desarrollo de la Institución mantenía el ritmo de los últimos diez años. Y era evidente, aún para los observadores menos expertos y más escépticos o meticulosos, que ese ritmo necesaria e inevitablemente no habría de decaer, sino al contrario, durante la década que acaba de iniciarse, inclusive debido a la evolución del país mismo, bajo condición, claro está, de

que las autoridades de esta Institución conservasen la voluntad de mantener su dinamismo, demostrado en los años transcurridos desde 1958, y realizaran sus planes con decisión e imaginación creadora que se adelantase al porvenir, sin perder de vista, desde luego la realidad de las circunstancias de cada hora.

En definitiva, frente a la situación que se iba produciendo, la dirección del A.C.A., debidamente asesorada por técnicos competentes, llegó a la conclusión concreta y correcta de que ninguna modificación parcial del esquema administrativo resultaría útil. Los hechos imponían la necesidad inmediata de una transformación total fundada en la experiencia y acorde con las exigencias de los planes en marcha y de la expansión previsible e indispensable. Y así se hizo. Lo que se ha hecho significa una evolución casi "crítica," valga la aparente —pero sólo aparente— contradicción de estos dos conceptos. Bajo la dirección y autoridad del Gerente General, se aumentó el número de las gerencias (son cinco ahora) y subgerencias, especializando más ajustadamente sus funciones. Lógicamente y dentro del mismo criterio, fue aumentada la cifra de las divisiones —son ahora 24— y de las subjefaturas divisionales; se reestructuró las oficinas y secciones, se reorganizó las inspecciones —cuya misión supervisorora se cumple en todo el territorio nacional—; en suma, se cubrió todo el vasto abanico de las actividades serviciales del Club con una organización administrativo-funcional competente y se estableció la norma absoluta de la responsabilidad personal de cada jefe, en todos los niveles, de cada funcionario respecto de la tarea que debe cumplir dentro de su órbita. Ampliación, especialización y severa responsabilidad: éstas son las condiciones o circunstancias que caracterizan

editorial

a la nueva estructura creada. Prácticamente, la vastedad y profundidad de esta reorganización implica una nueva tónica institucional y señala el punto de partida de una etapa fundamental en la vida del Automóvil Club Argentino, merced a una actualización de sus órganos ejecutivos y de la dinámica operativa a que deberán ajustar su acción.

• • •

Quizás deban ser aclarados algunos hechos y conceptos para comprender la necesidad y oportunidad del proceso coronado como acabamos de señalar. Hasta 1936 el A.C.A. era principalmente una entidad de actuación notable sobre todo en la Capital Federal, en tanto que era muy moderada y modesta su proyección en las provincias y territorios. A partir del año citado, después de la firma del primer convenio de colaboración con Y.P.F., que permitió dar vida a una acción conjunta coordinada, metódica y sostenida, el A.C.A. inició una fructífera expansión, orgánica y planeada, de su obra, en servicios y construcciones. Así se construyó una respetable cantidad de Estaciones de Servicio y Camineras, en las capitales de las provincias y en algunos centros urbanos que constituían nudos estratégicos de comunicaciones viales o debían llegar a serlo. Pero este proceso se detuvo en 1943 y especialmente a partir de 1944. La economía y las finanzas del A.C.A. se vieron muy pronto seriamente comprometidas, sobre todo debido a tendencias, inconsultas o desacertadas medidas de las autoridades federales, y el Club no tardó en endeudarse hasta cifras enormes para esa época. Prácticamente, la Entidad quedó paralizada y se convirtió en una organización rutinaria, sin capacidad de iniciativa ni de desarrollo.

Cuando las nuevas autoridades de la

Institución se hicieron cargo de su gobierno —nos referimos particularmente a la etapa iniciada en febrero de 1958—, se encontraron con un estado societario, financiero y económico que sólo ofrecía perspectivas sombrías. La Entidad contaba con unos 75.000 socios, cifra que apenas si avanzaba anualmente. Existía una deuda de cerca de 150 millones de pesos solamente con Y.P.F., que poseía una hipoteca flotante sobre todos los bienes del Club. El déficit, en apariencia irremediable, de los ejercicios anuales se había multiplicado anualmente desde 1944, hasta alcanzar cifras aplastantes para cada ejercicio, mientras los ingresos se mantenían en niveles desconsoladores. Por otro lado, el Club solamente poseía alrededor de 40 equipos de auxilio, ninguno nuevo y muchos prácticamente inutilizables. Sobre estas carcomidas bases empezó su gestión la nueva Comisión Directiva.

No nos detendremos en detallar el proceso de la recuperación, el saneamiento económico-financiero de la Institución, etc., tema del que nos hemos ocupado ya en anteriores oportunidades; pero conviene subrayar algunos resultados concretos que ponen en evidencia la transformación vital que en ella se ha operado: 1º, fue totalmente cancelada la deuda, tanto la consolidada como la flotante, inclusive la hipoteca que pesaba sobre los bienes; 2º, a partir del ejercicio de 1960, cesaron los déficits anuales, que rápidamente se convirtieron en excedentes cada año más considerables y que son inmediatamente invertidos, en el ejercicio siguiente, en nuevas obras propias, en equipos —el Club posee ahora cerca de 450 equipos de auxilio mecánico— y en la ampliación, aumento y perfeccionamiento de los servicios; 3º, en acuerdo con los gobiernos provinciales, se inició, se realizó la construcción y se sigue construyendo nue-

vas dependencias —moteles, estaciones de servicio, camineras, etc.— o, en algunos casos, dependencias como hoteles, hosterías y moteles de propiedad de esas provincias fueron transferidas al Club, sea en propiedad absoluta, sea para su explotación a largos plazos, sin comprometer mayormente los recursos económicos de la Institución (lo cual, dicho sea de paso, pone de manifiesto el prestigio y la confianza que ésta ha conquistado en todo el país); 4º, la nómina societaria pasó, en poco más de una década, de los 75.000 que figuraban en 1956/57, a 470.500 asociados, que es la cifra actual. Señalemos a este respecto, que alrededor de 47.000 socios nuevos ingresaron al Club solamente en enero de 1969, y algo más de 45.000 en enero de 1970, para tomar dos meses típicos que marcan el acelerado proceso de aumento del caudal societario.

Pero esos hechos y antecedentes, que exhiben a la Institución con una potencialidad impresionante, adquirida en una década, obligan a recordar también: primero, que los servicios y equipos correspondientes debieron ser multiplicados varias veces, frente a las cifras de 1956, y segundo, que la administración que podía funcionar con holgura en 1958 para atender los requerimientos de 75.000 socios, resultaba estrecha e insuficiente para 470.000. La nueva estructura que acaba de dársele responde cabalmente a las necesidades de la situación actual, es decir, al gigantesco desarrollo de la Institución y a las exigencias previsibles del futuro. Esto precisamente define el alcance de la penetrante visión de sus autoridades y da un sentido histórico a la medida adoptada.

LA DIRECCION.



ACLARACION POSTUMA

Hace pocas semanas falleció en Paraná el eminente hombre público doctor Atanasio Eguiguren, quien representó a su provincia, Entre Ríos, en el Senado de la Nación, con dignidad y eficiencia. Pocos días antes de su muerte dirigió a la Dirección una amable carta relacionada con algunos de los trabajos que sobre el problema caminero argentino han aparecido en los últimos números de AUTOCLUB.

Por considerarlo útil para los lectores y justo para el prestigioso ciudadano desaparecido, transcribimos algunas líneas de dicha carta. Dicen así: "...acabo de leer en AUTOCLUB (el artículo) sobre el Túnel Sub-Fluvial Paraná-Santa Fe, donde se ubica erróneamente el proyecto originario, atribuyéndolo al Congreso en 1911. El proyecto originario es de 1936, y me corresponde exclusivamente. Para que puedan ustedes restablecer la verdad, le adjunto un artículo que publiqué en diciembre en "El Diario", de ésta.

MAS SOBRE CAMINOS

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, solicitándole la publicación de estas líneas, relacionadas con un artículo sobre "El problema caminero argentino", del señor Jacinto Toryho, aparecido en la revista N° 48, y que contiene un grueso error de información (edición correspondiente a setiembre-octubre, 1969).

Transcribo la parte pertinente (pág. 37 y 38). Refiriéndose a una de las posibles formas de contribución a la solución del problema vial del país, dice:

"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 litóreos de consumo y exportación mediante un recorrido de ida y vuelta que supera en 650 kilómetros el 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".

Y he aquí el error de información: el tramo Bowen-Lincoln de la Ruta Nacional N° 188 —no la 108, como se indica— fue licitado mientras el que suscribe ejercía la presidencia de Vialidad Nacional, conjuntamente con el tramo de la Ruta 35, faltante entre Castex, La Pampa y el sur de Córdoba, conformando un total próximo a los 700 km, longitud completamente desusada, no sólo entre nosotros, para un solo contrato. La licitación se verificó el 26 de abril de 1961; el contrato se firmó el 14 de julio del mismo año; la obra la tomó a su cargo un consorcio de empresas argentinas, y fue habilitándose por tramos hasta quedar totalmente habilitada al servicio el 29 de diciembre de 1966. Se financió con fondos nacionales por el régimen de pagos diferidos, esto es, con financiación parcial a cargo del consorcio constructor, régimen bajo el

cual en esa misma época fue encarado el completamiento de la Ruta 22, entre Meridiano V y Villa Regina, así como el de la Ruta 11 hasta Puerto Pilcomayo, frente a Asunción del Paraguay.

Pedro Pétriz
Arenales 3055
Capital

Señor Director:

He venido leyendo con interés la serie de artículos referidos al Problema Caminero Argentino, por Jacinto Toryho. El último número, referido a la Mesopotamia, contiene una descripción verídica sobre el problema de la falta de caminos en esa zona y sobre el aislamiento que los ríos le han impuesto. Sin embargo, el señor Toryho incluye algunos juicios que no considero correctos con respecto a la posición de agrupaciones profesionales de ingenieros en el momento de decidirse la construcción del Túnel Subfluvial entre Santa Fe y Paraná. Tanto el Centro Argentino de Ingenieros, como la Asociación de Ingenieros de Santa Fe expresaron su opinión sobre la conveniencia técnica y económica de construir un puente y no un túnel. Era su deber como asociaciones de profesionales de inclinarse por la solución de menor costo de construcción y operación y de más alta eficiencia para el tránsito. Pobre hubiera sido la posición de los ingenieros si hubieran sostenido la inversa. Hoy el Túnel está construido con el esfuerzo de todos y por cierto nos alegramos de haberlo logrado. Si pudo haberse hecho con un esfuerzo mucho menor mediante un puente, es un razonamiento que como ciudadanos nos inclinamos a olvidar en pro de compartir la satisfacción del logro. Como ingeniero, sin embargo, entiendo que la opinión de otros colegas debe ser correctamente valorada, o que de carecerse de elementos técnicos para hacerlo se evite criticarlo con fundamentos erróneos.

Manuel Solanet
Larrea 1234, 5°, "A"

Señor Director:

En mi carácter de asociado al A.C.A. me dirijo al señor Director de nuestra Revista AUTOCLUB, para rogarle tenga a bien dar a publicidad en las columnas de la misma la presente carta, para rectificar una errónea afirmación contenida en el artículo intitulado "El problema caminero argentino", que aparece en las páginas 98 y siguientes del número 49.

Se afirma allí que entre los opositores al túnel subfluvial Santa Fe-Paraná se hallaba el senador Rodolfo Weidmann, y se hacen una serie de consideraciones que con respecto a mí, son totalmente gratuitas. Sin entrar a enumerar todas las gestiones que realicé como representante de Santa Fe en el Senado de la Nación para que se materialice la construcción del túnel subfluvial, y en obsequio a la brevedad, me voy a limitar a rogar al señor Director tenga a bien acudir al Tomo IV del Diario de Sesiones del Senado de la Nación correspondiente al año 1959, en cuya página 2.833 encontrará íntegramente transcrito, con sus fundamentos, un proyecto de ley del que soy autor, que en su Art. 1° dispone autorizar al Poder Ejecutivo para contratar directamente la construcción y financiación de una vía continua y permanente de enlace entre las ciudades de Santa Fe y Paraná, así como de una red de caminos pavimentados de hasta 3.000 km de extensión en la me-

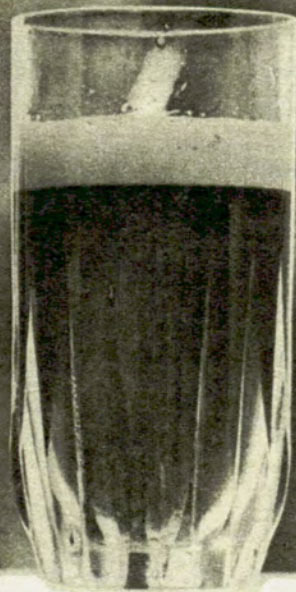


FERNET-BRANCA

8 159

tradicional y a la menta

...el trago
joven!





sopotamia argentina, en conexión con dicha vía de enlace y con el resto del país. Dicho proyecto tuvo entrada en la sesión del alto cuerpo de fecha 30 de noviembre de 1959.

Rodolfo A. Weidmann
Juan de Garay 2957
Santa Fe

Señor Director:

Me permito molestar su atención con el fin, aparte de felicitarle por las características ilustrativas e informativas respecto al turismo que encierra la revista, de llamarles la atención en lo concerniente a la información vial.

Por ejemplo, en el número 48, dan ustedes detalles del camino de Bahía Blanca a Viedma, y dicen que está pavimentado hasta el kilómetro 797... el resto en construcción... y no es así: ya se ha pavimentado hasta el acceso a Stroeder (Km 888) y se acaba de licitar (según información de los diarios) para continuar la obra hasta Carmen de Patagones, en la ruta 3 (por ahora, hasta allí).

También llama la atención que en la amable colaboración firmada por el señor Jacinto Toryho sobre el tema "El problema caminero argentino", si bien es un trabajo de responsabilidad, el autor no haya controlado sus conceptos y evitado los detalles desactualizados, a algunos de los cuales los utiliza como ejemplo y no son tales: en primer lugar, al analizar algunas rutas en el número anterior (comienzo de su amplio trabajo) toma, por ejemplo, en la provincia de La Pampa la ruta 35, la cual —textuales palabras— "en la estación de las lluvias tórnase intransitable... Esos tramos deben ser pavimentados en su totalidad e igualmente Castex Metileo", y la ruta 35 hállase pavimentada totalmente en su recorrido por la provincia de La Pampa y casi totalmente pavimentada en el resto de su recorrido.

Y en otro número, al analizar la ruta que une Bowen (Mendoza) con Lincoln (Bs. As.), que es la 188 (pusieron 108), habla del reclamo insistente de las tres provincias por las cuales recorre esa ruta para su pavimentación... Y la misma, en su integridad, ya tiene tres años de existencia... La parte más antigua de la misma (San Nicolás-Junín), se encuentra en reparación en algunos de sus sectores, por lo cual permite un buen contacto vial entre el sur de Mendoza y la costa del Paraná.

Insisto en destacar esos detalles desactualizados con el único fin de "empequeñecer" el desaliento de quienes titubean en recorrer el país, a guisa turística, y hacen hincapié en los inconvenientes, que si bien no niego que son varios, destaco que, aunque lentamente, de acuerdo con el poderío latente en el país, hay una permanente transformación con nuevos caminos pavimentados y una mejora respecto a atención hotelera y automovilística (combustibles, repuestos, mecánica, etc.).

Digo esto sobre la base de mi personal experiencia, pues por motivos de mi trabajo he recorrido el país en casi toda su amplitud, y vuelvo a pasar por los mismos lugares con algunos años de diferencia y noto palpablemente los cambios.

Jaime Langer
S. P. 168.726
Bogotá 2631, 2° piso, Dto. A
Buenos Aires

LOS CAMPAMENTOS DEL ACA

Las primeras palabras quiero destinarlas a expresar al señor Presidente del Automóvil Club Argentino mi sincero reconocimiento por todo lo que la Institución está realizando para facilitar, difundir, promover e inculcar el hábito de la vida al aire libre. En los últimos años he utilizado las instalaciones del A.C.A. para la práctica del Auto-Camping. En una oportunidad tuve la intención de elevar una queja por las dificultades que encontré en el campamento de Sari Clemente del Tuyú. Sin embargo, la prudencia y el tiempo se unieron y el A.C.A. perfeccionó el sistema de adjudicación de sectores, numerándolos en el momento de solicitar los espacios para levantar las carpas. Todo quedó solucionado.

La vida en los montes del Automóvil Club Argentino es una maravillosa expresión de criollismo, ya que todo allí es puro, es auténtico, es sencillo, es sano. Lógicamente, en esa vida se hallan los matices del confort que nos ofrecen los adelantos de la evolución tecnológica. El descanso en los montes del A.C.A. es un orgullo nacional que todo socio y no socio debe defender, cuidar, proteger y difundir. No sólo hablamos de los campamentos del Automóvil Club Argentino, sino que nos referimos a todos los campamentos del país con organización similar.

Quien haya percibido alguna vez aquel estado excepcional a que se llega en la noche, en la inmensidad de la pampa, cuando se siente el "ruido del silencio..."; quien haya experimentado en un campamento, a las 3 ó 4 de la madrugada, aquella quietud magistral, cuando ya los pájaros duermen, cuando ya los grillos dialogan, cuando el inocente sapito cantor cuida la carpa; quien haya puesto su corazón en esos momentos sin palabras, cuando parece oírse el mensaje de las estrellas en un idioma celestial, en algún lenguaje cósmico, no dejará jamás el campamento y volverá a él hasta el final de sus días, lógicamente, en función razonable de su salud.

Jorge W. Sherar
Culpina 427
Capital Federal

MAS SOBRE BELGRANO

Señor Director:

A propósito de la carta titulada "Belgrano en Italia", aparecida en el N° 47, me permito dirigirme al autor de la misma para insinuarle que omitió mencionar que en Génova, y precisamente donde termina "corso Buenos Aires", hay una plaza y en el centro el monumento ecuestre al general Belgrano, igual al de la ciudad de Rosario ubicado en el centro del parque Independencia.

Ambos monumentos fueron donados por la colectividad italiana de esta ciudad.

También en las demás ciudades italianas, y en especial en casi todas las de la "Liguria", hay símbolos de homenaje a la República Argentina y a sus próceres en virtud de que desde

esa orilla han llegado muchos pioneros, y los que regresaron expresaron así sus sentimientos.

Con tal motivo, saludo a usted muy atentamente.

Juan Scaiola
S. A. N° 200-314-0
Calle Córdoba 240
Carlos Paz (Córdoba)

Señor Director:

Ampliando el concepto vertido por el señor Raúl Gerardo Poppe, en su interesante nota aparecida con el título "Belgrano en Italia", en el número 47 de Julio/Agosto 1969, tengo una tarjeta recordatoria de la inauguración del monumento "Al Generale don Manuel Belgrano" en Génova (Italia), el 12 de octubre de 1927, obra del escultor Zocchi.

Para ese entonces se escribió un Himno a Belgrano, con música de Nino Di Liberto Castelli y versos de G. Grimaldi-Grosso.

Muy cerca de Imperia hay otra ciudad —Oneglia—, que es donde nació Doménico Belgrano, padre de nuestro prócer, y donde seguramente pueden obtenerse más datos de la familia.

El monumento que surge en Génova tiene la base de piedras de los Andes y fue fundido con los cañones conquistados en las batallas de Salta y Tucumán.

He vivido muchos años en Italia y soy un conservador de recuerdos, pues cuando uno ha vivido lejos de su patria todas las cosas que nos unen a ella deben ser atesoradas en el corazón.

Con tal motivo saludo a usted con mi mayor consideración.

Silvio R. Vaccarezza
Entre Ríos 174
Rosario
S. A. 193.491

CONOZCA LA ARGENTINA

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con motivo de haber realizado, en el transcurso del mes de febrero ppdo., una excursión organizada por el Automóvil Club Argentino con el incentivo "Conozca la Argentina". Este título es algo así como un acicate al deseo de andar y conocer el país.

La programación de estas excursiones que publica AUTO-CLUB tan claramente, hace que el lector se vea instado a participar de ellas.

Pudimos observar en su estado natural la vida de la fauna patagónica, la inquietud de sus pobladores porque sea visitada la zona, el adelanto de sus industrias, las distintas ciudades con la inquietud del progreso.

Vaya pues para los organizadores de estos paseos mis felicitaciones y los deseos de que cada vez aparezca una nueva zona para conocer la Argentina, y a la revista AUTO-CLUB que publique siempre en forma llamativa su programación.

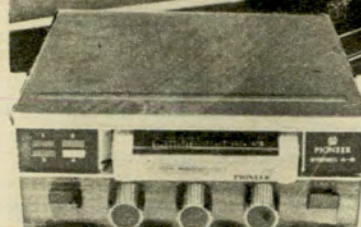
Saludo al señor Director muy atentamente.

Adelina A. T. Campaño Campos
S. P. 237087
Capital Federal



Libertad de elección con ¡PIONEER!

Vea estos productos estereofónicos de Pioneer, marca mundialmente afamada en reproducción de alta calidad. El nuevo modelo TP-20 junto con la alta fidelidad y facilidad de instalación, la economía de los Cassettes de cinta. Este es uno de los más refinados autoestéreos que usted pueda elegir hoy día. Visítenos antes de comprar su reproductor.



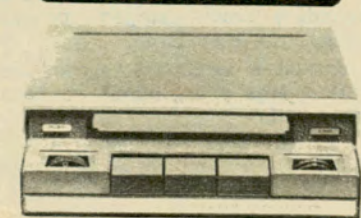
Modelo TP-60

Autoestéreo Cartucho de Cinta
4 y 8-vías.
6 vatios salida musical por canal
(12W en total).
Respuesta de frecuencia:
50-10.000Hz.



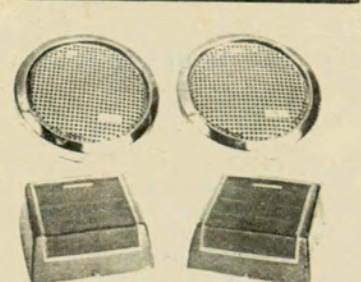
Modelo TP-83

Autoestéreo Cartucho de Cinta
8-vías.
4 vatios salida musical por canal
(8W en total).
Respuesta de frecuencia:
50-10.000Hz.



Modelo TP-20

Autoestéreo Cassette de Cinta
8-vías.
6 vatios salida musical por canal
(12W en total).
Respuesta de frecuencia:
50-10.000Hz.



Modelo P-16K

Altavoces de instalación lateral.
Soberbio efecto estereofónico.

Modelo TS-20, TS-10

Altavoces de instalación trasera.
El TS-20 es más grande que
el TS-10.

PIONEER®

Agente:

INTERNATIONAL ELECTRIC S. C. A.
Casilla de Correo 5071, Buenos Aires, Argentina



ESTIMULO AL TURISMO

Señor Director:

Terminé de leer en la sección "Nos escriben..." la nota de Roberto Mieres titulada Controles Camineros, aparecida en AUTOCLUB N° 49, y expreso lo siguiente:

Felicito al señor Roberto Mieres por su valentía en decir las cosas como son e invito a los demás lectores a que eleven y unan sus quejas o ideas al respecto para que las autoridades que correspondan se enteren de las mismas, y en un futuro cercano faciliten a todos los turistas extranjeros que llegan a nuestra patria y a nosotros los argentinos, el recorrerla en todos sus puntos cardinales y se lleven o tengan el mejor de los conceptos de dichos controles camineros, y a su vez inviten a otros a recorrer las bellezas argentinas.

Con mi esposa e hijo, invitado por familiares europeos, hemos tenido la suerte de visitar 11 naciones de Europa, en un recorrido de 16.000 kilómetros que duró 90 días, en auto; cruzando unas 30 fronteras internacionales, incluso de la cortina de hierro (pues de naciones centrales de nuestro recorrido, como ser Bélgica, Suiza, Francia, etcétera, entramos y salimos más de una vez por ellas), sin que nos molestaran para nada salvo en una o dos veces en que nos preguntaron si teníamos el seguro internacional, y una vez en Italia nos hicieron detener en la ruta, mas luego de inquirirnos brevemente nos hicieron proseguir, siendo inolvidable para nosotros la recepción que nos dieron al ingresar a Bélgica, donde una señorita elegantemente vestida con un traje sastre nos dio la bienvenida (la suponemos poliglota, pues lo hizo en italiano, idioma de la nacionalidad de nuestra patente) en su nombre y en el de Bélgica, nos entregó plano completo de esa nación y sus rutas, lista de lugares a visitar y listas de hoteles de primera, segunda y tercera categoría, con sus direcciones y precios, que siempre respetaron.

Procederes como los citados por el señor Mieres y los aquí narrados hacen que los extranjeros y argentinos no hagan turismo en nuestra hermosa patria.

Pablo Tranier
S. A. N° 252.816
Rafaela (S. F.)

YAPEYU Y EL PROGRESO

Señor Director:

En el número 44 de AUTOCLUB se publicó una carta del señor Raúl Guillermo García, en la que el autor expresa su disconformidad o desacuerdo con lo dicho por mí en el último párrafo de una nota sobre el extrañamiento de los jesuitas de Yapeyú, aparecida en el número 41 de la misma revista.

Supongo que esa disconformidad se refiere a mi afirmación de que Yapeyú no cuenta en la actualidad con ninguna fábrica, ningún taller técnicamente organizado, ni siquiera con energía eléctrica más que por algunas horas durante la noche. No tiene un museo histórico, ni una biblioteca pública especializada en cuestiones jesuíticas sanmartinianas, y que su población apenas supera el millar de habitantes.

Debo aclarar previamente que en ningún momento negué la existencia de las oficinas públicas e instituciones oficiales que el autor de la carta menciona, y que, en cuanto a las obras de embellecimiento del pueblo a las que se refiere ("una iglesia remodelada a moderna [sic.]; una plaza hermoseada con amplias veredas de mosaicos y vistoso jardín", y podría haber agregado la apertura de una avenida costanera, etc. etc.), no podía mencionarlas porque, sencillamente, mi trabajo fue escrito al comienzo de 1968 y esas obras se llevaron a cabo después de esa fecha, en menos de tres meses, trabajando en ellas en forma acelerada, con ritmo desusado en Yapeyú, efectivos de la Tercera Brigada de Infantería (Plan Cívico), personal de la municipalidad local y organismos del gobierno de la provincia, para poder inaugurarlas —como se hizo— el pasado 17 de agosto. Lo mismo ha ocurrido con el museo histórico, "en etapa de formación", pero que no "marcha a ritmo acelerado" como marcharon las otras obras, pues hasta ahora está sin organización definitiva, sin autoridades constituidas y con muy poco material en exhibición.

Sobre el suministro de energía eléctrica es necesario decir que, si bien hasta el momento se mantiene el servicio iniciado en 1950, consistente en proporcionarlo —cuando el viejo motor "San Giorgio" funciona debido, más a la dedicación, empeño y capacidad técnica puestos en la tarea por el jefe de la "usina" que por su estado de conservación— durante unas pocas horas diarias, se abriga la esperanza de que relativamente pronto se lo tendrá todo el día, pues en el tendido de la línea de alta tensión que llevará esa energía de La Cruz a Yapeyú se está trabajando ahora activamente. Se debe decir también que el conseguir que se aprobara y comenzara este trabajo costó años de gestiones ante las autoridades respectivas a la "Unión Patriótica" de Yapeyú y a su representante en esta capital.

Las escuelas de Yapeyú merecen este párrafo. En el pueblo sólo existen dos: la nacional, número 28, de cuyo séptimo grado egresó en diciembre último una veintena de alumnos, realizándose con tal motivo una simpática fiesta escolar a la que tuve el gusto de asistir. Esta escuela, a pesar de que cuenta con un buen edificio propio, carece de muchas cosas, y entre éstas, bancos escolares para un aula, la que utiliza mesas y bancos comunes prestados. La otra escuela del pueblo es el llamado Ciclo Básico "Maipú" dependiente de la Dirección General de Enseñanza Media y Artística del Ministerio de Educación y Salud Pública de la provincia y comenzó su labor, precisamente en 1968, con una división de primer año. Las otras dos escuelas que tiene el distrito quedan: una, la más cercana al pueblo, a seis kilómetros; la otra, a más de diez, y ninguna de ellas tiene el ciclo elemental completo.

No sé, francamente, qué material informativo ha utilizado el señor García para afirmar, con referencia a los habitantes, que "hoy Yapeyú cuenta con más de cinco mil en la localidad propiamente dicha, y en todo el municipio debe sobrepasar los ocho mil". La verdad es que el censo de 1960 registró, para todo el departamento San Martín, que incluye, claro está, al pueblo de La Cruz y su enorme municipio, mucho mayor y más poblado que el de Yapeyú, la cantidad de sólo 9.648 habitantes, cifra que significaba ya una disminución de varios miles con respecto a la del censo anterior; disminución que continuó en forma alarmante en la zona de Yapeyú, por varias causas; sobre todo, por el abandono y olvido en que se mantuvo al histórico pueblo hasta hace muy poco tiempo. Por esto pudo decir, sin error, el señor Intendente Municipal de

Curuzú Cuatiá, doctor René Borderes, en los considerandos de la Resolución Especial que dictó en febrero de 1967 para someter a la consideración de los intendentes municipales de la provincia su importante proyecto de "remodelación" integral de Yapeyú, que ese olvido debía corregirse para honra argentina, promoviéndose la estabilidad del pueblo natal de San Martín "comprometida por su estado de abandono actual y su presumible desaparición como comunidad". ¿Puede, entonces, decirse con fundamento, lo que asegura el autor de la carta que comento con respecto a la población de Yapeyú? Yo sólo me limito a expresar que, como hijo de ese pueblo que quiere entrañablemente a su terruño, que tuvo en él a sus padres, que tiene ahora a sus hermanos y que lo visita con frecuencia, desearía fervorosamente que el señor Raúl Guillermo García, en este asunto, tuviera toda la razón del mundo...

Adolfo E. Pacheco
Sarandí 626, 1º A, Capital Federal

TOPONIMIA INDIGENA

Señor Director:

El N° 45 de AUTOCLUB, al publicar "El cuento favorito" sobre la base de una carta anterior mía, ha logrado un buen efecto, como lo he comprobado en Formosa misma y en otras partes. Pero antes que nos achaquen responsabilidad por un error —que quiero atribuir a defecto de imprenta— y no mío como autor, aclaremos: el artículo dice "... aeropuerto El Pacú, de Formosa...", pero debe ser El Pucú por el arroyo que pasa cerca. El original en mi poder lo tiene bien escrito.

Y ya que estamos en la sección con los lectores y corrigiéndonos, pasemos al N° 46 con la misma intención, pero buena.

Allí se dice que el significado de "Tubichá Mini", antiguo nombre del hoy río Salado en la provincia de Buenos Aires, sería "Jefe, Cacique o Caudillo pequeño". Pero al disentir con esto, paso a explicar —y documentar— lo que entiendo exacto.

El diccionario Guaraní-Castellano del R. P. Justo Bottignoli (salesiano) dice, en la página N° 56: "tuvichá", como adjetivo significa "grande". Lo repite en la página N° 88 al decir que el adjetivo castellano "grande" se traduce en guaraní como "tu(v)ichá" o "tuichá".

La gramática y vocabulario "El guaraní", de Saturnino Muñagurri, en su página N° 196 dice: "tuichá" quiere decir "grande".

El libro "Toponimia indígena bonaerense", de Eliseo A. Tello, lo aclara mejor en su página N° 130, diciendo: Tubicha Mini, nombre que los indios guaraníes daban al río Salado. Obedece a la siguiente etimología: Tubichá, por grande, extenso, dilatado. Mini, por pequeño, diminuto, enjuto, reducido. Grande y Chico dice en lengua guaraní este nombre, porque en épocas de sequía el río queda reducido a su madre, pudiendo ser vadeado por los peatones, desbordándose, en cambio, con las crecientes. Vale decir, crece hasta el desborde y baja hasta lo enjuto.

De manera que todo parece indicar no referirse el nombre a Jefe ni Cacique, sino a las variaciones del caudal del río.

Pero ahora queda la siguiente duda: ¿llegaron acaso los

guaraníes tan lejos? A esas tierras que dominaron las tribus del sur con predominio de la temible dinastía de los Piedra (todos los "curá" habidos y por haber).

Y finalizemos: ya hablé de "El Pucú"; también el doctor Vitón Soriano; pero es arroyo y no río.

Y ya que me resulta "...lindo el pial si no se corta", aceptemos que busco ampliar, mejorar, toda la información del señor Rodríguez Reynoldi y del doctor Vitón Soriano.

Agradeciendo se dé cabida a la presente, saludo a usted muy atentamente.

Dr. Faustino F. San Martín
S. A. 139.600 25 de Mayo 623 - T. E. 1160
Venado Tuerto (Santa Fe)

Señor Director:

En el número 46 de AUTOCLUB, el doctor Enrique Vitón Soriano, de Samuhu, Chaco, hace algunas apreciaciones lingüísticas sobre mi artículo "Pescando lisas en el río Tubichá Mini", publicado en el N° 43, aclarando que Tubichá Mini significa: "Jefe, Cacique o Caudillo Pequeño, quizá en referencia a algún jefe de parcialidad guaraní establecido en las márgenes del río Salado o Salado del Sur...", y para «grande» tiene el guaraní la palabra *guasú*; para «largo», *pacú*, y para «angosto», *poi*".

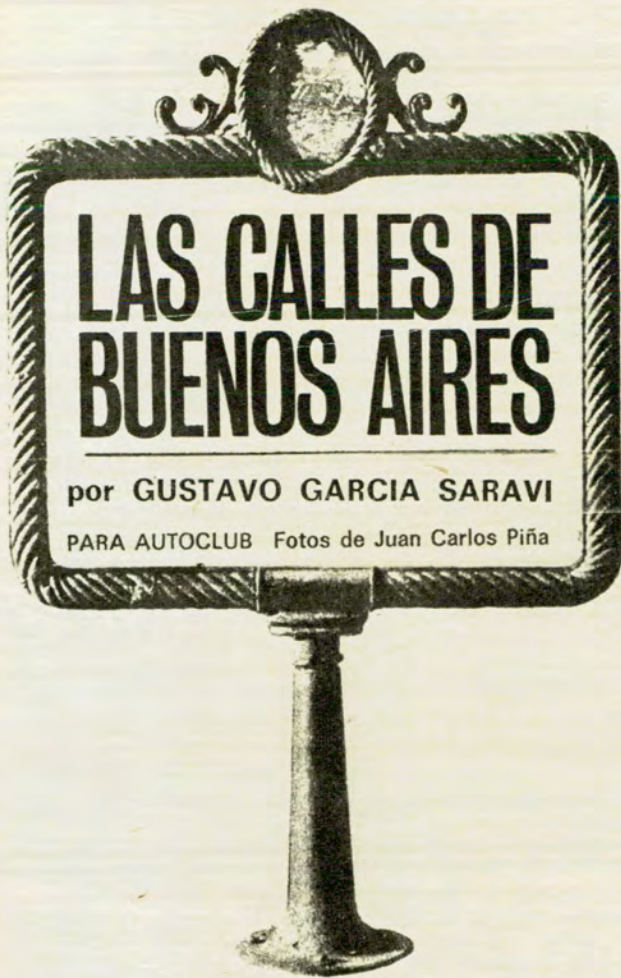
Aparentemente, yo sería culpable de un error traductivo; pero aceptando su invitación para verificar las palabras en diccionarios específicos (que también suelen diferir en algunos significados o demuestran controversias de grandes gramáticos, tales como Mora, Cienfuegos, Conde la Cortina, Barcia, etc., cuando se trata de sinónimos...) surgen las siguientes traducciones:

Según Ortiz Mayans: *Grande*: Tubichá, cacusá, guasú; *Angosto*: rica-í, pichí-í; *Cacique* o *Jefe*: Mburuvichá, rubichá; *Chico*: Michí, mitá-í, mini; *Superior*: Tuvichaverá, mburuvichá; *Delgado*: Poi. Y de acuerdo con "Idiomas aborígenes" de Abregú Virreina: *Grande*: Mandeteí, guasú, tubichá; *Angosto*: Fimurí; *Chico*: Tití, michí, ateré; *Superior*: Tubichá (persona superior, con mando); *Jefe* (del quichua: cabeza principal) o *Cacique* (voz caribe): Ipicué.

No soy "descubridor" del viejo nombre de dicho río, sino un simple divulgador, porque en General Belgrano —rincón turístico de mi artículo—, tanto los viejos lugareños como los periodistas y escritores locales, saben que antiguamente el río Salado (no admito lo de "Salado del Sur" porque sería desconocer el otro salado sureño: el río Quequén Chico), se llamó Tubichá Mini, con coincidente significado o considerándolo así: "Grande", porque son periódicos sus desbordes, y "Chico" cuando tiene curso normal. Nunca oí referencia sobre "Cacique o Caudillo Pequeño", cosa ilógica dado que, si mi mente histórica no me falla, los guaraníes que emigraron del Brasil sólo llegaron hasta las riberas del río Paraná —cerca de San Pedro—, de manera que no pudieron establecerse junto al río Salado. Opino que quien lo bautizó, simpatizaba con el habla guaraní y tuvo en cuenta que el río es el más grande de la provincia bonaerense y muy angosto o chico de cauce.

Agradeciendo el espacio, saludo muy atentamente al señor Director.

R. V. Rodríguez Reynoldi
Treinta y Tres 1693, Buenos Aires



No son muchos los poetas argentinos a quienes se ha honrado bautizando con sus nombres a calles de la ciudad.

Paseando por la calle de su nombre podríanse evocar sus versos: "El sol dora la copa de los álamos...".



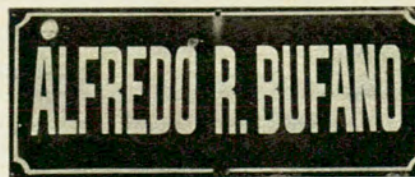
Afortunadamente, el fotógrafo pudo llegar hasta ella.



Acabo de estar en Ancón, y no la conozco. La he recorrido palmo a palmo, y no sé cómo es. La he tocado y mirado, y nunca la he visto. Inclusive, le he compuesto una suerte de "hai-kai" japonés:

ANCON

*Si pongo un ojo
en la barranca*



Cuando uno sale en tren de Buenos Aires —no recuerdo bien por cuál ferrocarril, ni pienso que interese— descubre de pronto, del otro lado de la ventanilla, que comienza a acompañarlo en el viaje una calle paralela que se llama Alfredo Bufano. Y que lo hace durante un buen trayecto, como si realmente quisiera irse con nosotros.

No conozco las cifras, las estadísticas o las distancias de las arterias que llevan nombres de escritores. Pero casi me atrevo a asegurar

que ésta del mendocino ha de ser una de las más extensas. Buena suerte la suya, aunque después de muerto. Y ya se sabe que no se sabe si tiene valor esta permanencia en el tiempo cuando se ha perdido para la eternidad la conciencia del tiempo.

Pero basta de apresuradas filosofías, aunque se imponga la antiñomia vida-muerte, desconocimiento-reconocimiento, olvido-memoria, y sea obligatorio acordarse de estas líneas de su biógrafo Antonio de la Torre: "...el profesor con 20 años de labor y con obra fecunda, fue dejado cesante de sus cátedras en 1947. Como su medio de vida era la enseñanza oficial, él y su familia se vieron privados en forma



La calle Ancón existe, igual que esas palabras difíciles que hallamos en el diccionario...

*grisácea de Ancón,
me cuelgo en la ilusión
un barco rojo
y una lanchita blanca.
¿Juego de palabras? Más
o menos. ¿Acertijo? Tal vez.
Lo cierto es que creo no
haber caminado nunca por
la calle Ancón. Sé que existe
(igual que algunas palabras
difíciles, que encontramos en
el diccionario) sólo porque*

la he sorprendido en un plano de Buenos Aires (ya veremos cómo se las ingenia para llegar el buen fotógrafo que ilustrará esta nota). Y sin embargo, acabo de visitarla, bañarme en sus costas peruanas, tocar el Pacífico en su balneario. Porque Ancón es esto. Una delicia de arena, un niño jugando, aquellos veleros e infinitu-

des. Salvo, claro está, que esté equivocado, y resulte ser el apellido de un soldado, el nombre de una batalla o la designación de una extraña flor o un coleóptero, en cuyo caso ya aparecerá en el próximo número una carta muy amable de algún lector que nos ilustre a todos. Y, por supuesto, me ponga los puntos sobre los Ancónes.



imprevista de los recursos más indispensables para vivir. Y no sólo quedó en extrema pobreza, sino que tuvo que abandonar sus tierras en San Rafael para trasladarse a Buenos Aires en busca de nuevos horizontes". "Lo peor que se hizo conmigo —dice sobre este punto el poeta— no fue privarme de mis cátedras sino desarraigarme de mi tierra, lejos de la cual todo es exilio para mí, aunque viva en mi patria". Claro que para él era preferible ese destierro que la claudicación de sus ideales, como lo reafirma con estas palabras: "Pero lo fundamental es vivir y morir con honor. Es lo que yo hago. Ni mis hijos, ni mis amigos, ni mi país, ten-

drán que avergonzarse de mí".

Podemos jugar a la ficción del viaje y a su encuentro espiritual a un lado de las vías. O a la ficción de que nos encontramos con él, sin necesidad de hallar una chapa azul con su nombre. De cualquier forma, este poema breve —*Otoño serrano*— puede officiar de acercamiento y alegoría:

*Oro muerto, en los álamos
musicales y trémulos.*

*Enjambre inmóvil y
perennemente inquieto.*

*Cada hoja es un vivo
deseo de irse al cielo.*

*Y el camino se pierde,
lengua de oro, a lo lejos.*

No podemos con nuestra costumbre y aprovechamos la ocasión para llevar agua a nuestro molino de la poesía. Y hacemos una nueva cita de aquel sanjuanino de la Torre que habla del de Mendoza: "El poeta es un descubridor de realidades subyacentes en la realidad de los hombres comunes. Más que un espectador pasivo es un alma creadora y al mismo tiempo contemplativa. La condición primordial de los poetas es vivir desdoblándose, que es un doble dolor y un doble gozo al mismo tiempo. A fuerza de vivir en ambos mundos, el poeta alcanza la más alta sabiduría, aunque aparente vivir como sonámbulo, como un niño perdido en un bosque..."

Sin horizontes, pero con barrancas, casas bajas y rasca-cielos, la calle Ancón se hace presente.



Las frondosas arboledas fueron constante motivo de inspiración para el poeta Alfredo R. Bufano.

La probabilidad del viaje en tren (o en sueño) nos acerca otros versos: *Momento:*

*El sol dora la copa de los
[álamos
en este rojo atardecer de
lotoño.*

*Las montañas de sangre se
[recortan
bajo el agreste cielo lumi-
[noso.*

*Una infinita paz, y azul el
[alma
se me va lejos, en un triste
[gozo.*

*El sol dora la copa de los
[álamos.
Mi corazón se hace más puro
[y hondo.*

Como si fuese otra ventanilla, las líneas de Bufano —gracias a la calle Bufano— nos hacen mirar el camino de distinta manera. De un modo mucho más estético y limpio, naturalmente. ♣

por BERNARDO
GONZALEZ ARRILI
PARA AUTOCLUB

LIBRETA

EL cerro de color rosado al mojarse enrojeció. La lluvia se metía por las rendijas y la piedra era una esponja, hasta que, ahita, dejaba chorrear las canillas de sus desbordes como una fuente inconmensurable. Los senderos se hacían sebosos y escurridizos. No quedaba otro remedio, al transitarlos, que caer.

☆☆☆

EN la playa siempre aparece quien se ha pintado de bronce y que está convencido de que es un hombre de bronce, aun sin pensar en la estatua. El hábito no hará al monje, pero se supone que el color de la piel hace al atleta.

☆☆☆

EN las poblaciones improvisadas sobre los arenales de la costa —me repetía un profesor erudito en latín— no se camina, se cincha.

☆☆☆

EL descubrimiento de la almeja debiera despertar la curiosidad por las ciencias naturales, pero sólo aviva el propósito cocinero de llevar algo que no deba comprarse al precio del verano, doblemente inflacionista y triplemente aprovechado.

☆☆☆

—LA almeja, ¿se pesca o se caza?
—Se arranca.

☆☆☆

EXPERIENCIA curiosa en los hoteles

de veraneo, puede hacerse prestando a personas que se conozca poco, un diario, revista o libro, señalando la lectura especial de un suelto, párrafo o página, para escuchar después las consecuencias de la lectura. Consecuencias que no harán reír ni sonreír, pero demostrarán de qué manera se lee, cuán difícil es hacerlo, en qué forma trabaja la imaginación del lector para trastocar lo que pretendió decir el escritor. Es mucho más fácil escribir que leer una novela, puso Enrique de Vedia, como epígrafe, a una de las suyas. Pareció paradójico; resulta de una exactitud matemática, en el caso de que las matemáticas posean exactitud.

☆☆☆

DURANTE los días de veraneo, dejar que todo se atrase, incluso el camino de las agujas sobre la esfera del reloj. El atraso es parte del veraneo. Un asueto arreglado a fórmulas preestablecidas, como las semanas del año laborable, deja de ser asueto. Si durante once meses se comienza a caminar con el pie derecho, el mes de las vacaciones debe iniciarse con el pie izquierdo. Parece que fuese la misma cosa, pero no lo es. El pie izquierdo es el otro.

☆☆☆

LA claridad expositiva tiene sus inconvenientes. Un poco de sombra nunca viene mal, especialmente en verano. Cuando un escritor produce una prosa diáfana, el lector supone que vale poco, porque él podría, si se dispusiera, hacer lo mismo. Frase el autor que deja pensar a su lector: "Eso yo también puedo hacerlo". Sin embargo, el autor no debe que el lector seguramente no hará nunca la prueba de escribir por temor a que le salgan palabras ennegrecidas y frases de berenjenal.

EL turista de uso común puede llegar a tener tan excelentes tragaderas que crea que alguien se robó la Torre Eiffel con el propósito de llevarla a tomar aire libre en el campo, para mejoramiento de su salud, ya perjudicada por la edad. Graham Greene asegura que el robo de la Torre no le ocasionó a su personaje dificultad alguna. Las dificultades fueron al volver a ponerla en su lugar acostumbrado "antes de que nadie lo advirtiera", no obstante haber transcurrido ya cinco días con sus noches plenas. De los pocos que pudieron advertir el escamoteo, un conductor de "taxi", al decirle a su cliente que allí no estaba la famosa Torre, bajando un portazo, echó una ojeada alrededor, volvió a su lugar tomando el volante y al poner el pie en el acelerador, dijo, con bien ligera tristeza:

—Siempre están cambiando el nombre de las calles...

☆☆☆

BACON sospechó que el mundo entra resueltamente en la vejez. Esta sospecha le condujo a una paradoja, que no es tal si bien se mira. Los antiguos formaban la juventud del mundo conocido; sus contemporáneos, maduros ya, empezaban a ser viejos. Por eso mismo, es decir, por viejos, saben mucho más los de ahora que los jóvenes de antes. Los antiguos, vale decir, los jóvenes, comenzaron gateando, y cuando se pusieron en pie dieron los primeros pasos con dificultades, cayendo y levantándose. Caminan con mayor seguridad los hombres maduros, y saben bien donde deben ponerse los pies los que comienzan a ser viejos. Todo eso en teoría, naturalmente.

☆☆☆

QUIEN mucho camina y poco habla, va lejos. Ahorrar palabras es ahorro efectivo. Malgastar palabras equivoca.

DE VIAJES

VIAJABA en ómnibus como maestra de escuela, observando con vigilante atención todo lo que no le importaba. Debía estar igualmente atenta a sus impresiones primas, porque de pronto le saltaba el grito o le cosquilleaba la mano pródiga en caricias inesperadamente rudas, sobre los hombros de los demás.

☆☆☆

ASOMBRADO no es estrictamente el que abre la boca con admiración, sino el que camina con sombra.

☆☆☆

AL pasar, haga suyo el paisaje. Le servirá después para colgarlo en una de las paredes, no de su casa, pero sí de su recuerdo.

☆☆☆

EN la pampa, los cardales se encargan de humillar toda grandeza.

☆☆☆

ENTRETENGA su viaje. "Disgracia" no es una palabra con errores ortográficos. Disgraciado es una persona con mala constitución.

☆☆☆

ANOTE para su librero: la fama aureola a quienes obraron las hazañas, pero una parte de la hazaña pertenece a los que con buen estilo describieron los hechos hazañosos. Lo dijo Salustio.

☆☆☆

UNA calle de Luchón fue especialmente ensanchada, arbolada e higienizada, para que la bordearan algunos hoteles. El alcalde casi muere lapidado por los viejos habitantes del lugar; se recurrió a una compañía de dragones para obligar a los de Luchón a sufrir la "prosperidad de su país". Lo dijo Taine durante una de sus recorridas por los Pirineos. Descubrió aquel lugar de las Termas, con un gran patio interior y un altar votivo, con una ánfora de barro cocido

y el nombre de Lixon. Advirtió el historiador que Lixon, en tiempos de los celtas, era el dios protector del país, cuando nadie tomaba baños medicinales. Ya para entonces el nombre del dios estaba desfigurado "pero no destruido", porque los dioses son sagaces y no se dejan borrar de una manera completa. En lugar de Lixon fue Lixon y luego Luchón. En resumen, agua caliente, hoteles, una gran avenida y la prosperidad general. Mientras subsistan los reumáticos.

☆☆☆

EL trabajo —aseguraba Renan— no es una embrutecedora obligación. No lo era para los obreros de la Edad Media, porque ellos sabían edificar las Catedrales cantando. Si se empuja a trabajar escuchando decir que el trabajo ha sido impuesto como un castigo, el hombre iniciará su tarea de mala gana, pues estará seguro de no merecer castigo alguno. Ni obligación ni castigo, mucho menos maldición. El descanso aburre, y cuando se prolonga, si se está con salud, se hace insoportable. "No se vive, se espera vivir". Nuestro hoy está siempre referido a mañana. No es el mañana lo haré, sino el mañana seré feliz, tontería mayúscula del que aspira a enriquecerse o jubilarse "para no hacer nada".

☆☆☆

EL sonámbulo que vacila está perdido. El poeta —una de las especies del sonambulismo—, el día que deja de soñar se confunde con la muchedumbre, se mezcla con la multitud. Al vacilar el sonámbulo cae de la cornisa por la que iba andando sin tropiezos; al callar el poeta, si llega a despertar, es en el suelo.

☆☆☆

CONVIENE retardar todo lo más que sea posible el momento caduco de la especialización. ▲

a los oyentes y marea al conductor. Calle y ande.

☆☆☆

EL ocio puede ser elogiado por Bertrand Russell, sin que importe una novedad, porque Russell no es el primero. Lo que ocurre de novedoso es que el ocio no puede considerarse al alcance de unos pocos; está ya en manos de todos. Pero Russell elogia el "sabio empleo del ocio", que es al fin y al cabo uno de los productos no envasados de la civilización. Acaso también, uno de los resultados de la educación. No se trata del ocio. Se trata de su empleo.

☆☆☆

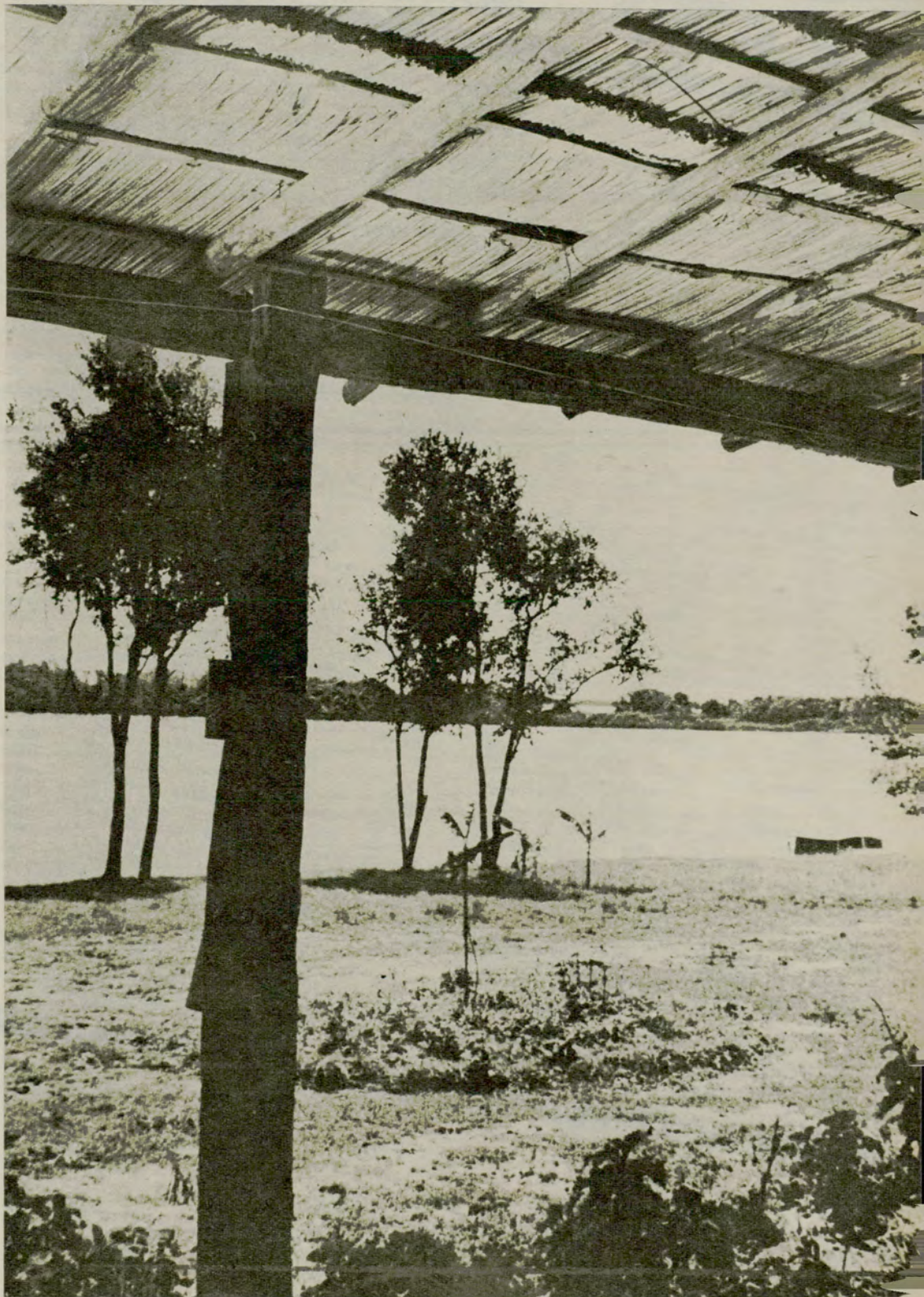
CUENTA el francés Jean Duché que durante su infancia, en una aldea, conoció a un borracho profesional. Vestía convenientemente unos cuantos andrajos. Y era de genio soberbio, con la vanidad del profesional que sabe que no le faltará ocupación aceptable. Los concurrentes a una de las seis tabernas del pueblucho lo emborrachaban gratuitamente, y cuando el hombre se ponía insoportable lo echaban al camino gozosamente. En apariencia, sólo se trataba del placer de ver a un hombre envilecido por el alcohol. Pero, también, porque aquel espectáculo les proporcionaba la sensación envidiable de sentirse puros.

CORRIENTES PORÁ

Cuando observamos la odisea voluntaria de la gente, en procura de pasajes para Mar del Plata, Córdoba, Mendoza, Bariloche, nos quedamos perplejos. ¿Es que no hay otros lugares adonde ir, en un país como el nuestro? Y no vamos a atribuirles falta de imaginación a los argentinos. Pero ya mismo podríamos citar veinte, treinta sitios estupendos donde pasar las vacaciones de invierno o de verano, o algunas escapadas de fin de semana. Nuestras provincias, todas sin excepción, están esperando que se las descubra.

Uno se pregunta hasta cuándo va a demorarse la visión real de la Argentina que, geográfica e históricamente, reclama ser incorporada al conocimiento y la valoración del turismo internacional. No cabe ya limitarse en teorías ni inconvenientes: las escuelas son la clave de la solución. El día en que los grados o las divisiones roten, hasta el fin de las carreras, respondiendo a convenios de intercambio cultural; cuando los chicos o los muchachos vuelvan radiantes de alegría a contarle a los padres y a toda la familia el itinerario fascinante de nuestra "tierra adentro", las rutas del interior se verán por fin colmadas de seres normales, que dejan atrás sus problemas y traumas, los psicoanalistas y la famosa incomunicación humana, que estamos cultivando entre paredes, desde hace décadas, con un esmero digno de mejor causa.

Sin ir más lejos: uno de los paseos más tentadores y recomendables, económico y de amplias posibilidades emocionales, es el que nos ofrecen nuestras modernísimas motonaves de la Flota Fluvial. La verdad es que los barcos son tan importantes que uno supone, al zarp, estarse despidiendo de Buenos Aires para dirigirse a Europa. Pero no decaemos en nuestro entusiasmo al confirmar que sólo vamos a remontar el Paraná... ¡nada menos que el Paraná, nuestro gran río profundo, pobla-



Ita Corá, admirable lugar de pesca cerca de Paso de la Patria.

**“En la resurrección de las lagunas,
en el maduro sol de los naranjos,
están picando pájaros dormidos
un jugo centenario.”**

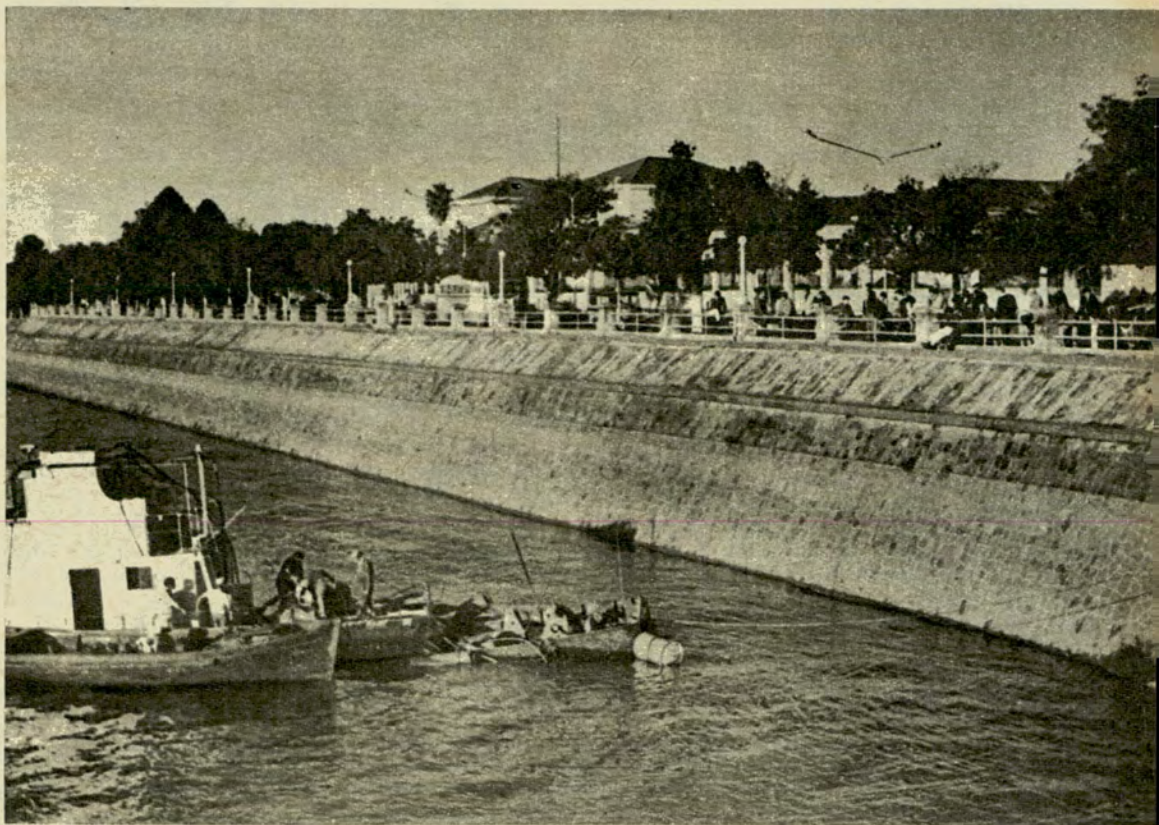
por **ANA EMILIA
LAHITTE**

PARA AUTOCLUB



Catedral de Corrientes. En toda la provincia prima un profundo sentimiento religioso.

La Avenida Costanera, en la ciudad de Corrientes. Junto a esta avenida se desarrolla un magnífico y florido parque.



do de islas y camalotes, con márgenes florecidas y pueblos y ciudades asomándose a su litoral de aguas cambiantes, cubierto de victorias regias o de pájaros!

Los colores del Paraná

Rumbo al norte, hasta llegar al Paraguay, iremos conociendo sus tramos de colores diversos, azul intenso, luego dorado, más arriba, pasando Corrientes, rojo como la tierra de Misiones y, durante todo el trayecto, dueño de música y leyendas que atesora el acervo nativo.

El barco, hospitalario y suntuoso, oficia de hogar flotante. En cualquiera de sus cubiertas, puede uno encontrar recreación o aislamiento, e inclusive darse un re mojón en la pileta, si el tiempo es benigno. Si no, los amplios salones con aire

acondicionado incitan a las partidas de canasta o de truco; los más sociales cierran cuadro en torno a los grupos bulliciosos y, si es gente joven, el baile no se hace esperar, en cualquier estilo; los que prefieren el paisaje, el silencio o el viento, se acodan en las barandas de proa o de popa y contemplan la estela que va quedando atrás, a medida que el río cierra bellamente la herida momentánea. Los biguás, volando alto, fingirán golondrinas y, al caer la tarde creeremos haber equivocado el rumbo y estar en Oriente, frente a uno de esos paisajes estilizados y finisimos que reproducen las sedas o los tapices. Lo que abunda, en esta travesía, son los matices. Y cada cual anota lo suyo.

Con fruición irgenua, pensamos que estamos navegando por el Paraná, cuyo nombre escolar se asocia siem-

pre a Belgrano, al combate de San Lorenzo, a las baterías Libertad e Independencia... y que la mayoría de los argentinos ignoran, como ría habitable, propio. Hasta para comparar, cuando vayamos a otros países o a la Luna, vale la pena saber qué es lo que tenemos en casa y no seguir haciendo las cosas al revés, por snobismo, por costumbre, por falta de iniciativa, ¡vaya a saber por qué!...

Volvamos al barco, que ya está por atracar en Corrientes, deslumbrante en cualquier época del año. Lo aclaro, porque el Carnaval correntino se está haciendo famoso y no de gusto, ya que sigue los pasos del de Río de Janeiro, que no es poco decir. Pero, supongan que llegamos a Corrientes en agosto: los recibirán los lapachos en flor y el magnífico parque de la costanera. Bueno es empezar por

allí, ya que muy pronto llegará el asombro.

Patios y guitarras

Transitamos por las calles antiguas, con rejas como encajes y templos y jardines; por fincas, estancias, pueblos dormidos o dramáticos chacos. Lo importante es anotar que los seres humanos cantan. Esa es una de las dimensiones que más hondo abarcamos y la dulcísima música guaraní nos traspasa con su sencilla transparencia apasionada. Será difícil que olvidemos quel *payé*, indudablemente mágico.

Las guitarras cobran un sentido especial, en los amplios patios donde la frescura de la noche desciende como un regalo del cielo más estrellado que pueda imaginarse. No olvidaremos nunca la canción entrañable



CORRIENTES PORÁ...

de las despedidas: "Felicidades"... Ni la imagen de Nuestra Señora de Itatí. Madre milagrosa de un pueblo devoto, que aún se persigna abiertamente al pasar delante de las iglesias y se arrodilla ante sus altares con una sinceridad que —duele reconocerlo— llaman la atención a quienes llegan desde capitales tan actualizadas como la nuestra.

Corrientes, con su clima magnífico, con su bien habido orgullo de ser ella misma y distinta, inscribe un juramento en las paredes de su magnífico aeropuerto de Cambá Punta: "Juro que, como correntino, sabré aguantar con entereza lo que venga; andaré a cielo abierto, sin vallas para mis sueños y pensamientos; tendré coraje para vivir de acuerdo a mis convicciones, sin tapujos ni falsa vergüenza; y también para gozar de la vida, tomar buen vino, gritar mi dolor cuando duela o mi alegría cuando cante". Un yacaré colosal, con las fauces abiertas —y, felizmente, embalsamado— se encarga de rubricarlo.

Con sus 12 ríos, 128 arroyos y 270 lagunas, Corrientes es de una fecundidad prodigiosa, aún inexplorada intensivamente. Sólo la laguna y los esteros del Iberá cubren alrededor de 7.000 kilómetros cuadrados. Además, no podemos dejar de mencionar ese paraíso de los pescadores que es Paso de la Patria, donde el "pique" del dorado congrega a los campeones del mundo.

La voz de los poetas

Uno de sus poetas jóvenes, Florencio Godoy Cruz, nos describe así su "Tiempo de agua":

Quando el río me llama,
dulce es la voz enamorada
[que corre
por mis venas.
Oh Paraná, mi Paraná,
[orilla verdiazul,
canela y oro,
forma de tiempo detenido.

El canto enumera la flora y la fauna, que signan el encanto de la tierra correntina con una mezcla extraña



Antiguo y tradicional edificio ocupa la Casa de Gobierno, en la capital correntina.

de fascinación y realidad. Hace también mención a los lagartos, que pueblan los versos de otra nueva y valiosa poeta, Marily Morales Segovia, que en su libro "También Corrientes", define así el suelo natal:

Amarillo y norte resoplando.
Mujer desnuda. Río de
[culebras.
Así te siento tierra calcinada
cuando tomo tus rumbos
y un sapukay te suelta y
[te libera.

Nordeste y esta sed.
Y este vientre,
bajo la lluvia manso.
Y este lomo doliente
doblando bajo el látigo
[invisible del cansancio.

En la resurrección de las
[lagunas,
en el maduro sol de los
[naranjos,
están picando pájaros
[dormidos
un jugo centenario.

En tanto un yacaré va
[verde sombra
arrastrando en sus dientes
[polvo y llama.

Es que la gente joven no se circunscribe a las capitales y se mete, tierra adentro, en busca de la verdad y de la patria. Por eso mismo, Juan José Folguera, la voz más recia surgida en las últimas generaciones, advierte:

Yo conozco, Señor, la
[turbulenta
patria de los conchabos y
[levanto
otra patria más honda: la
[del llanto;
un ojo más feroz, el de la
[afrenta.

Se me astilló la carne
[polvorienta
con tanta hiel, con tanto
[andar, con tanto
desmoronarme a solas por
[el canto
que a filo y punta cava mi
[osamenta.

Anduve y ando el norte;
[su gangrena
con gritadores chacos me
[barrena.
Anda mi corazón fuera de
[quicio.

Y nadie viene a predecirme
[cuándo
caeré de bruces a morir
[matando
el algodón, la rabia, el
[maleficio.

Leyendas y misterios

La Dirección de Cultura de la Provincia de Corrientes imprimió, en 1964, afiches firmados por los poetas actuales y esa es otra sorpresa para el viajero: encontrar los muros antiguos tapizados de poesía. Ya, de por sí, lo están, y no es extraño que arraigue tan

hondo el sentido posesivo que Corrientes tiene de su propia belleza natural, de sus cuatrocientos años señoriales.

Quince horas estuve en la capital litoraleña y bastaron para enamorarme de ella. Como ocurre cuando se llega a Salta, se sienten las raíces hondas, el orgullo bien habido. Allí está, por sobre todo, la patria alerta, de pie, capaz de ganar una batalla cantando, simplemente cantando en guaraní.

Nada mejor que las palabras inspiradas de Godoy Cruz para despedirnos:

Esta es Corrientes siete
[veces
cruzada
por bergantines y navíos
que anclaron,
por fin,
sobre sus playas.

Esta es arena
bautizada por Juan Torre
de Vera y Aragón,
allá muy lejos
cuando era todo un monte
[de guayabos.

Esta es ribera
desde un principio
conquistada por el imperio
[incandescente
de una Cruz,
no de la espada.

Esta es mi cuna:
ciudad antigua
de leyendas y misterios,
custodiados
por el agua. ♠

CRÓNICAS DE LA VIEJA SALTA

NOTA II



Entretelones del procedimiento utilizado para elegir la ubicación de la tradicional ciudad del Norte. Una etimología discutida.

(DATOS HISTORICOS PARA VIAJEROS)

por ROBERTO GARCIA PINTO PARA AUTOCLUB

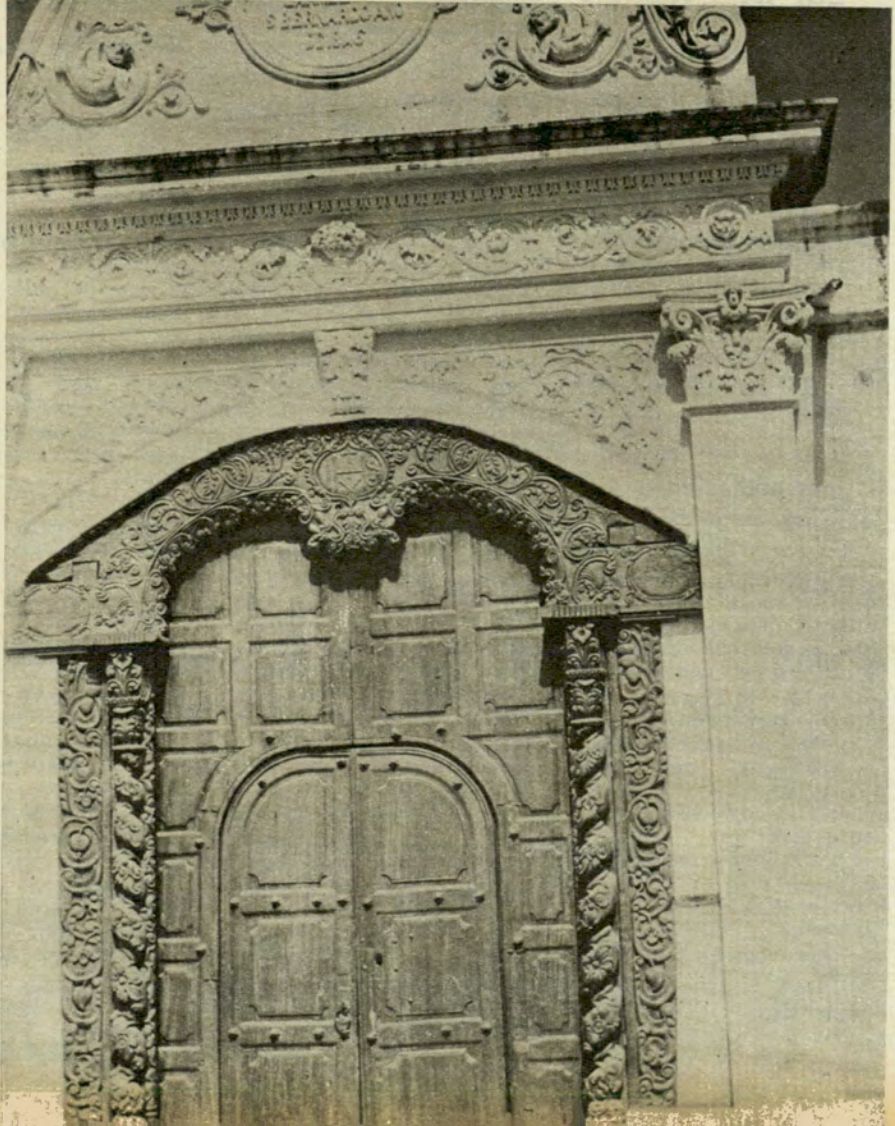
Antes de la llegada de los españoles los valles de Salta eran habitados por núcleos indígenas que ocupaban una extensa región que la escuela de arqueología argentina más moderna ha llamado *civilización andina*¹. Las tribus se habían instalado desde tiempos muy remotos, según lo prueban las investigaciones de última data basadas en el carbón radiactivo. Se ignora cómo y de dónde vinieron a estas tierras. Desalojaron a los primitivos habitantes pertenecientes a razas de pescadores y recolectores estancados en una etapa cultural inferior. Instaláronse de preferencia en los oasis fácilmente irrigables, situados a la vera de los ríos y arroyos subandinos, aplicando un arte muy eficaz para la distribución del agua, y desarrollaron bien la agricultura. El estilo decorativo de la alfarería y de los tejidos muestra un sentido estético lleno de interés.

Los cronistas de la colonia consideraron a la región dominio de los *diaguitas* y distinguieron un tipo racial con variantes locales que hablaba la lengua *cacana*. La parte norte de su área cultural coincide con los valles

1) O "ándida" por su asiento en zonas vecinas a la Cordillera de los Andes.



Puerta del convento Nuevo Carmelo de San Bernardo, en Salta.



occidentales de la provincia de Salta. Un tipo de cerámica parece exclusiva y característica de estos grupos tribales, por la decoración de los picos y vasos libatorios con serpientes de grandes óvalos, acompañadas de series de triángulos aflecados llamados *manos*, que tienen cierto parentesco con los motivos cerámicos de Santiago del Estero. Tales usos y costumbres en su mayor parte se olvidaron, aunque una vaga influencia perdura en las obras folklóricas de los descendientes. De su lengua casi no subsiste otra cosa que los nombres de las tribus en los sitios donde vivieron: *pulares*, *guachipas*, *tolombones*, *hualfines*, *amalchas*. En algún caso los traslados punitivos a raíz de las bravas sublevaciones del siglo XVI, llevaron la toponimia a sitios distantes, como ocurrió con los *quilmes*.

Los valles centrales eran zoria frontera con los pueblos de origen guaraní. Sus pobladores llegaron a la llanura vecina formando los grupos llamados *lules* y *tonocotes* por los cronistas, cuya lengua y ubicación han sido siempre bastante indeterminadas. Se caracterizaron por su facilidad de adaptación y su rápido ingreso al sistema colonial y a la catequización religiosa, tan violentamente resistida por sus vecinos calchaquíes.

Las poblaciones calchaquíes

La penetración de los incas entre las tribus diaguitas fue un hecho más bien reciente. Ocurrió al comienzo del siglo XV y se impuso muy profundamente. Apenas había transcurrido poco más de un siglo cuando irrumpieron los españoles armados del rayo y del fuego, montados en los primeros caballos, bestias apocalípticas y temibles que muy pronto habrían de incorporarse a la vida y costumbres de la tierra indígena.

En octubre de 1535, Diego de Almagro partía a conquis-

tar el reino de los araucanos. Para evitar el árido desierto de Atacama tomó por los caminos orientales de la precordillera y pasó a lo largo de las poblaciones calchaquíes, llevando en su séquito a Paullu Inca, miembro de la familia imperial, y al sumo sacerdote Villa-Umu. Los acompañaban varios cientos de soldados de caballería e infantes peninsulares y algunos miles de indios auxiliares. El occidente cristiano entraba en contacto con el primitivo país argentino. Juan Díaz de Solís, en 1516, y Sebastián Gaboto en 1526, habían desflorado la boca del Plata y abierto el otro camino a la civilización española.

El descubrimiento del antiguo Tucumán es debido al capitán Diego de Rojas, quien salió también del Cuzco a mediados de 1543 con el plan de seguir las huellas de Almagro. Cuentan los cronistas que detenida la expedición en un real levantado en la primitiva Chicoana, situada, según conjeturas muy probables, en el actual emplazamiento de los pueblos de Molinos o de Seclantás, los indios le anoticiaron de "un gran poblado" existente más allá de las montañas del oriente donde los naturales "poseían muchas gallinas de Castilla". La consulta con sus compañeros de armas decidió a Rojas a torcer el rumbo "creyendo hallar mejor tierra". El gallináceo relato despertó acaso un nostálgico y urgente apetito de las aves sabrosas y ausentes tanto tiempo del paladar de los recios guerreros castellanos. Y así fue como la hueste enfiló por alguna de las quebradas orientales, subió a las cumbres y "abajando por un arroyo abajo" atravesó el tupido bosque a fuerza de "hachas e picos e hazadones" y se dio de golpe y porrazo con la verde magnificencia del sur de Salta o de la llanura del país de *Tucma* o de *Tucuma*. Estaba descubierta una vasta región que sucesivas expediciones debían poblar de famosas o precarias ciudades y villorrios.



Vista parcial de la famosa catedral de la capital salteña.

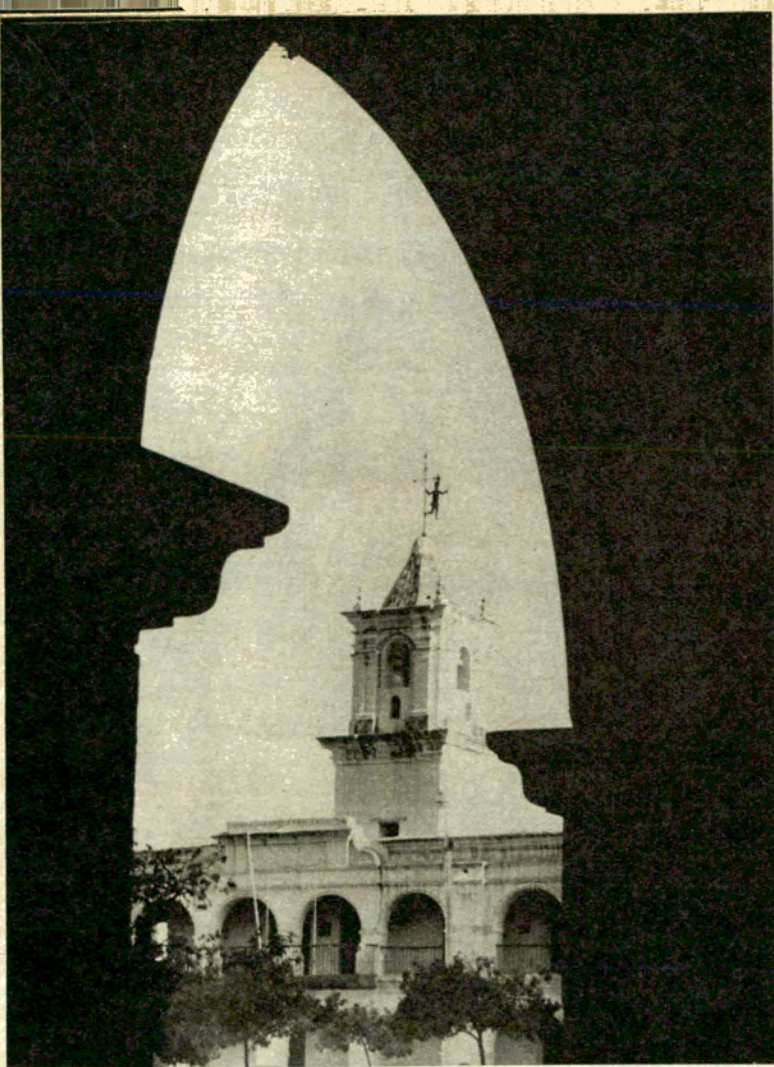
Estirpe de fundadores

Fue el virrey del Perú, don Francisco de Toledo, quien proyectó, promovió y por último exigió a los gobernadores del Tucumán, que demostraban cumplir la orden, la fundación de una ciudad "en el valle de Salta, o bien en el de Calchaquí". Consideraban impostergable la necesidad de consolidar la conquista, asegurar las comunicaciones hacia el Plata y afianzar la justicia en el extenso espacio desierto, batido de continuo por las tribus indómitas y habitado por gente "delincuente y foragida" —como dice una de sus instrucciones a Hernando de Lerma—. Jerónimo Luis de Cabrera incurrió en desobediencia dando prioridad a la fundación de Córdoba. Y Toledo insistía y se quejaba ante Felipe II de la incuria de los ejecutores. "Ni Dios ni Vuestra Majestad serán bien servidos" —aseguraba—, mientras el proyecto no fuera realidad. Gonzalo de Abreu y Pedro de Zárate fallaron en el intento por falta de medios o de capacidad, o porque la rudeza del desierto y de los tiempos no

dejaron prosperar la obra. Tres veces hubo de levantarse una San Clemente de la Nueva Sevilla, en sitios cercanos al actual emplazamiento o cerca de San Carlos, en el Valle Calchaquí; un San Francisco de Alava se ubicó en la vecindad de la futura Jujuy. Nuestra Señora de Talavera, Madrid de las Juntas, Córdoba del Calchaquí y Nuestra Señora de Guadalupe, fueron los nombres de pueblos fantasmales que los indios destruían o que eran abandonados por sus pobladores a poco de nacer, lo que prueba lo arduo de la empresa y lo peliagudo de la posibilidad de subsistir. Al licenciado Hernando de Lerma le tocó realizar la idea del gran virrey que los hombres de armas no habían podido llevar a cabo.

En el Valle de Lerma

Un documento tenido por auténtica copia del acta de fundación asevera que el 16 de abril de 1582 nace "la ciudad de Lerma en el valle de Salta". Tiempo después los documentos nativos le agregan el nombre de los patronos San Felipe y San-



El Cabildo de Salta, con el legendario "diablito" de la veleta.

tormento y la muerte de su antecesor, el gobernador Abreu.

No se conoce el significado de la palabra Salta, la cual, como muchas de la toponimia indígena, quedó trasapelada en los tiempos. La fonética fue rápidamente castellanizada, y luego, con mejor intención que certidumbre, se inventaron algunas vagas etimologías. Hasta mejor prueba se supone que el término está ligado a la tribu de la región o a alguno de sus caciques. Otras hipótesis la relacionan con la abundancia de los sembradíos o con la hermosura del lugar (*sagta*, hermoso en aimará).

tiago al apellido del señor licenciado de Salamanca. Ninguna de esas designaciones persistió.

Para elegir el sitio se recurrió a un procedimiento inusitado para la época y la ocasión. Encomenderos, frailes, soldados y amanuenses debieron determinar por votación dónde se ubicaba la nueva ciudad. Cada uno adujo sus razones y la mayoría se pronunció por el valle de Salta. Dado el carácter dominante y la feroz energía del fundador, la deferencia por la opinión de sus compañeros en tan democrática convocatoria resulta extraña y nada acorde con sus antecedentes, confirmados por la más variada suerte de actos tiránicos y arbitrarios durante su mandato de gobernar. Entre ellos sobresalió el

La intención del fundador de perpetuar su nombre en la ciudad, vanidad sin ejemplo en la conquista, quedó anulada. La fuerza de la tradición y acaso el rencor que su gobierno despertó, eliminaron el patronímico. Por una razón desconocida éste pasó al valle circunvecino, y al revés de lo dictado al amanuense del acta, quedó para siempre: "la ciudad de Salta, en el valle de Lerma". ♠

21 Civilización chaco-santiagueña.



RESTAURANTE CONFITERIA

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

CASA CENTRAL - TEL. 80-2176 - 1744

CONCESIONARIO
AMERIO

- AGASAJOS
- DESPEDIDAS
- CONVENCIONES

PRECIO FIJO

EL MENU LO ELIGE USTED

LUNES	: QUESOS Y CARNES	}	CON UNA SELECCION DE 20 PLATOS Y POSTRES
MARTES	: COMIDAS REGIONALES		
MIERCOLES	: QUESOS Y AVES		
JUEVES	: PASTAS Y CARNES		
VIERNES	: PESCADOS Y MARISCOS		

ALMUERZO	\$ 13.—	SOCIOS A.C.A.	\$ 11.—
CENA c/BAILE	\$ 17.—	" "	\$ 15.—

LAUDO INCLUIDO

TAMBIEN MENU A LA CARTA

SABADOS Y DOMINGOS, A LA CARTA

SOCIOS A.C.A. DESCUENTO 10 %

"DOMINGOS DE LOS ABUELOS"

PAYASOS - MAGOS - JUGUETES

OBSEQUIOS DE COTILLON A LOS NIÑOS

ALMUERZO CON MENU FIJO: MAYORES \$ 7.— NIÑOS \$ 5,80 (MAS LAUDO)

SOCIOS A.C.A. 10 % DESCUENTO

Las Predicciones de GABINO FREDES

por OCTAVIO RIVAS
ROONEY
PARA AUTOCLUB

El autor de esta nota, que fue asiduo colaborador de AUTOCLUB, también fue uno de los últimos escritores y periodistas que vivió una auténtica bohemia.

Entregado con pasión a la creación artística y a la conversación —que en él era creadora— solía frecuentar la redacción de esta revista, donde se hallaba rodeado de afecto.

Espíritu reflexivo, inclinado naturalmente al culto del pensamiento, mostró en su obra literaria en prosa y verso la crisis existencial en que se debatía. Muchas veces se trasuntaba en sus trabajos el trasfondo sombrío de su concepción del mundo y de la vida. Aun en sus artículos humorísticos, género que cultivó con especial eficacia, puede advertirse que no deseaba suscitar la risa franca sino la sonrisa irónica, como quien aprendió que lo sabio es sonreír estoicamente y mirar al triunfo y al desastre "como a dos impostores".

Había trabajado en el diario "El Mundo" y en "Crítica", "El Hogar" y "Mundo Argentino". Publicó "Los tres sabores" y "La batalla de la soledad" (poemas), la novela "Extranjeros en su tierra" y algunas obras de teatro, entre las cuales "La tapera de los Aguilar" obtuvo el premio municipal de 1943. Como un homenaje a su memoria, publicamos uno de los trabajos que nos había entregado poco tiempo antes de su lamentada muerte. Procuraremos publicar los restantes, en la medida que el espacio disponible nos lo permita, en futuras ediciones de AUTOCLUB.



Era el más extravagante andarín que yo he conocido. Más que petiso, cubierto invierno y verano por un poncho echado por sobre sus espaldas, un sombrero con más agujeros que un panal, y calzando unas zapatillas por cuyos extremos asomaban las puntas de sus dedos en ambos pies, Gabino recorría inmensas distancias. Iba de estancia en estancia, de chacra en chacra. En todos esos lugares había un mate de lata y una bombilla ordinaria. Estaban destinadas a él. Nunca portaba chismes de un lugar a otro. Cuando se le preguntaba:

—¿De dónde venís, Gabino?

Respondía de inmediato:

—De lo de los San Julián —o también de cualquier otra parte. Pero si alguien inquiría:

—¿Y cómo anda esa gente? Su respuesta era segura:

—Todos bien, tomando mate.

Porque para el loco Gabino, el colmo de la felicidad era que todos estuvieran tomando mate.

Los mates inauditos del loco Gabino... Había que darle un puñado

de yerba, un poco de café, otro tanto de té y una pava de agua hirviendo, la que enfriaba a canilla abierta debajo de un molino, mientras se mojaba los dedos y se persignaba. Yo le cortaba el pelo y le podaba la barba con una tijera de esquilaer ovejas o de tusar caballos. Los perros de las chacras y estancias del Salado al sur no lo atacaban nunca. Llegaba silenciosamente a las cocinas.

Pero lo inesperado ocurrió una noche, o más bien dicho, una madrugada.

Hay que aclarar antes, que a Gabino nunca lo ladraban las perradas bravas ni lo dañaban las víboras venenosas. No sabré nunca por qué misterio se tiraba sobre los vellones de lana, verdaderos nidos de arañas pollito, sobre los cuales se tendía a dormir tranquilamente.

Por esa década del treinta, había un guapo en aquel pueblo del Salado al Sur. Se llamaba Cipriano Reyna, el que se enamoró de una chica, Edelmira San Julián. Pero además, había un cuidador de caballos, Luis Cabrera,

quien además de enamorarse de Edelmira se la llevó a su rancho, una noche de luna en la que el padre de la niña estaba más borracho que nunca.

Todo ocurrió después en el boliche del Tigre, en donde el dueño, don Juan Turbau, sin turbarse para nada, despachaba grandes cantidades de vino y de caña a sus parroquianos.

El tal Cipriano, furioso ante su desdicha amorosa, llegó tanteando el cabo de plata de su facón, pidió una copa fuerte a la vez que decía:

—Hay alguno con fama de guapo y quiero saber si es cierto.

Insistió varias veces sin que su rival victorioso le llevara el apunte, pues seguía hablando de un caballo que tenía una lesión en un vaso, propiedad del bolichero. Pero tanta fue la insistencia, que por fin Cabrera dio vuelta lentamente la cara y al verlo con el arma en la mano lo miró muy serio un par de segundos y terminó diciéndole:

—Guarde eso, no sea payaso.

Le dio de nuevo la espalda y continuó hablando de la lastimadura del caballo a su cuidado.

A todo esto, Gabino Fredes seguía en su rincón, arrebujado en su poncho pese al tiempo más bien caluroso, ya que ni en los días más parecidos a un horno se descomponía.

Para año nuevo, los hermanos Juan y Martín Espelosín, los comerciantes más fuertes del pueblo y dueños además de la estancia *El Cardal*, lo vestían a Gabino. Una camisa con cuello y corbata, un traje de confección, un par de zapatos, unas medias de lana, un gran sombrero. Por doce meses Gabino andaría con ese atuendo sin sacárselo ni para dormir.

Como íbamos diciendo, Gabino, acurrucado en su rincón, continuaba mirando la escena de la provocación y vio cómo el matón, desconcertado, envainaba el arma y se retiraba rezongando sin saber qué partido tomar.

Después, dando vueltas y revueltas y revoleando el garrote infaltable en sus manos, emprendió el camino del campo en procura de alguna chacra o estancia donde pasar la noche.

☆☆☆

Era linda la Edelmira. Tenía una gracia especial cuando alzaba los brazos para colgar la ropa blanca en la soga, después de terminar el lavado. Los jinetes del camino volvían inevitablemente la cabeza y se quedaban mirándola mientras ella cumplía con su tarea.

En Edelmira cantaba el sol de los inviernos desde temprano, y cuando se presentaban las lloviznas se convertían en un halo de hilos de plata en su alrededor.

Eso lo sabían todos los paisanitos del pago que le silbaban claveles al pasar por delante del patio de los malvones.

Pero ella existía sólo para su cuidador de caballos, y ninguna canción llegaba más allá del viento en sus oídos.



Aquella mañana, Gabino fue a pasar por delante del patio de la mentada moza y tras de revolear tres veces su garrote se puso a dialogar con perros y fantasmas, ya que en su lenguaje tartamudo invocaba a santos y diablos por igual, sin que nadie escuchara las respuestas.

Edelmira corrió a alcanzarle una moneda para cigarras, y el extraño personaje le vaticinó:

—Vos... Vos... te vas a casar a... casar... con... con... con un mo... mozo... ru... bio... alto...

Siguió repitiendo su vaticinio en un irreproductible tartamudeo, mientras la alegre muchacha se reía.

—Pero si ya estoy casada, Gabino.

El loco no se dio por enterado y siguió revoleando su garrote y agitando su poncho con aletazos de chimango, mientras proseguía su viaje por el campo.

☆☆☆

A Luis Cabrera no le mató el bravucón Cipriano, sino la costalada de un potro, justamente sobre las barrancas del Salado. Lo velaron, junto a la Edelmira, cuatro viejas de los ranchos vecinos y un par de paisanos desocupados, que matearon en silencio. Era casi el amanecer cuando un alazán nervioso quedó a medio iluminar ante el haz de luz pobre que salía de la pieza. Del alazán se descolgó un mozo rubio y más bien alto, que lucía espuelas de plata en sus bien lustradas botas de cabritilla.

El paisano descabalgó ágilmente, trabó las manos del animal con un rápido movimiento del cabestro, y entró a meditar con la cabeza gacha junto al modesto ataúd de pino.

Edelmira tenía los ojos secos de tanto haber llorado al difunto, y se quedó de pronto como hipnotizada mirando al desconocido. Se acordó repentinamente del presagio del loco Gabino, y se mordió los labios con

cierto sentido de culpa, por haber padecido de un pensamiento culpable en tales circunstancias. Pero había sido inevitable.

☆☆☆

Pasaron los días con grandes soles y algunas lluvias, las gentes del camino se acostumbraron a ver a la enlutada moza lavando ante la tina de ropa blanca de las señoras del pueblo. Hasta que como a diez meses de aquella viudez, un alazán se detuvo reciamente frenado ante la tranquerita. Se desmontó de un salto el jinete, saludando:

—Buenos días, señora.

Edelmira alzó los ojos asombrados:

—Buenos días...

El hombre comenzó a mover nerviosamente su chambergo entre las dos manos, y por fin comenzó a hablar:

—Yo fui muy amigo del finao... ¿sabe? Usted ni se acordará de mí, porque me hice a un lao cuando ustedes se eligieron... Yo, pa entonces, no tenía mucho coraje como pa decirle que la estaba queriendo... Ahorita me ha dado trabajo, pero junté un poquito como pa decirle que sigo como antes... ¿me comprende?

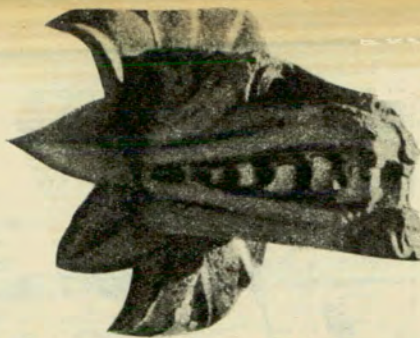
Por primera vez en un tiempo infinito, Edelmira se puso a reír. Los perros ladraron sorprendidos. ¡Gabino, el loco, hacía su aparición en el cuadro, revoleando su garrote a la vez que decía:

—Yo... Yo... te... te lo dije... Te vas... te... te vas a casar... con un mozo alto y rubio...

El mozo alto y rubio... esperaba angustiado. Edelmira le puso las manos en los hombros, para decirle:

—He estado tan sola hasta esas palabras...

El jinete alto y rubio tenía lágrimas en los ojos. Gabino Fredes, el profeta loco, se reía. ♣



Viajando por México

LUGARES HISTORICOS DEL

Al salir de la ciudad de Guanajuato, hacemos un alto en uno de los pequeños talleres de alfarería de donde salen los primores que dentro de esta artesanía se producen en la ciudad y en otros pueblos del Estado. Vajillas, juegos de té, jarras y fuentes, "Nacimientos", imágenes religiosas, en las estanterías y sobre las mesas. Y en lo alto de la sala principal, sobre la pared, un gran mosaico con estos versos de un poeta árabe, referentes a la alfarería:

Oficio noble y bizarro,
entre todos el primero,
es el del barro;

Dios fue el primer alfarero
y el hombre el primer cacharro.

Traspasamos Taboada, especie de balneario de Guanajuato; visitamos, lejos, "La Cabaña", residencia de campo del ex gobernador Torres Landa, solitaria en lo alto de un abrupto cerro, donde hicimos los honores correspondientes —salvo los que estábamos a régimen—, a los platos y bebidas mexicanos: los "antojitos mexicanos", el aguacate, los chicharrones, las tortillas de queso, el chinguague, bebida fermentada tan fuerte que duerme e insensibiliza los labios al tomarla, la proverbial tequila, etc.

Lejos ya de la ciudad de Guanajuato, pero dentro siempre del Estado del mismo nombre, entramos en la llamada "ruta histórica", a la ciudad Dolores-Hidalgo, de donde partió el P. Miguel Hidalgo y Castilla, en 1810, al frente de los insurgentes, a los que luego, sobre la marcha, habrían de unirse, por millares, pobladores e indios mineros de los lugares por donde pasaban, a pie o a caballo, con lo que tenían, y armados con las más distintas armas: escopetas, lanzas, herramientas de trabajo, y que, pese a su ulterior derrota por las tropas españolas y al sacrificio de sus jefes, Hidalgo, Ignacio de Allende, Aldana, entre otros, significó el comienzo de la guerra de la Independencia en México y en América.

Estas son las calles quietas y solitarias de la ciudad histórica, con sus casas antiguas de puertas con cuarterones, estrechas aceras, faroles de hierro adosados a las fachadas y pequeños talleres familiares de alfarería, con sus estrechas puertas y ven-



Oficio noble y bizarro / entre todos el primero / es el del barro / Dios fue el primer alfarero / y el hombre el primer cacharro.

(3ª nota)

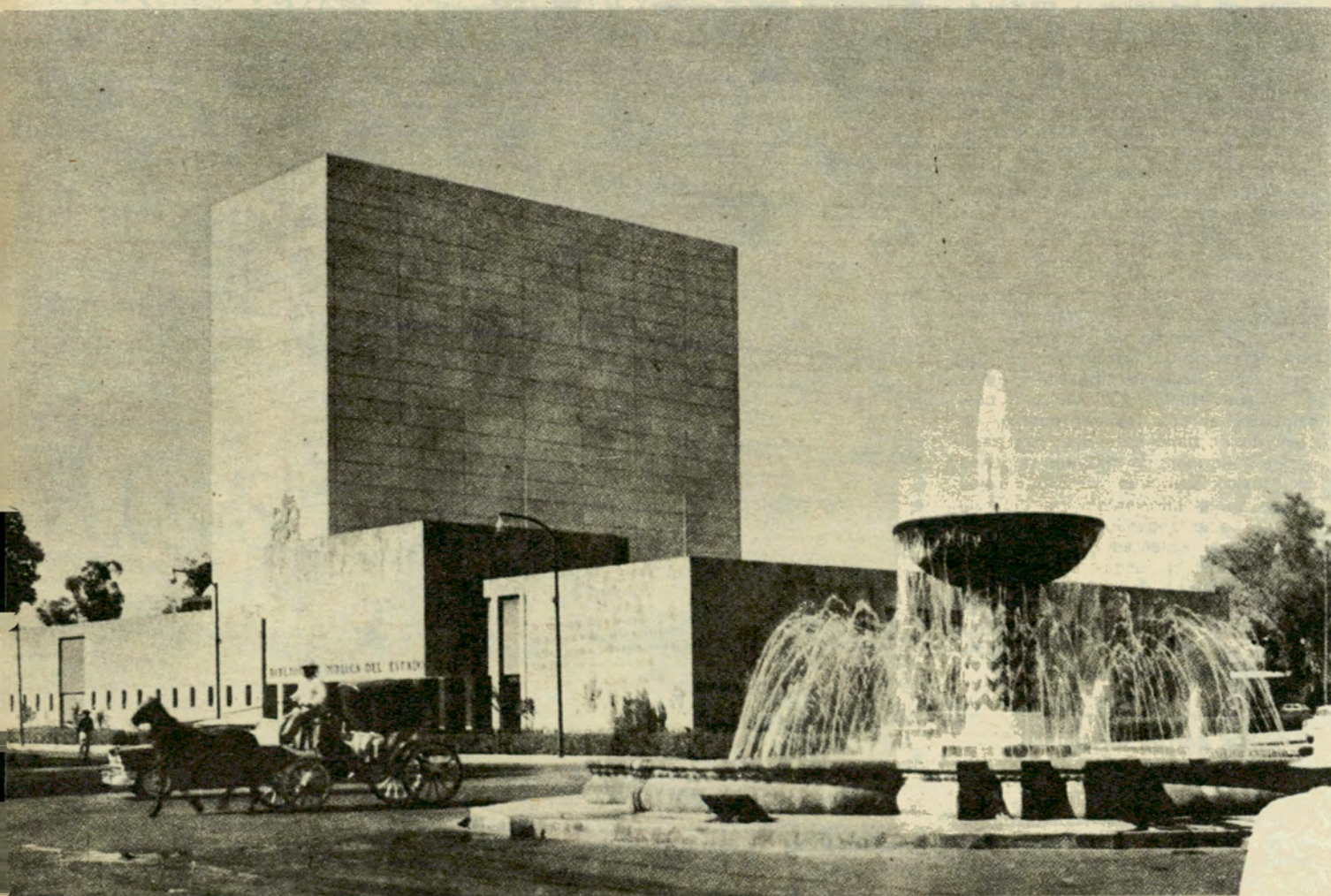
por FERMIN
ESTRELLA GUTIERREZ

PARA AUTOCLUB

tanas y en el fondo oscuro de los cuartos delanteros, los azules intensos sobre el blanco de las vajillas y objetos de cerámica que han hecho famosa a la ciudad.

En auto, luego, a Atotonilco, en un desvío del camino que nos llevará después a San Miguel Allende, también dentro del Estado de Guanajuato, como Yuriria, último lugar de dicho Estado que visitaremos. Atotonilco es un santuario y Casa de Ejercicios Espirituales, que data de la primera mitad del siglo XVIII, fundados por el

ESTADO DE GUANAJUATO



La Casa de la Cultura en Guadalajara, de líneas arquitectónicas novísimas.

P. Luis Felipe Neri de Haro, y emplazados en un lugar agreste, semejante a la Galilea de las Sagradas Escrituras.

Al lado de un vasto e intrincado Santuario, abundante de oros ennegrecidos por el tiempo y con azulejos semidestruidos en los zócalos, el convento de las monjas reclusas —oímos sus voces y frescas risas tras una alta puerta casi desvencijada—, y afuera, completamente independiente del Santuario y del convento, la Casa de Ejercicios Espirituales, adonde vienen

en diversas épocas del año a hacer su retiro durante varios días hombres y mujeres de todos los lugares de México, en verdaderas peregrinaciones que llenan de gente los lugares ahora desiertos y silenciosos. En el Santuario de Atotonilco, uno de los monumentos arquitectónicos más importantes y curiosos del Virreinato, se casó don Ignacio de Allende, el héroe de los "insurgentes" conjuntamente con Hidalgo, y aquí tomó este último el estandarte de la Virgen de Guadalupe, transformado en la bandera y el

símbolo de la revolución, y aquí se guardan ahora las banderas y estandartes de la misma.

Siguiendo siempre hacia el sur, el precioso pueblo de San Miguel Allende, denominado durante la Colonia San Miguel el Grande, y luego San Miguel Allende en honor de Ignacio de Allende, nacido en él, hoy declarada ciudad histórica y monumento nacional por los hechos que tuvieron lugar en ella y por la cantidad de sus residencias y templos antiguos de gran valor histórico y artístico.



Y por la ruta, cruzando otra vez Celaya y Salvatierra, a Yuriria, el monasterio-fortaleza agustino, que data de 1550 y hoy es importante museo. De primitivo estilo plateresco, con adiciones posteriores de estilo indígena, en sus celdas y corredores abovedados, están las piezas del museo: púlpitos, imágenes, un gran reloj de torre de iglesia del siglo XVIII, cuadros, objetos del culto, un sagrario, crucifijos. Desde las galerías altas del convento se ve una enorme plaza o parque inglés donde juegan unos niños. Más lejos, la gran laguna de Yuriria, brillante ahora como un azogue a los rayos del sol, con la isla San Pedro en el centro. Y el pueblo de Yuriria, con su parroquia de dos torres, una alta y otra baja, su gran patio ante el atrio y valiosos cuadros y vitrales en el interior. Más lejos, a la derecha de la laguna, una gran depresión del terreno. Cactus con los troncos hacia lo alto, como tubos de órgano. Nopales. En un gran descampado, al costado del pueblo, un conjunto de baile folklórico. Las parejas de bailarines, de distintas regiones de México con sus vistosos trajes típicos, en el interior del enorme rectángulo vacío, rodeado por los cuatro costados de espectadores. En uno de los costados, la banda de música venida de León. Bailan "El gallito", "El Pulke", "El Escolar", "La Bamba", "El Sombrerito". El público se arremolina y puja por ver, rompiendo en aplausos después de cada baile.

Por tierras de Jalisco y Veracruz

De la ciudad de Guanajuato, pasando al salir por el abandonado y desierto barrio de Marfil y viendo en lo alto, por última vez, el cerro del Cubilete, color malva ahora, y en su cumbre la estatua de Cristo Rey, por carretera, en autobús, a Guadalajara, la capital de Jalisco —el antiguo Reino de Galicia—, que es como decir la capital del folklore típicamente mexicano. De aquí es el Jarabe Tapatio, el famoso baile nacional mexicano. De aquí son los "mariachis", conjuntos musicales —guitarras, guitarrón, violines y cornetas—, que han hecho famoso el nombre de México en el mundo entero. De aquí es la tequila, la fuerte bebida a la cual rinden culto todos los mexicanos. De aquí son las danzas indígenas, un verdadero frenesí de colores y ritmos. De aquí son las célebres artesanías de Jalisco, verdaderos primores del arte popular



Llámase "mariachis" a los cantores y músicos. Se dice que el nombre proviene de "mariage", y que apareció en el siglo XIX cuando los franceses dominaban en México.

mexicano. Tierras altas y abiertas. De serranías y llanos. De vegetación rala y plantas espinosas. De cielo alto y despejado siempre. De clima igual y agradable: ni frío ni calor.

Antes de Guadalajara, alto en León, ciudad industrial, una de las más importantes de México; en Lagos de Morelos, donde almorzamos en un típico rancho mexicano —paredes de barro y techo de paja, cerco de cañas verticales a un costado—, donde afrontamos de nuevo la comida —chicharrones, "tortillas", trozos de masa aplanada, de forma redonda, que reemplaza al pan— y tequila, mucha tequila, y donde los dueños, "mariachis" consumados, nos hacen oír du-

rante largo rato, los "corridos" más tradicionales; San Juan de los Lagos, con su hermoso puente sobre el río, flanqueado de altos faroles de hierro pintados de negro, y donde vimos interminables peregrinaciones de indios —familias enteras, hasta con niños chicos en brazos, bolsones y enseres de cocina—, que llegan tras caminar días enteros hasta la iglesia de la Virgen del Lago, cuyo atrio enrejado vimos repleto de gente humilde, muchos sentados en el suelo o en la escalinata, muertos de fatiga; Tepetitlán, a casi dos mil metros de altura, con sus recuas de burros cargados, sus blancas fincas de los alrededores y su hermosa plaza.

Guadalajara y los murales de Orozco

Guadalajara está a unos mil metros de altura, y lo mejor de ella es su cielo, claro y transparente como un cristal. Ciudad antigua, fundada en 1542, y moderna a la vez, con más de un millón de habitantes —es la segunda en importancia después de la Capital—, con construcciones y templos de los primeros años de la conquista y de la época colonial, del siglo XVI al XVIII, y con anchas avenidas modernísimas, flanqueadas de frondosos árboles y modernos edificios, algunos de ellos, como la Casa de la Cultura, de líneas arquitectónicas novísimas. Ciudad llena, soleada, abierta y alegre, donde la vida transcurre placentera y en constante actividad y movimiento. He aquí la bella y amplia Plaza de Armas, totalmente modernizada, con sus jardines y naranjos y su quiosco para la música en

el centro; el antiguo Real Palacio de la Audiencia y asiento de los gobernadores desde el siglo XVII, de dos pisos y estilo barroco mexicano y churrigueresco, de líneas horizontales y planas, con los famosos murales de José Clemente Orozco decorando la bóveda de la escalera, imposible de olvidar la enorme cabeza de Hidalgo, con los cabellos despeinados a los costados, en el centro de la bóveda y el salón del Congreso; la Catedral, en el cruce de cuatro grandes jardines, que se unen en forma de cruz, con sus altísimas y afiladas torres piramidales rematando en una cruz de hierro, empezada a construir en 1561, mezcla de cuatro estilos: griego, bizantino, gótico y árabe, de hermoso interior de color blanco marfil, con un Cristo inolvidable, yacente en una urna de cristal, con sangre en las sienes, bajo la corona de espinas, y en la túnica, de un gran realismo, y una hermosa imagen de la Virgen, en el altar mayor, con manto de terciopelo rojo sobre el que brillan hilillos de oro y en cuya Sacristía se

exhibe el famoso lienzo "La Inmaculada Concepción", de Murillo: el templo de San Francisco, uno de los más antiguos de México, con su bella fachada de estilo plateresco; el de Santa Mónica, verdadera joya del barroco mexicano, con su fachada con columnas labradas y taraceadas hasta lo inverosímil y su rica puerta tachonada de tímpano romano; la Universidad, antigua iglesia y monasterio jesuita, con el famoso mural de Orozco en el gran paraninfo circular, representando las distintas ciencias y la lucha del pueblo contra la ignorancia, el hambre y la opresión; el Teatro Degollado, de mediados del siglo pasado, con su frente imitando el del Partenón, con su bello frontón de mármol blanco, cubierto de altorrelieves y su hilera de columnas dóricas; el Museo del Estado, que ocupa toda una manzana, con la Biblioteca en uno de sus costados; el Hospicio Cabañas, fundado en 1801 y costado al principio, de su propio peculio, por el obispo don Juan Cruz Ruiz de Cabañas y Crespo, con los murales de Oroz-



para ud.! lo mejor en las
TERMAS de RIO HONDO
edificio

UMBERTO 1º

Caseros y Sarmiento TE 142 Termas

55 suntuosos departamentos

27 espléndidos locales

Gran galería comercial



MOURENTE y Cia. S. A.

DEPARTAMENTO INMOBILIARIO

Av. de MAYO 1365, 5º Piso

Tel. 38-6994-5736-6213-

6113 - Cap. Fed.

◀ VENDEN ▶



MOURENTE y ARAGON S. A.

SGO. DEL ESTERO 1731

T. E. 23126

MAR DEL PLATA

PRECIO FIJO
E INAMOVIBLE
ENTREGA JUNIO 1970
AMPLIAS FACILIDADES
DE PAGO

EDIFICIO UMBERTO 1º

Caseros y Sarmiento - T. E. 142 - Termas

INMEJORABLE UBICACION
EN EL CENTRO DEL CENTRO
DE TERMAS DE RIO HONDO
EXQUISITOS DETALLES DE CONFORT
CONSTRUCCION ANTI-SISMICA

MODERNO Y LUJOSO FRENTE
AMPLIO Y LUJOSO HALL DE ENTRADA
TRES ASCENSORES CON SELECTOR
HELADERAS EN CADA DEPARTAMENTO
MUEBLES COCINA DE FORMICA

MATERIALES DE PRIMERA CALIDAD
INSTALACION PARA TV Y TELEFONO
AGUA CALIENTE TERMAL
COCINA A GAS TRES HORNALLAS C/HORNO
DECORADO PARA AIRE ACONDICIONADO

hilera de fresnos, o a San Pedro, la extensa calzada que separa la ciudad de la villa del mismo nombre, o simplemente pasear al trotecito por las calles arboladas de los viejos o nuevos barrios de la ciudad, entretenidos con el ir y venir de la gente y el movimiento incesante de los vehículos.

De Guadalajara a México

De Guadalajara a México, por una hermosa y ancha carretera. Cerros, depresiones del terreno, pequeños cultivos, alquerías blancas como cisnes y pequeñas poblaciones por las que pasamos sin detenernos. Y al día siguiente, en autobús al Estado de Veracruz, hasta Jalapa, donde pasaremos el día, invitados por la Universidad, Jalapa, de donde procede la planta medicinal famosa, de su mismo nombre, y asiento de institutos superiores de la Universidad Veracruzana, entre ellos la prestigiosa Facultad de Filosofía y Letras. Ciudad pintoresca y alegre, al pie del Malinítep, con sus caseríos trepando por la falda del cerro, su antigua catedral y su importante Museo Arqueológico, en cuyos jardines vimos asentadas sobre el verde y recortado césped, las monumentales cabezas de piedra de los Olmecas, verdaderos retratos de expresión vigorosa de un realismo inusitado y altas como de tres metros cada una. Internándonos por un estrecho camino, en dirección del lejano puerto y ciudad de Veracruz, la vegetación se hace cada vez más densa y tropical —palmeras, platanales—, el aire más caliente, verdeando aquí y allá los extensos cafetales que nos recuerdan los que vimos en Colombia. Olor a tierra húmeda, a plantas en descomposición. El calor cada vez más sofocante. Las arboledas, a un lado y otro del camino, cada vez más tupidas e impenetrables.

De regreso de nuevo a México, de noche, cruzando bajo los focos de sus calles iluminadas como de día, la famosa Puebla, fundada en 1531, de donde arrancó, en 1909, la revolución contra la dictadura de Porfirio Díaz, revolución todavía en marcha; a más de 180 kilómetros al sur de México, llamada la Roma mexicana, ciudad colonial y de fama mundial por su alfarería y sus industrias; con su catedral, con hermosas torres y fachadas, sus conventos de San Marcos y de la Concepción, sus antiguas casa blasonadas, cerradas y silenciosas a esta hora.

En el aeródromo de México, ya listos para la partida, miramos por última vez con no disimulada emoción, esta tierra que tanto nos ha gustado y fascinado. Tierra de montañas ásperas y de cielo puro. Azteca y española aún. Tradicional y, progresista, de hombres que aman su pasado, y tienen fe en su pueblo, en sus instituciones, y marcha hacia el futuro que se abre ante sus ojos.

El avión levanta rápido el vuelo. La ciudad es ya un diminuto conglomerado blanco que poco a poco van cubriendo las nubes. ♣



Puente en el parque de Agua Azul, en Guadalajara.

co que han hecho célebre esta casa, murales considerados como la obra maestra del gran pintor; el Museo Orozco, en el sector Juárez, en la casa donde vivió el pintor, tal cual estaba cuando éste vivía, con cuadros, bocetos y recuerdos personales; la Casa de la Cultura, de estilo moderno, centro de todas las actividades artísticas y culturales de la ciudad y del Estado de Jalisco, en el parque Agua Azul, uno de los más grandes y bellos de Guadalajara.

Artesanías, parques y "calandrias"

Hermosos parques, plazas y paseos de Guadalajara, verdaderas islas de diversos tonos de verde en medio de la edificación vieja o nueva de la ciudad. A los ya nombrados agregaremos el llamado de la Revolución, que ocupa cuatro manzanas, con dos grandes surtidores en uno de sus extremos; la Plaza Juárez, con su surtidor alto como un obelisco de agua y el monumento al héroe, de pie, y como fondo las altísimas estelas de granito; la Rotonda de los Hombres Ilustres de Jalisco, con su círculo de columnas unidas arriba por arcos y los bustos de los próceres locales; el Jardín Botánico o Parque del Alcalde con gran variedad de plantas exóticas y de la región; la plaza de las Américas, la de la Libera-

ción y la curiosa y original de los Mariachis Tapatíos, en el corazón del popular barrio de San Juan de Dios, en el extremo sur del Mercado Libertad, una simple arcada colonial, con portales y mesitas en el centro, donde los grupos de "mariachis" se reúnen mañana, tarde y noche, templando sus instrumentos y probando en confusa algarabía sus voces, a la espera de quienes se acerquen para contratarlos, ya sea para una fiesta familiar, una boda, un bautizo, etc.

Cierra el gran mural que podría hacerse con Guadalajara y su folklore, la Casa de las Artesanías, en el parque Agua Azul, contiguo a la mencionada Casa de la Cultura, verdadero emporio de la notable artesanía de Jalisco y aun de todo México. Brillante y colorista cerámica de Tlaquepaque y Tonalá; primorosas piezas de vidrio soplado, vasijas y objetos de plata, cobre, hierro y latón, manufacturas de cuero, encajes, textiles de mano, flores de papel, de vistosos colores, de gran tamaño; en una profusión alucinante de objetos para todo uso y destino.

Y como recuerdo final, las pintorescas "calandrias", cochecillos tirados por un solo caballo, tan identificados con la tradición de Guadalajara, en los que, por unos pocos pesos, pueden hacerse deliciosos paseos a la Alameda, bajo la sombra de los altos y frondosos fresnos, o al boulevard San Juan de Dios, también entre una doble

MALLORCA

por
**JOSE
BLANCO
AMOR**

PARA
AUTOCLUB



La antigua botica de los Cartujos, en Valldemosa, conserva todo el espíritu del siglo XVI.

En verano desfila por el Paseo Marítimo una verdadera multitud heterogénea: son los europeos del Norte que buscan el sol que pone la piel morena. Este es el momento en que los mallorquinos sonrían para sus adentros.

Los mozos de los hoteles y de los restaurantes dan la medida de la confusión idiomática en que se mueven: antes de conseguir el puesto deberán entenderse con quienes se dirigen ellos en inglés, en francés, en alemán, en sueco (éste en menor escala). O sea que el turismo impone cierta servidumbre fácil de llevar, si se tiene la suficiente elasticidad mental y los conocimientos idiomáticos necesarios.

Los suecos son playeros. Se tuestan como camarones y pasan días enteros sin salir de la playa o de sus alrededores. Apenas hacen vida de hotel. Los mejores turistas son los ingleses porque tienen hábitos burgueses: se visten varias veces por día según las exigencias del momento. Las señoras prefieren el parloteo y los hombres la contemplación silenciosa, la pipa humeante, la mirada en la bóveda celeste o en la quietud del mar. Están soñando con algún lejano punto del ex Imperio, donde prestaron servicios. Pero son gentes de hogar y de club. En cambio los nórdicos son rubios animales nómadas que sólo buscan las satisfacciones del cuerpo.

Los mallorquines salen del verano como en trance: en 1969 han superado las cifras de años anteriores y han ampliado la capacidad hotelera en 15.234 plazas. Cada veinticinco segundos, día y noche durante todo el año, llegó a Palma un turista.

El término medio del movimiento aéreo fue de un avión cada diez minutos. La densidad turística sobrepasó en mucho a la población de las islas Baleares. Por cada mallorquín hubo en el último verano tres invasores del

Cada diez minutos llega un avión cargado de turistas a esta isla mágica donde el verano dura seis meses

Norte. Durante los meses de verano todo se repite así, de un modo desmesurado. Aquí el verano dura seis meses. Los mallorquines sonríen al referir estas cosas al forastero. Es la aventura del vivir moderno, revelada al mundo por el turismo internacional, que tiene aquí uno de sus centros predilectos. América hispana apenas cuenta en este maremagnum.

que le haga una estadística acerca del comportamiento de los turistas, le dirá con la mayor naturalidad del mundo que el europeo en general acepta los inconvenientes de ir en "tour" como una fatalidad de su destino, que el más dócil de todos los turistas es el norteamericano y que el más indócil es el argentino y el más ruidoso el brasileño. Esto se lo dirá a cualquiera cualquier guía de esos jóvenes —hombres o mujeres— que dirigen las excursiones por diversos lugares.

Los mallorquines fueron columnados por George Sand hace más de un siglo, y ellos lo saben y le han perdonado. Porque los mallorquines de hoy saben también que ellos son la más rica expresión de la amabilidad y de la hospitalidad. Muestran lo que tienen con entusiasmo, y su generosidad está orientada a dejar conforme al visitante o al preguntante, como un hábito impuesto por el turismo internacional.

La Argentina está unida a Mallorca por un acontecimiento particular. El porteño Adán Diehl, con mirada de largo alcance, creó la atracción turística de Formentor cuando el turismo ignoraba a Mallorca. Llegó aquí en 1930 y construyó el más suntuoso hotel de turismo de Europa, y hoy sigue siendo uno de los más caros. En momentos en que la publicidad todavía no era un arte —como dicen que lo es ahora— en la Torre Eiffel de París podía leerse estas palabras: "Formentor espera la visita del mundo".

Diehl trajo a Formentor al Conde de Keyserling y le hizo organizar la *Semana de la Sabiduría*. El filósofo alemán reunió a las mejores cabezas de Europa —quien pagaba era el argentino— y una semana después de hondas deliberaciones se dio a conocer un comunicado en el que se decía que se habían adoptado trascendentales medidas acerca de "la manera en que debía pensar la humanidad". Evidentemente, todavía perduraba en el aire el espíritu quijótico de "los años locos". Las ilusiones de Diehl terminaron en un fracaso económico ruidoso, pero el mito turístico de Formentor había nacido gracias a un argentino.

La casa de un escritor

Camilo José Cela construyó aquí una casa para un escritor: es su casa en La Bonanova, a diez minutos de auto del centro de Palma. Un rincón colgado en una ladera de la montaña. Desde la cama se ve nacer el sol en el fondo del mar. Es una casa en la que no se entra por abajo para llegar arriba, sino al revés. La carretera está a la orilla y en letras estéticamente bien elegidas se lee "Papeles de Son Armadans", la revista

Camilo José Cela en su casa de La Bonanova, en las cercanías de Palma. Los centauros del muro fueron dedicados al escritor por Picasso, en 1962.



Vista general de Calamajor: moderna arquitectura en medio de una densa vegetación.

Un precursor argentino

Que aparezca por aquí un argentino hablando "en argentino" es tan raro como que se derrita la Antártida. El turista argentino es andariego, inquieto, husmeador de secretos, indisciplinado. Si usted propone a un guía

fundada y dirigida por el autor de "La Colmena". La puerta se abre y se entra en una casa armoniosa y artística. Unos escalones: descienden al primer valle de libros y de luz: aquí trabaja Cela aislado del resto de los habitantes de la casa. El mar azul está ahí, y en los anocheceres cielo y mar se tiñen de púrpura para despedir al día. Se descienden otros escalones y se llega a otro valle de libros y revistas, en que se pierden dos secretarios en tareas de clasificar, seleccionar y encasillar material y temas. Se sigue descendiendo y se pasa discretamente por la casa propiamente dicha (dormitorios, baños, cocina, pieza de huéspedes, baño de huéspedes y mundo especial para huéspedes alegres o taciturnos, según se prefiera) y se desciende al penúltimo valle: más libros y cuadros de pintores famosos y objetos de arte diversos. Aquí están la chimenea y el comedor. Un gran retrato de Charo, la mujer de Cela, preside las conversaciones en torno de la leña que arde en el hogar. El último valle es la bodega: una mesa redonda adornada con mil utensilios aparentemente raros pero todos en armonía en su ambiente y un pequeño museo de bebidas para los amigos. En el jardín, dos "boxer" vigilan la confianza que el dueño de casa dispensa a la visita. Una pileta de natación espera al verano. En cada valle hay una prolongación exterior hacia el mar: es un jardín o terreno aéreo cubierto de plantas (y flores en verano).

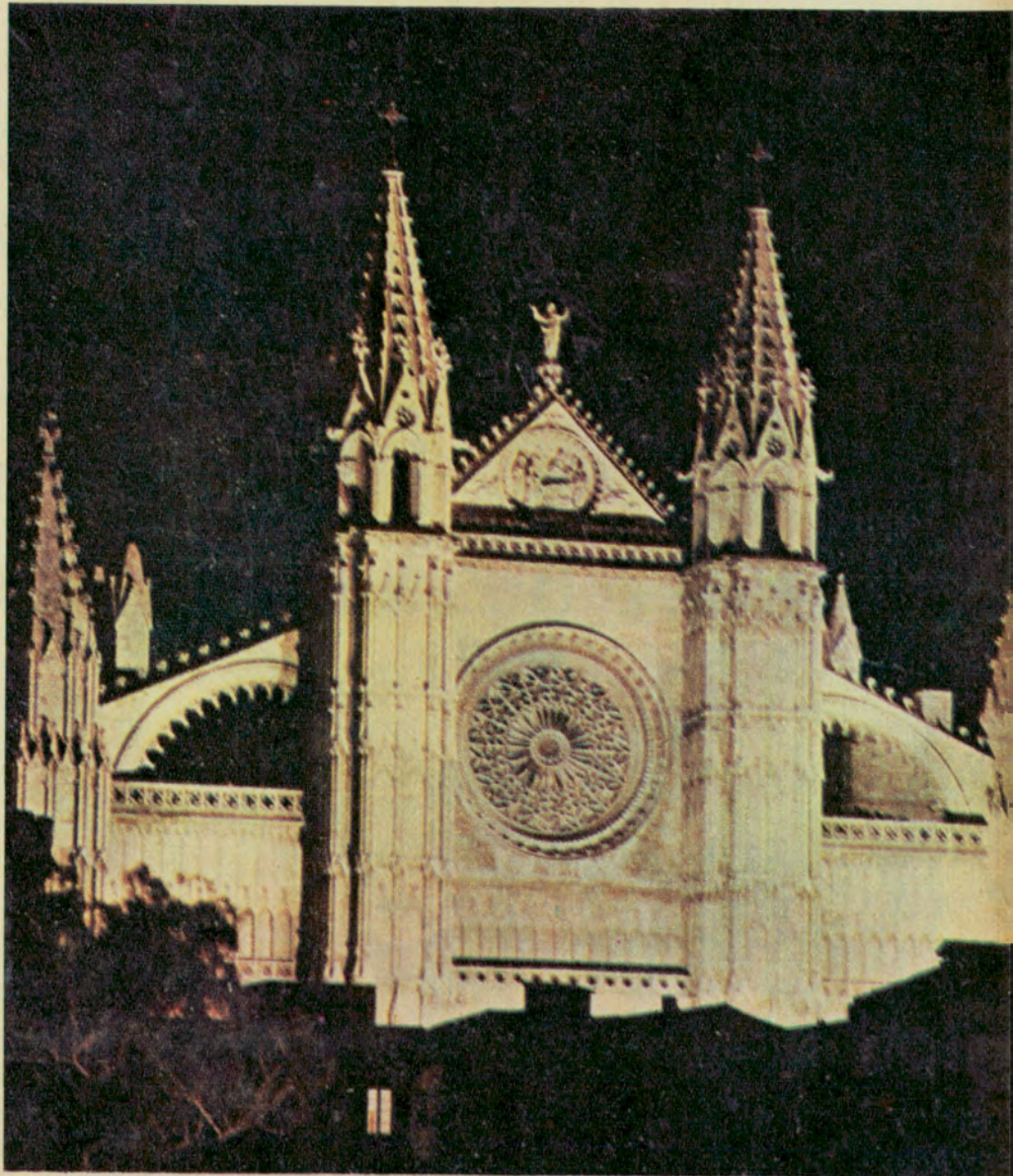
Este es el mundo creado por Cela. El no habla de este mundo. Se lo ve trabajar desde las nueve de la mañana hasta las dos de la tarde y después desde las seis hasta las nueve de la noche. Cela empezó siendo novelista y hoy ha hecho una ciencia de la literatura. Su última obra de imaginación es "María Sabina", un oratorio que se desarrolla en un México supersticioso y primitivo. Pronto aparecerá el primer tomo de su "Diccionario de palabras prohibidas", espigado, con responsabilidad y erudición, en los autores españoles de todos los tiempos. El escritor vive aquí una vida de trabajo riguroso y de orden perfecto. No recibe a todos los que quieren verlo, ni apenas concede entrevistas. Trabaja y crea. Esta es su segunda etapa literaria, y la que presente a un Cela lejos del ruido de las tertulias, de la discusión de los cafés y de la falsa popularidad que va de boca en boca para morir al día siguiente.

Una isla con ángel

Mallorca es uno de los lugares más bellos —naturalmente bellos— del mundo, al que han embellecido aún

más los mallorquines. Hay en España muchas zonas en las que la palabra "magia" define, según sus propios habitantes, lo esencial de esas zonas. Hay también el término "ángel", que encierra misterio y sugestión no explicable con palabras.

Mallorca es un pedazo de España (la más grande de las Islas Baleares)



La catedral de Mallorca, notable ejemplo de la arquitectura gótica.

creado para ser gustado por los ojos y por el espíritu. En Mallorca no hay tiempo para los ¡oh! y los ¡ah! admirativos y grandiosos. En esta isla todo tiene la medida humana y todo es grato al corazón y al espíritu.

Como la Costa del Sol, como las Rías Bajas de Galicia, Mallorca fue descubierta turísticamente por los in-



gleses. Ellos son todavía los más fuertes en la isla. Ellos impulsaron valor a las propiedades, a los terrenos, a los lugares de la costa, y ellos dieron el tono internacional a esta isla paradisíaca. Los ingleses están aquí todo el año. En verano el alud nórdico los obliga a un repliegue estratégico. En invierno emergen al tibio sol mallorquín (de 18 a 23 gra-

vegetación que el de Africa, es de mayor amplitud, calma y sencillez. Es la verde Helvecia, bajo el cielo de Calabria, en la solemnidad y silencio de Oriente".

Monumentos memorables

Todo cuanto se ve en Mallorca tiene la atracción de lo inolvidable. Las palmeras, los álces, los olivos de cuatro mil años, unos olivos estériles, desgarrados, hechos pedazos por los siglos y sin embargo vivos todavía. ¿Quién los plantó? ¿Fueron los cartagineses, los griegos, los romanos, los árabes? Porque todos anduvieron por aquí y de todos conserva huellas esta isla prodigiosa. Existen el barrio árabe, los baños árabes, el barrio judío, la bellísima catedral gótica, el castillo de Bellver (el único castillo circular de España), y otros monumentos memorables.

En los patios silenciosos de los antiguos palacios es donde la magia entrelaza sus misterios. Estos palacios están en el casco de la ciudad antigua y se destacan por su patio central, la cisterna, el típico empedrado y una espaciosa escalera. Sus zanguanes son amplios y sonoros. Las puertas se abren a las callejas retorcidas y misteriosas, y por ellas no penetra nadie que no tenga algo que hacer allí.

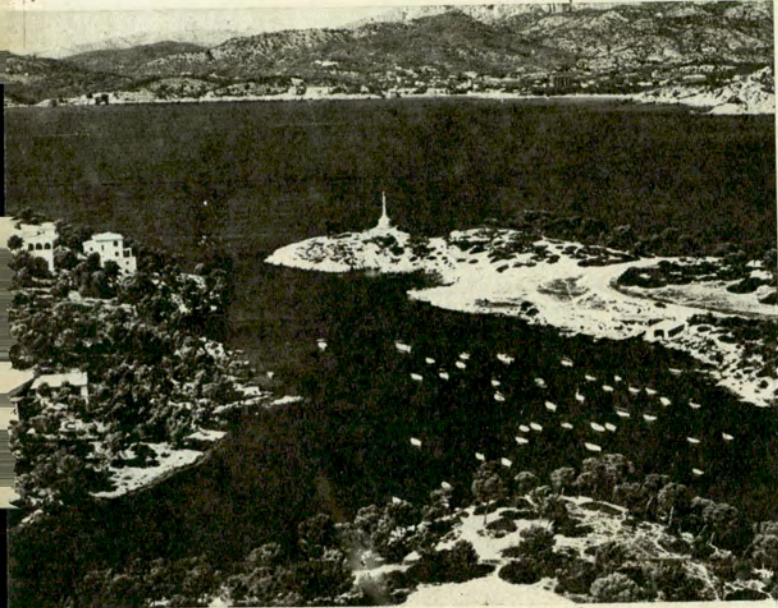
Mallorca cultiva todas las atracciones durante el día para regalárselas a los ojos en el crepúsculo. Es en este momento cuando la isla toda se vuelve verdosa primero y roja después. El fuego va desapareciendo cuando en el cielo surgen los primeros puntos luminosos. La brisa marina hace girar las aspas de los molinos del Jonquet, hoy convertidos en salas de fiestas.

El color se ha ido diluyendo en la noche y ahora la luz de la luna cae en el mar como un cuerpo muerto. La gente habla en voz baja como si todos celebraran ritualmente la muerte del día. Una canción sube por las colinas y las palabras van saltando como notas musicales sueltas. Se oyen las campanas de un iglesia.

Ya es de noche. La luz dorada destaca en la cumbre los perfiles del castillo del Bellver, y abajo, frente al mar, las torres góticas de la catedral se estiran en una plegaria.

Mallorca es una isla o puede ser parte de un mundo que un día se desgajó entre España y Africa para quedar anclada en el fondo del mar como una nave antigua. Ahora está ahí viva como si acabara de nacer, y su magia imprime al corazón los más fuertes deseos de crear y de amar. ♠

Hermosa perspectiva de Santa Monza en la Isla de Mallorca.



Belleza y equilibrio hay en Mallorca, centro internacional de turismo.

dos) y esperan la llegada de sus diarios en el avión correo de la mañana. Viven y disfrutan este rincón con deleite y placer.

En Mallorca el ritmo es lento y la vida es plácida. George Sand lo descubrió rápidamente: "Aquí el carácter del paisaje —dice en su libro "Un invierno en Mallorca"—, más rico en

CAMPEONATO METROPOLITANO 1970



a partir de la
primer fecha
**TODOS LOS
SABADOS
DOMINGOS
Y LUNES!!**

22
Tevedos

Y SUS REPETIDORAS
CANAL 8 - 25 DE MAYO
CANAL 5 - LAS FLORES
CANAL 3 - DOLORES

UN LUGAR DE CALABRIA



Arriba, a la izquierda: uno de los típicos villorrios calabreses. Arriba, a la derecha: piadosas mujeres de Paola se dirigen al templo con hatos de ropa sobre sus cabezas. Abajo: el animado centro de Paola donde San Francisco fundó el histórico monasterio.



por CARLOS J. FURBATTO

PARA AUTOCLUB

LLAMADO PAOLA

De pronto el viajero llega a un caserío varias veces centenario. Allí nació San Francisco de Paola. Calles angostas y retorcidas atraviesan este mundo misterioso de antiguas tradiciones

Se está cumpliendo el segundo día de viaje, desde que partiéramos de Nápoles, con destino a la cálida Sicilia. La demora se debe a que hemos preferido el camino de la costa calabresa, en lugar de tomar la Autostrada. La elección ha sido acertada: un camino de cornisa a todo lo largo del Tirreno: pueblos de montaña —las clásicas *borgattas*— salpicando las laderas ininterrumpidamente. De pronto, el mar, allá abajo, a doscientos metros debajo de nuestros pies; la luna plateando agua y arena; paz, silencio y lucecitas que titilan a lo lejos.

Somos nuestros propios artífices de ruta, y nos vamos demorando en cada vuelta del camino; esto hay que vivirlo, sorberlo gota a gota, impregnar nuestros sentidos, empezando por las retinas; no se debe ver de pasada, en función simplemente turística.

Las gentes son amables, llanas, sencillas; no están manoseadas aún por el grueso contingente cosmopolita que desembarca en Nápoles y pone proa al Norte. Las comidas en las "tavolas caldas" entre obreros y gente del pueblo se extiende por dos y tres horas. Nos appena partir: ya los queremos un poco como amigos. Y los pueblos se suceden: *Prala e mare, Scalea, Cirella, Cetrano, Fuscaldo*.

Es nuestra segunda noche sobre la "seicento". A las diez ha comenzado a caer una fina garúa; media hora después, llovía; a las once amenaza con convertirse en otro diluvio universal. Pero nos sentimos felices, en medio de la montaña oscura, iluminada de continuo con los relámpagos de la tormenta convertida en hija de las Furias.

Ni una casa, ni un vehículo; sólo aquí, allá y más lejos, cada tanto, quince o veinte luces parpadeantes denunciando un "borgo". Pero... ¿cómo llegar hasta allí? ¿No será mejor continuar sobre el camino?

El milagro de San Francisco

Al tomar una curva, sorpresivamente, los faros largos del coche alumbran a un ciclista que hace denodados esfuerzos para avanzar a fuerza de pedal, con el agua y viento en contra. ¿De dónde vendrá? ¿Quién será? ¿Adónde irá? Dobra en un sendero y lo engulle la oscuridad y la tormenta. Es media noche y comenzamos a preocuparnos: ¿y si le pasara algo al coche? Casi de inmediato una flecha indicadora señala un desvío: Paola - 1 km.

Comenzamos el descenso, y llegamos: caserío pobre, varias veces centenario, calles retorcidas y angostísimas donde no puede circular el coche. No se ve un ser viviente. Ni una luz. ¿Será un pueblo abandonado? Le indico a Héctor que baje e inspeccione al final de la calle. Me mira asustado: ¿no habrá lobos?

Reimos a carcajadas. Pero todo podría ser aquí, a 11.000 kms de nuestra querida Buenos Aires. Es fama que en Calabria abundan.

Baja apresurado hasta la esquina y dobla. Por dos minutos ha desaparecido nuestro amigo. Luego lo vemos regresar corriendo cuesta arriba, y girando la cabeza a cada paso.

—En un portal, refugiándose del agua, hay una mujer vieja, toda de negro, "proprio una beffana". Me dijo que continuaríamos por esta calle. Más adelante está el centro del pueblo; y enfrente a la plaza el hotel.

El "albergo": ¡Finalmente! Es la una de la mañana. Golpeamos. Tardan en encender las luces y en atendernos. El patrón es esmirriado, casi insignificante y acude a abrirnos "en camión de hilo". Parece la ilustración de Gustavo Doré para Don Quijote de la Mancha, en el episodio de la venta. Sólo le falta blandir la espada. Nos da el tan ansiado aloja-

miento; y el sueño reparador hace presa de los tres.

A la mañana siguiente me despierto con los gritos de Héctor:

—¡El nos guió hasta aquí! ¡Milagro! ¡Milagro! ¿A qué no saben dónde estamos? En Paola, donde nació San Francisco de Paola. Asómense a la ventana; desde aquí se ve el oratorio construido aprovechando las paredes de la humilde casa del Santo.

Escenas neorrealistas

El ver a nuestro amigo tan explosivamente meridional, me produce el efecto de estar filmando una escena del mejor neorrealismo, en el ámbito de Cinecittá. ¡Se nos irá otro día sin llegar a Sicilia! (pienso al instante). No podemos darnos el lujo de haber estado en Paola y no haberlo visto y revisado todo.

El dueño del hotel nos da los datos necesarios, mientras nos sirve un delicioso desayuno en grandes tazanas blancas, con abundante pan casero y mantequilla. Todo sabrosísimo. Pagamos y partimos hacia el cerro que domina el pueblo. Allí fundó Francisco el monasterio. Y se conserva la gruta donde resucitó al cordero que lo seguía a todas partes y que le robaron y mataron para comérselo.

Los sacerdotes son amables con nosotros —como buenos calabreses— y nos dan noticias e indicaciones. De pronto, mientras estamos observando la huerta vecina, vemos a tres mujeres enlutadas, con grandes fardos sobre la cabeza que se disponen a penetrar al templo. Alcanzamos a fotografiarlas de espalda y las seguimos.

En el recinto hay silencio y penumbra; se abre la puerta de la sacristía y tres jóvenes seminaristas avanzan tiernos y sonrientes a abrazar a sus madres que les traen la ropa limpia. Cuchichean y ríen en voz baja. Y luego los tres se dirigen a un pequeño y antiguo armonio adosado a un altar lateral. El que parece mayor, ejecuta y a la vez canta con los otros dos. Nosotros nos desplazamos rápidamente hasta distintos ángulos del templo. Queremos aislarnos, vivir cada uno y para sí el momento único; las voces varoniles llenan el ámbito sagrado con las sublimes notas del Ave María. Las madres, en silencio, de rodillas, inclinan la cabeza y enjugan una lágrima. Nosotros, cada uno en su rincón, anónimos, también. Y damos gracias a Dios, y a San Francisco, que en medio de la tormenta... ¡nos guió hasta Paola! ♣

MUSEOS ARGENTINOS

En el

La Boca del Riachuelo y Benito Quinquela Martín están indisolublemente unidos.

Un vínculo que tiene los ochenta años de edad que cumplió el maestro boquense el 3 de marzo pasado los acerca, pues desde hace más o menos ese tiempo, Quinquela Martín recorre las típicas calles de la Boca asimilando presencias, formas, figuras y sucesos, con un solo propósito: honrar al barrio, devolverle lo que él le hizo ganar, mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, eternizarlo utilizándolo como motivo de inspiración.

Como un admirable monumento de amor, el sentimiento que el pintor boquense experimenta por su barrio erigió, en plena vuelta de Rocha, vale decir, en el corazón del barrio, el Museo de Bellas Artes de la Boca, que funciona en el tercer piso de la Escuela Pedro de Mendoza, en la calle de ese nombre.

Historia de una generosidad

La historia de este museo comienza el 1° de abril de 1933, cuando el ilustre pintor ofreció al presidente del Consejo Nacional de Educación donar un terreno de su propiedad para que se construyera en él un edificio de tres pisos: los dos primeros destinados a una escuela primaria y nocturna y el tercero para un Museo de Bellas Artes que se formaría con obras de la producción del donante y de otros artistas para los cuales regirían dos condiciones de admisión: que fueran argentinos y que su arte fuera figurativo.

Otra cláusula de la presentación referida establecía que todas las obras del Museo quedarían como propiedad del Consejo Nacional de Educación.

La Escuela-Museo se inauguró el 19 de julio de 1936 y dos años más tarde, el Museo motivo de esta nota.

En el momento de su inauguración el Museo tenía habilitadas cinco salas a las que después se agregaron otras dos.

El Museo prosigue su actividad en forma lenta pero segura. Las cifras que consignamos a continuación dan una idea de su progreso: en 1943 poseía 140 óleos, 60 esculturas, 50 grabados y algunos dibujos y acuarelas.



La potencia y la plasticidad de "El Creador", de Héctor Rocha, asombran al visitante.

"EL CREADOR"
POR HÉCTOR ROCHA
1893-1964
EL GENESIS, CAR. 2, 9, FORMO JEHOVÁ DIOS, AL HOMBRE
DE POLVO DE LA TIERRA Y ALENTÓ EN SU NARIZ EL SOPLO
DE VIDA Y FUE EL HOMBRE UN ALMA VIVIENTE.

Barrio de Quinquela

Entre cantinas, marinos jubilados, chatas de carga y barcos en desuso, hay un rincón dedicado al arte nacional



Los colores vivos que predominan en el popular barrio portuario ornamentan también el frente del Museo de la Boca.



Gran amplitud y originalidad en la distribución de las obras expuestas.

"Temporal", de Aurelio Canneda. Vigor y movimiento en una obra singular.



En la actualidad su patrimonio está integrado por más de 700 obras cuyo valor alcanza a muchos millones de pesos.

Figuran en el Museo, entre otros, los siguientes pintores argentinos:

Antonio Alice, Miguel Carlos Victorica, Roberto Ramagó, Bibi Zogbé, Guido Goliardo Amicarelli, Cleto Ciocchini, Domingo Mazzone, Antonio Berni, Martínez Solimán, Alfredo Gramajo Gutiérrez, Antonio Parodi, Carlos Ripamonte, Gastón Jarry, Pío Colliadino, Enrique de Larrañaga, Adolfo Montero, Raúl Mazza, Francisco Ramoneda, Mario Anganuzzi, Emilio Centurión, Américo Panozzi, Jorge Beristayn, Lino Spilimbergo, Alfredo Guido, Eliseo Coppini, Roberto Rossi, Francisco Vidal, Manuel Coutaret, etc.

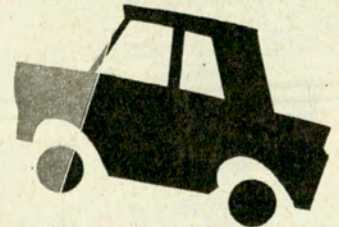
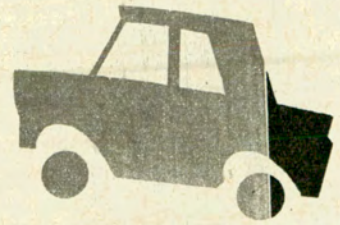
Entre los escultores figuran: Roberto Capurro, Luis Perlotti, Agustín Riganelli, Pedro Tenti, Alberto Lagos, Angel María de Rosa, Leguizamón Pondal, Alfredo Sturla, Antonio Gargiulo, Luis Falcini, Juan Grillo, Horacio Juárez, Troiano Troiani, Héctor Rocha, Juan Zuretti, Vicente Roselli, Luis Rovatti, Juan Carlos Iramain, Donato A. Proietto, Orlando Stagnaro, Carlos de la Cárcova, Crisanto Domínguez, Ernesto Soto Avendaño, José De Luca, Santos Di Toro, Eduardo Barnes, etc.

La Sala de los Mascarones de Proa

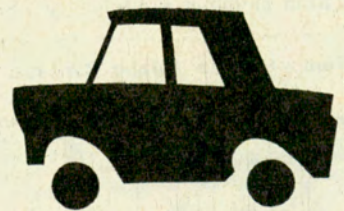
Una de las salas del Museo está dedicada a los mascarones de proa, esas tallas en madera que constituían el único adorno de los barcos, adorno no exento, en muchas ocasiones, de cierto matiz supersticioso o religioso.

Inspirados en motivos de leyendas marinas, otras veces en el nombre de la embarcación, en el lugar de su





PARA ASEGURAR SU AUTOMOVIL



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

MUSEOS ARGENTINOS

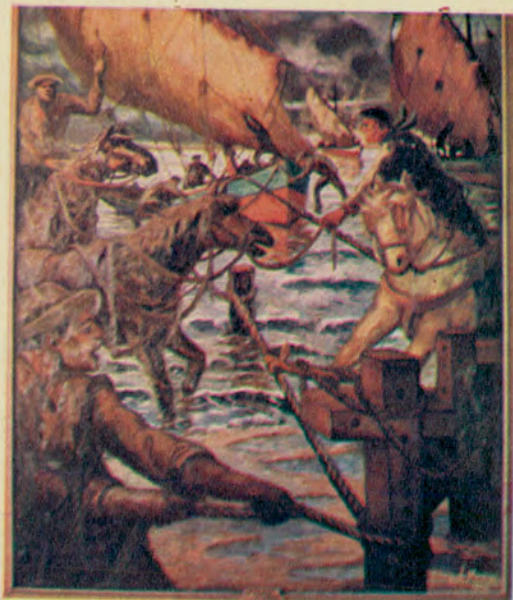
Las amplias terrazas albergan numerosas e importantes esculturas, realizadas por un marco natural de luz y cielo.



Es admirable la colección de mascarones de proa, inspirados generalmente en muy antiguas y románticas leyendas.



"Atracando la barca", de Quinquela Martín, otro de los cuadros que constituyen el acervo del Museo de la Boca.



Quinquela, el maestro boquense de fama internacional, junto a una de sus celebradas obras de personal estilo.

maqueta del mascarón de proa de la Fragata Sarmiento, obra del escultor Luis Grilli o son fruto de la imaginación del tallista; aparecen entonces tenorinos en actitud de canto, niños, el cuerno de la abundancia, una india, todos o casi todos recostados en el "violín" como llaman al extremo de violín en que terminan.

Tiene también interés la placa que acompaña a cada mascarón; en ellas se lee la fecha de su construcción y el nombre del barco a que perteneció.

No faltan los nostálgicos que evocan sus años juveniles al leer ciertos nombres que no es fácil escuchar, porque designan un tipo de embarcación que ya no se construye; por ejemplo: "Patacho", "Pailebot" o "Balandra".



A orillas del Riachuelo, entre las sirenas y el humo de los barcos, se puede admirar estas valiosas obras de arte.

construcción, y también en algunos héroes nacionales, los mascarones descansan hoy en el Museo después de haber sufrido tanto embates del tiempo como de las olas.

Pueden verse allí varias Venus, tal vez demasiado robustas; un dios Eolo, con los mofletes hinchados de tanto soplar, y con cara de bueno. (El espectador podrá atribuirle ventiscas y temporales, pero no creemos que al verlo pudiera adjudicarle la responsabilidad de los "tornados" de hoy).

Otros representan severamente a San José o al general Bartolomé Mitre o simbolizan a la República, como la

Las terrazas

Desde las salas de pintura puede el visitante dirigirse a las terrazas del Museo.

Son amplios espacios rectangulares en distintos niveles en los que se encuentran esculturas, en cemento o en metal de afamados artistas.

Las terrazas se comunican con el teatro de 900 butacas próximo a inaugurarse y en ellas podrán los asistentes a las representaciones que se efectúen en esa sala, descansar durante los intervalos, "en agradable compañía".

Todo ha sido previsto por el maestro Quinquela Martín. "Su preocupación, nos dijo uno de los empleados del establecimiento, es infinita. Cuida hasta los menores detalles; esta obra es su vida".

Quien visite el Museo de Bellas Artes de la Boca comprobará la verdad de esa afirmación y también que Benito Quinquela Martín, porque es un hombre generoso y un artista verdadero, ha podido ver cumplidos sus sueños más altos y vivir en una plenitud de colores y de afectos. Digno premio a su nobleza espiritual y a su gran calidad humana. ♠

...Y así tuvo comienzo esta historia. Aunque pueda parecer una falta de modestia, pienso que vale la pena de contarla, no porque en ella acontezcan cosas extraordinarias o inéditas, sino porque quizás sirva para recordar el indefinible encanto de la improvisación, muy poco apreciada en nuestros tiempos y reñida con el espíritu de las computadoras electrónicas y los robots, cuyas hazañas y maravillas exaltan la fantasía de novelistas talentosos y de profanos deslumbrados. Y aunque no serán muchos los lectores que compartirán mis puntos de vista en aquella materia casi metafísica, no renuncio a la tentación de hacer, así sólo sea de paso, una especie de panegírico de lo imprevisto.

No recuerdo quién escribió alguna vez, con maligna intención sin duda, que *el genio no es más que una larga paciencia*. Esta afirmación conceptual e irónica, dio alas a quienes creen que nada bueno puede resultar de lo que se hace sin método y organización, sin cálculos, sistemas, planes y rigurosa previsión. Es posible que tengan razón, después de todo; pero no me parece menos cierto que esos minuciosos y sesudos procedimientos han echado a perder el inefable deleite de la aventura, de la agradable sorpresa que siempre esperamos encontrar a la vuelta de la primer esquina. Es verdad que la Naturaleza cumple su tarea a lo largo de un severo plan bio-matemático; pero muy a menudo el Destino, que tiene sus propias cábalas, se complace en ignorar esa planificación y nos regala de tanto en tanto con fabulosos sobresaltos, inclusive algún éxito sabroso o un resonante triunfo, que no están en las previsiones posibles de la geometría humana. A veces, claro está, el signo de ese acontecer imprevisto es negativo; pero ésta es otra historia.

Esta que escribo ahora se refiere a los preparativos de un viaje vagamente proyectado al comienzo. Como ya puede sospecharse, detesto el hábito de preparar con precisa exactitud y larga anticipación el plan de un viaje, por importante que fuere. Me encanta, en cambio, la idea de encontrarme de pronto andando por caminos no pensados ni medidos y tropezar con hombres y cosas interesantes, que de al-



Notas de viaje

ELOGIO DE LO

El viajero podrá comprobar que los locales que Aerolíneas Argentinas posee en los p...

gún modo equivalen a un descubrimiento. Pero en el caso presente, el asunto no era tan sencillo, por cuya razón, en un momento dado, mi familia y yo —con mi mujer y mi hija formamos un terceto que, en la dimensión humana, confirma las bondades que cierta industria ha descubierto en el slogan "tres en uno"—, tuvimos que dedicarnos a estudiar planes y detalles de nuestro futuro viaje más o menos "vacacional". Esta tarea fue hecha en la oportunidad debida; pero en el camino todo resultó diferente. Algo —¿el Destino?— hizo fallar los hilos y nudos del esquema, y tuvimos que improvisar uno nuevo sobre la marcha, no sin cierta angustia. Pero el final fue feliz, y cuando emprendimos el regreso habíamos hecho las paces con ese Destino que desde la proa del avión nos sonreía graciosamente.

Así, pues, empezó esta historia. Allá por agosto o setiembre, una noche, de sobremesa, alguien recordó de modo casual que se estaban aproximando el verano y las vacaciones y que, para disfrutarlas por anticipado, podría pensarse desde ese momento mismo en algún lugar que nos gustase a todos. ¿Mar o sierra? No, por éste o por aquél motivo. Bueno, volveremos a Bariloche. ¡Bariloche! Y de pronto, mi hija, sin intención sería aparente, dejó caer esta idea:

—¿Y si fuésemos a Europa? Total, hacen ya cinco años...

Nos reímos. Europa... ¡Qué tontería! Y nos olvidamos durante un tiempo del asunto.

Y así llegaron los primeros días de noviembre. ¿Noviembre ya? ¿Y el viaje? El silencioso acuerdo tripartito se había establecido sin estudios, análisis ni comentarios, a lo largo de las muchas semanas en que el tema fue ol-



IMPREVISTO

por MANUEL GOLDSTRAJ
PARA AUTOCLUB

es hasta los cuales llegan sus máquinas constituyen una cordial prolongación de la Patria.

vidado. Y ahora había que improvisarlo todo, prácticamente. Y llegó diciembre

Primero, un "chequeo" de los disponibles fondos disponibles. Renovación de los pasaportes. Y ahora eso del itinerario (queríamos empezar por Nueva York y llegar a Europa vía Londres) y, lo que era muy importante, la elección de la compañía de aviación a utilizar y los indispensables "arreglos financieros". Esto era cosa seria.

Hacia mediados de diciembre, todo el proceso estaba terminado. Sólo pequeños detalles faltaban para que pudiésemos llenar las maletas y estábamos por completar el acuerdo con una de las más importantes compañías extranjeras de aviación. Y entonces tuve la suerte de reencontrarme con un buen amigo a quien no veía desde hacía muchos años.

—¿Con qué empresa viajarán?

—Con tal y tal.

—No, no. Viajen en *Aerolíneas Argentinas*. Yo sé lo que le digo (y lo

sabía muy bien, por cierto). Viajarán como príncipes, con la mejor atención del mundo.

—Pero es imposible: ¡si estamos ya a unos días de la Navidad y tenemos pensado partir el 28!

—No se preocupe; déjelo por mi cuenta.

Esta fue la primera irrupción del azar en nuestros minuciosos planes. Un azar feliz. Y en la noche del 28 de diciembre nos embarcamos rumbo a Nueva York, en un poderoso jet de *Aerolíneas Argentinas*.



En este punto voy a interrumpir el relato del viaje propiamente dicho, que espero continuar dentro de dos meses; pero no sería justo que lo hiciera sin hacer algunas reflexiones, aquí mismo, sobre lo que es y significa esta empresa que acertadamente distingue

sus alas con un cóndor en raudo vuelo tendido: *Aerolíneas Argentinas*.

Es lamentable tener que decir que, para la gran mayoría de los argentinos, "*Aerolíneas*" es sólo una empresa más de aviación. Sólo la conocen, como es natural, porque han visto sus aviones, grandes o menores, en nuestros aeropuertos, al lado de decenas pertenecientes a diversas compañías de distintas banderas, y suponen honradamente que eso es todo: una compañía más, como tantas otras. Pero esto es apenas una pequeña parte de la verdad; se me ocurre que inclusive mucha gente responsable dentro de nuestro elenco gubernativo no ha prestado bastante atención al resto de esa verdad que, por lo demás, es mucho menos perceptible aquí que en el extranjero, aunque esto parezca paradójico. No lo es.

Aerolíneas Argentinas, tal como está proyectado y realiza su tarea, es un genuino exponente del espíritu de iniciativa, de la capacidad de imaginar y de hacer de los argentinos. Y por otro lado, cuando un argentino viaja en el extranjero y necesita acudir allá a la atención de *Aerolíneas*, se siente rodeado por la calidez del hogar distante, algo así como protegido, aunque no es fácil explicar esta deliciosa sensación. Bien sé que tenemos en todas partes representantes diplomáticos, embajadores, ministros, cónsules y lo demás; pero todos estos frecuentan un *Olimpo* casi inaccesible para el modesto ciudadano viajero que carece de significación especial... o de una oportuna carta de presentación. Aquellos están muy lejos. *Aerolíneas Argentinas*, no. Sus sedes en el exterior son una prolongación efectiva y cordial de la patria. Además, la cordialidad humana de algunos de sus funcionarios es, a menudo, de una conmovedora ejemplaridad. Recuerdo al Sr. Alberto N. Costa, entre otros, "*station manager*" (un gerente) de las oficinas en Londres, preocupándose diariamente por el que esto escribe —un desconocido para él— y su familia, reclusos en su hotel durante una semana, víctimas de la epidemia gripal que asolaba a Inglaterra. No hay razón alguna para creer que fuimos los únicos beneficiarios de la buena voluntad de ese eficiente servidor de *Aerolíneas Argentinas*, a quien desde aquí renuevo mi agradecimiento. Se lo debía. ▲



De izquierda a derecha: Alberto Piloto, Benedicto Caldarella, Héctor Staffa, Carlos Reutemann y Mario Quaglia.

EQUIPO DE COMPETICION Y.P.F. ARGENTINO

**Partió por
vía aérea
para Euro-
pa, donde
participará en varias com-
petencias internacionales y
en el Campeonato Mundial**

Con destino a Londres, partió por vía aérea el *Equipo de Competición Y.P.F. Argentino*, que participará en diversas competencias automovilísticas internacionales a disputarse en los más afamados circuitos de Europa.

Lo integran el campeón y el subcampeón argentinos de 1969 de la categoría Fórmula 2, Carlos Alberto Reutemann y Benedicto Caldarella; actúa como director técnico el señor Héctor Staffa, y como mecánicos dos técnicos cedidos por el Automóvil Club Argentino: los señores Alberto Piloto y Mario Quaglia.

En un viaje efectuado con anterioridad, una comisión integrada por el comodoro Ernesto E. Baca, vocal de la comisión directiva de la Institución, el director técnico del *Equipo* y los dos volantes mencionados, adquirió dos coches *Brabham* completos y cuatro motores *Cosworth* los que fueron entregados en la primera quincena de marzo en Gran Bretaña.

El Automóvil Club Argentino solici-

tó por nota, con la debida antelación, la inscripción del Equipo de Competición Y.P.F. Argentino, en las siguientes competencias internacionales:

Competencias incluidas en el calendario internacional en las que el equipo prevé su participación:

5 de abril, Gran Premio Pau, Francia (F. 2); 12 de abril, Trofeo de Alemania, Alemania Oeste, Hockenheim (F. 2); 19 de abril, Gran Premio de España, Jarama, España (F. 1); 26 de abril, Gran Premio de Barcelona, España (F. 2); 10 de mayo, Gran Premio de Mónaco, Mónaco (F. 1); 25 de mayo, Carrera Crystal Palace, Gran Bretaña (F. 2); 31 de mayo, Carrera en Rouen, Francia (F. 2); 14 de junio, La Coupe du Rhin, Alemania Oeste, Hockenheim (F. 2); 21 de junio, Gran Premio de la Lotería, Italia, Monza (F. 2); 28 de junio, Gran Premio de Reims, Francia (F. 2); 12 de julio, Circuito de Karland, Francia (F. a); 18 de julio, Gran Premio de Gran Bretaña, Gran

Bretaña (F. 1); 2 de agosto, Gran Premio de Alemania, Alemania (F. 1); 8 de agosto, Gran Premio de Zandvoort, Holanda (F. 2); 23 de agosto, Gran Premio del Mediterráneo, Sicilia, Italia (F. 2); 30 de agosto, Prix de Salzburg, Austria (F. 2); 13 de setiembre, Carrera a Tulln-Langenlevarn, Austria (F. 2); 27 de setiembre, Gran Premio de Roma, Italia, Vallelunga (F. 2); 10/11 de octubre, Prix de Baden-Wurttemberg, Alemania Oeste (F. 2); de noviembre, Course a Hockenheim, Alemania Oeste (F. 2).

Una disposición de la *Comisión Deportiva Internacional* que autoriza a los corredores que intervienen en el *Campeonato Europeo de Fórmula 2* a participar con sus vehículos en el *Campeonato de Fórmula 1*, permitirá a nuestros compatriotas correr en cuatro pruebas con puntaje por el *Campeonato Mundial de Conductores* reservado para la Fórmula 1: los grandes premios de España, Mónaco, Gran Bretaña y Alemania.



Los miembros del equipo en momentos en que ascienden al avión en que viajaron.

Un aspecto de la cabecera del banquete ofrecido por el presidente del Club.



Agasajo al Equipo de Competición Y.P.F. Argentino

En la antevíspera de la partida a Europa del Equipo de Competición Y.P.F. Argentino, el presidente del Automóvil Club Argentino ofreció un banquete a los viajeros en el restaurante ubicado en el noveno piso de la sede central de la Institución.

Asistieron a la reunión, juntamente con los integrantes del Equipo de referencia, miembros de la Comisión Directiva y funcionarios de la Entidad, y personas representativas de círculos del periodismo especializado en esta capital. A los postres, el titular del A.C.A. pronunció un breve discurso para ofrecer la demostración.

Destacó primeramente el claro sentido de la actividad que —dentro del automovilismo se propone desarrollar la Institución durante este año. Hizo una breve referencia a la visible revitalización de este deporte evidenciada entre otras cosas en el mejoramiento,

ampliación o construcción de autódromos, algunos de los cuales —aparte de los ya conocidos— ya están incorporados a la red de circuitos, como los de Maggiolo, Paraná, Concordia y Comodoro Rivadavia y otros como los de Nueve de Julio, Las Flores, Junín y Tucumán, que no tardarán en ser oficialmente inaugurados.

Dijo luego que *"deliberadamente había dejado para el final la referencia a la participación de nuestros automovilistas en las próximas competencias internacionales que van a desarrollarse en Europa."*

"Lo he hecho así —afirmó— porque importa que, cada vez más, nuestra prensa destaque el apoyo decidido que el deporte automotor ha encontrado en Yacimientos Petrolíferos Fiscales y ahora también —lo que exige un especial comentario de encomio—, en la Secretaría de Estado de Promoción y Asistencia de la Comunidad, es decir, directamente en el Poder Público Administrador.

"Este es un hecho de trascendencia

prácticamente incalculable, y de una significación tal para nuestro deporte, que sólo con el transcurso del tiempo podremos apreciar su verdadera magnitud. Es indispensable que ponga de relieve la poderosa gravitación que la Ley del Deporte, recientemente sancionada, ejercerá en la promisoriosa evolución de todas las actividades deportivas, inclusive, como es comprensible, en el automovilismo, y como Presidente del Automóvil Club Argentino, quiero decir que honra a esta Institución la confianza que ha merecido al dársele una importante participación en el cumplimiento de las previsiones y objetivos de dicha Ley. Pues bien, los nombrados dos grandes organismos estatales, en unión con el Club, han hecho posible la intervención de nuestro deporte automotor en las pruebas internacionales. Para eso, nos hemos preocupado de adquirir las máquinas necesarias, y en común acuerdo se ha resuelto que, en las pruebas de la Fórmula 2 Internacional, nos representen en Europa el campeón y subcampeón de esa fórmula en la Argentina, señores Carlos Reutemann y Benedetto Caldarella respectivamente, quienes irán técnicamente asistidos y orientados por un equipo bien capacitado de hombres responsables y probados, bajo la dirección de nuestro Jefe de Carreras, señor Héctor Staffa, y la colaboración de los mecánicos señores Alberto Piloto y Mario Quaglia. No vamos allá a buscar lauros ni a imponer supremacías, aunque tenemos sobradas razones para confiar en nuestros hombres; fundamentalmente, el objetivo que perseguimos consiste en dar una prueba pública, en un escenario internacional, de la alta eficiencia que ha alcanzado la actividad argentina vinculada al automovilismo. Los triunfos que pudiéramos obtener, sin duda serán un halago para nuestro espíritu y para todos los argentinos; pero no están necesariamente unidos al propósito promocional que anima a Yacimientos Petrolíferos Fiscales, a la Secretaría de Estado de Promoción y Asistencia de la Comunidad y al Automóvil Club Argentino, en cuanto a éste concierne. Pensamos en el país, en el deporte nacional, y no en el éxito circunstancial. Vamos a aprender y a depurar nuestra técnica, confiados, además, en que una participación con la mayor asiduidad posible en las pruebas del calendario internacional que se desarrolla en el extranjero, ha de favorecer en alta medida las condiciones de nuestra evolución deportiva.

"Señores, lo que he dicho sólo responde al placer que siento de expresar mi agradecimiento a todas las fuerzas, hombres y circunstancias que han permitido al Automóvil Club Argentino colaborar en la gran obra de impulsar el desarrollo del automovilismo deportivo." ♠



NEUQUÉN: LAGOS, BOSQUES,

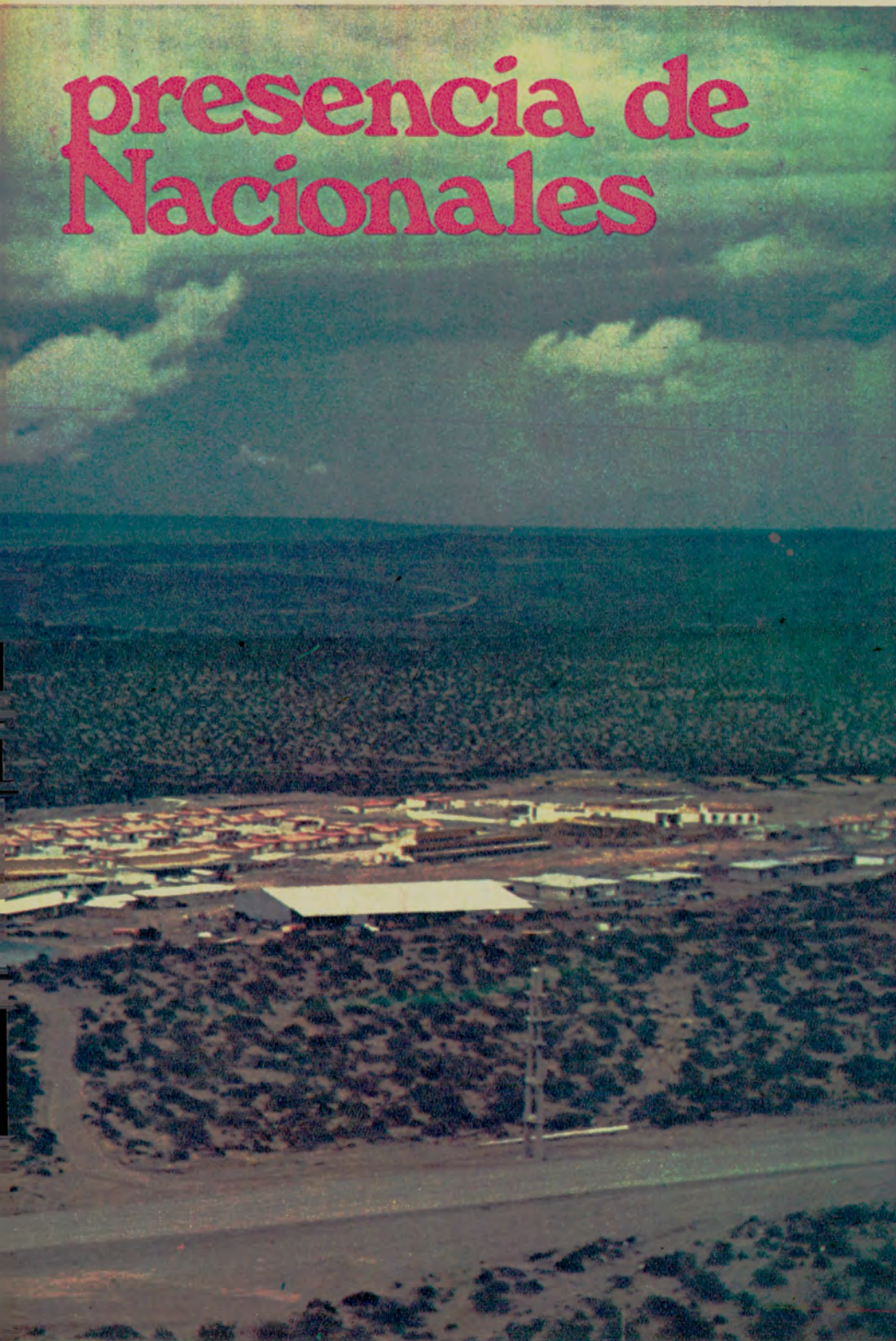
Aspecto general del sector
de viviendas de El Chocón.

Imponente sus Parques



MONTAÑAS Y TERMAS

presencia de
Nacionales



Imponencia del volcán Lanín, visto desde las inmediaciones del Lago Palmún.

La provincia de Neuquén se destaca en el panorama turístico nacional por el extraordinario aporte de sus variadas bellezas y atractivos. La llamada *Provincia de los lagos* es mucho más que eso. Concentra en su territorio la imponente perspectiva de la Cordillera de los Andes con sus milenarios bosques, caudalosos ríos y arroyos, numerosas cascadas, sorprendentes geysers, abrigados y fértiles valles, prodigiosas termas y, también, la sublimidad de sus áridas mesetas y apacibles pampas. Parecería no existir calificativo apropiado ante la grandiosa multiplicación de tantos motivos paisajísticos. Recordemos al efecto que a través de la descripción panorámica, que le hicieron sus jefes, el general Roca informó al presidente Avellaneda, en 1879, en plena campaña contra el indígena: *"El territorio conquistado es el más rico y de mayor porvenir para la República. La región más rica, la llena de novedades, la más pintoresca, es este triángulo que forman el Neuquén, el Limay y los Andes"*. Este visionario pronóstico es palpable a cada paso en nuestros días, y se anticipó casi en cien años a su plena vigencia.

Los parques nacionales

Neuquén posee, dentro de su territorio, tres de los once parques nacionales con que cuenta la Argentina.





Cascada escalonada del río Blanco, cerca de Copahue.



Refugio Federico Graef, en la cumbre del Chapelc6, sede de las canchas de esquí.

Hermosa perspectiva de la localidad de Loncopu6 en su abrigado valle.



Se encuentran totalmente dentro de la provincia el magnífico parque *Lanín*, y la excepcional reserva de *Laguna Blanca*, en tanto que comparte con Río Negro el hermoso parque *Nahuel Huapi*, correspondiendo a Neuquén la isla *Victoria* y la famosa península de *Quetrihué*, sede del bosque de arrayanes más extenso (11 hectáreas) y de ejemplares más corpulentos y altos del mundo. También estas vistosas especies vegetales, de inconfundible color canela y manchas blancas, muestran su inconfundible perfil junto a las aguas de los lagos *Lacar*, *Nonthué*, *Lolog* y costa norte del *Nahuel Huapi*, por citar a los más visibles grupos de arrayanes. Pero aunque no hayan sido calificados oficialmente, muchos de los lugares de la provincia merecen ese título con sobrados atributos. Parque es la zona termal *Copahue-Caviahue*, como lo son también el sector de los geysers del volcán *Domuyo* y la región del *Aluminé-Moquehue*, entre otros.

Panorama de volcanes

A estos privilegios, la provincia, surcada por la cordillera de los Andes y sus inmensos contrafuertes, agrega el recio panorama de sus espectaculares volcanes, sosegados en su totalidad, y uno de ellos de majestuosa belleza y fotogénica cumbre cónica nevada: el *Lanín* es símbolo central del escudo provincial y figura en la chapa identificadora de los automotores registrados en esa provincia. El *Lanín* alcanza a los 3.776 metros. Su cumbre es superada por otro volcán neuquino, el *Domuyo* (4.709 metros), que es por otra parte la máxima altura de la Patagonia. Los otros vol-

canes más conocidos son el *Tromén* (3.978 metros), el *Copahue* (2.980 metros) y el *Huanquihué* (2.189 metros).

También dentro de su territorio, Neuquén ofrece la impresionante obra de la naturaleza conocida como *Valle Encantado*, las pistas del cerro *Chapelc6*, el incomparable anfiteatro del río *Limay* y los inolvidables caminos de los *Siete Lagos*, del *Paso del Córdoba* y del *Lago Lolog*. Y para mayor admiración del turista se encuentra allí la araucaria —*pehuén* para los indígenas—, el árbol típico de la provincia, algunos de los cuales alcanzan al millar de años. Desgraciadamente, en el *Parque Nacional Lanín* existen aserraderos que aprovechan esta madera, y así van desapareciendo los más hermosos ejemplares, que necesitan centenares de años para alcanzar su plenitud. En cambio, en el *Parque Nacional Nahuel Huapi* la tala ha sido desterrada definitivamente.

Dotada de tan singulares condiciones físicas, Neuquén es por todo ello una de las provincias más apropiadas para el desarrollo del turismo en forma integral. Todo su territorio ofrece magníficos escenarios para la contemplación de la naturaleza en su más intenso estado primitivo y para el desarrollo de actividades afines como el andinismo, la pesca, el excursionismo, la navegación, la caza, el esquí y toda manifestación acorde con el espíritu del viajero.

Progreso vial

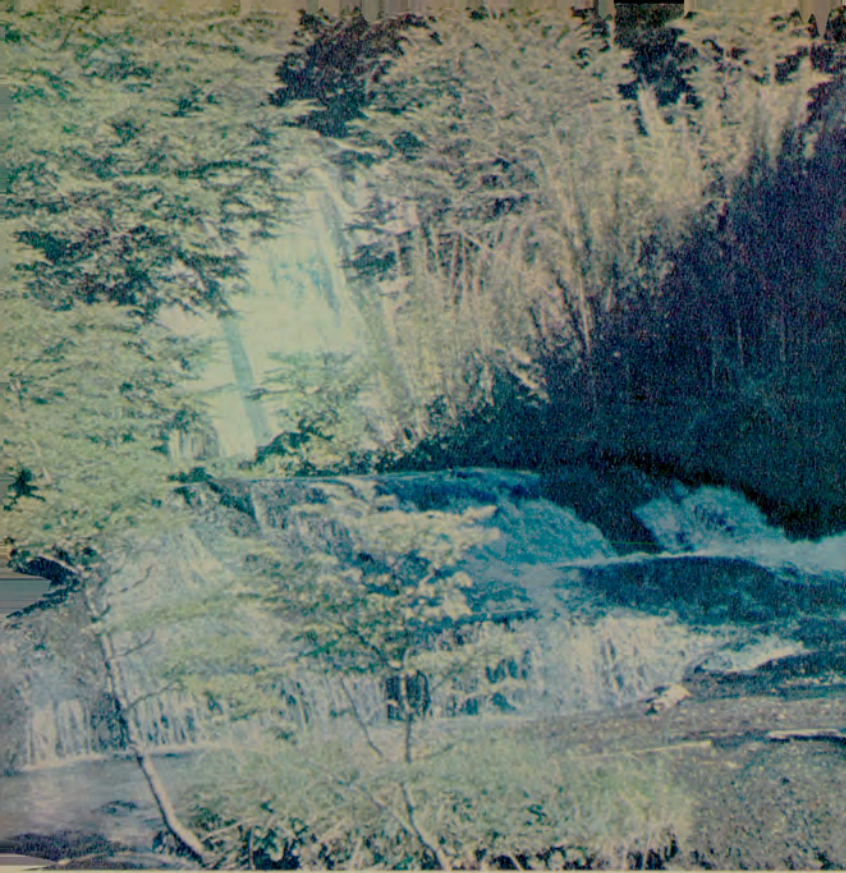
La provincia de Neuquén dispone de numerosos medios de comunicación, tanto terrestres como aéreos, y también lacustres. En materia de caminos ha avanzado considerablemente en los últimos años, y su red vial, tanto de caminos pavimentados, como mejorados o de suelo natural, son transitables durante todo el año, siempre que las grandes nevadas no los cubran en su totalidad o los deshielos entorpezcan repentinamente el tránsito a través de vados y badenes. La red caminera pavimentada de Neuquén sobrepasa los 710 kilómetros de extensión, y con ese total ocupa el décimo lugar entre las provincias argentinas. Los caminos mejorados, especialmente con su columna vertebral, la ruta nacional N° 40, alcanza los 500 kilómetros, mientras que los de tierra superan los 5.000 kilómetros. El total sobrepasa los 6.200 kilómetros, y permiten el cómodo desplazamiento de los modernos automotores.

Producción petrolífera

Como ya lo hemos señalado, Neuquén es una provincia de extraordinaria riqueza potencial. La agricultura, la ganadería, la minería, etc. son los auténticos pilares de la economía neuquina.

Hace ya más de cincuenta años surgió el oro negro en Neuquén. El 29 de octubre de 1918 tuvo lugar el





Primera cascada del rio Pichi Traful.



Pintoresca visión del lago Correntoso.



Sector de Quila Quina, frente al lago Lácar, de brillantes perspectivas.

Visión del lago Lácar desde el cerro Bandurria, en San Martín de los Andes.



El paso hacia Chile por el Puyehue, en la aduana argentina, siempre muy concurrido.

Una vista del hermoso Lago Lácar, centro de numerosas excursiones.



Avenida Argentina, en Neuquén, con aspecto de gran ciudad en pleno desarrollo.



gran acontecimiento en el pozo N° 1 de Plaza Huincul. La provincia rindió en 1969 una producción de 1.263.405 metros cúbicos, que representó el 6,17 por ciento de todo el país. Con ese total se situó en el quinto lugar, detrás de Mendoza, Santa Cruz, Chubut y Río Negro. Las zonas en explotación son las siguientes: *Campamento 1, Challacó, Del Medio, Barda González, Puesto López, Anticlinal Campamento, Aguada Baguales, Aguada Quinchao, Borde Colorado, Centenario, Cerro Lotena, Cerro Granito, El Divisadero, Sierra Barrosa, Ranquil-Có, Los Guanacos, Aguada Toledo, Cerro Bandera y El Sauce.*

Producción frutícola

La producción frutícola neuquina es una de las fuentes de mayor riqueza y trabajo de la provincia. Comprende las regiones regadas por los ríos *Neuquén* y *Limay*. La primera es la dependiente del magnífico *dique-puente Ingeniero Ballester*, con las colonias *Centenario, Vista Alegre Norte y Sur* y las subsidiarias del río *Limay* en *Plottier* y *Colonia Valentina*. Esas zonas alcanzarán a multiplicarse por muchos miles de hectáreas cuando entren en funcionamiento las obras de *El Chocón* y de *Cerros Colorados*. Estos embalses beneficiarán en primer término a la zona del valle neuquino, que ofrece sus exquisitos productos —manzanas, peras, duraznos, ciruelas y otros— no sólo al mercado nacional sino al extranjero, donde han adquirido extraordinario prestigio. La producción de manzanas de Neuquén alcanza a los cuatro millones de cajones anuales, mientras que la de peras se acerca al millón de cajones. Asimismo, adquiere cada vez más desarrollo la producción vitivinícola.

La ganadería tiene su más alto exponente en los ovinos, con un registro estimado en 750.000 ejemplares, mientras que el último censo vacuno arrojó un total de 89.000 cabezas. Los caprinos, por su parte, alcanzan a los 700.000.

Las ciudades principales

La ciudad de *Neuquén*, capital provincial, ofrece un extraordinario impulso edilicio, con grandes establecimientos industriales, frigoríficos y plantas de empaque de frutas. *Zapala*, la segunda ciudad del estado, muestra su amplio trazado urbano y hermosas avenidas y bulevares. Se encuentra en el centro geográfico de la provincia, y constituye una importante estrella caminera hacia todos los puntos turísticos de Neuquén.

San Martín de los Andes es la principal ciudad turística de la provincia. En la base un profundo valle, a orillas del lago *Lácar*, muestra su grato aspecto de villa suizo-tirolesa, con sus calles principales surcadas de inmensos jardines. Es la sede de los deportes de invierno, con la pista del cerro *Chapelcó*, dotada de todos los



Balsa en el Puerto Pesquero del lago Epulafquen.

VIAJAMOS EN UN TORINO S 380

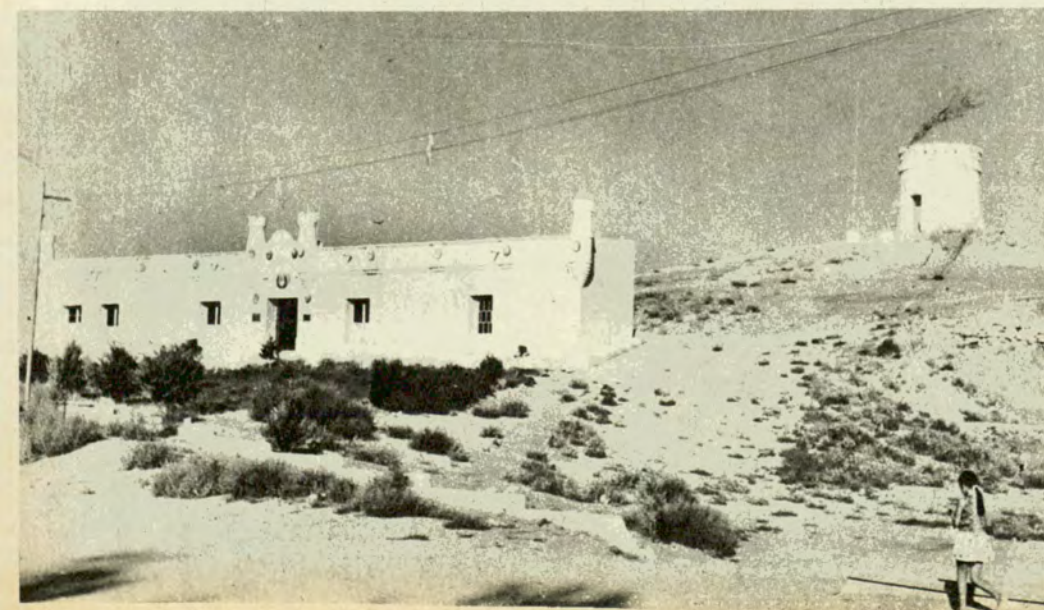
Por gentileza de las autoridades de la firma IKA-Renault el personal especializado de AUTOCLUB realizó este trabajo turístico en la provincia de Neuquén, con un Torino S 380 cuatro puertas, cedido en préstamo al efecto por dicha empresa.

El Torino es el automóvil ideal para el desarrollo del turismo en su más alta jerarquía. Demás está señalar las virtudes conocidas internacionalmente por este producto de la fábrica de Santa Isabel, Córdoba, para no caer en innecesarias repeticiones.

Como exponente de comodidad y ductilidad para los caminos que se

recorrieron en el territorio patagónico el comportamiento fue excelente y las exigencias de las rutas más ásperas no significaron esfuerzo apreciable en esta probada máquina, que hace olvidar toda preocupación por su cuidado para gozar plenamente de los panoramas ofrecidos en todos los itinerarios que se cumplieron. Como especial circunstancia adicional, es digna de destacar la ventaja ofrecida por la marcha regular de esa unidad, que permite recuperar el tiempo perdido en los momentos de detención que se realizan tanto para observar los paisajes como para obtener fotografías.

Museo regional y baluarte histórico en Chos Malal.



adelantos de una moderna cancha de esquí. Desde *San Martín* se pueden realizar excursiones tanto lacustres como terrestres.

Junín de los Andes, a orillas del *Chimehuín*, y cercano al lago *Huechulafquen*, es una magnífica zona de pesca y verdadero paraíso del acampante, como *Puerto Canoas*, *Puesto Unión*, *Lago Paimun*, etc.

Las fuentes termales abundan en Neuquén. La zona de *Copahue*, con numerosos hoteles, es la más conocida, tanto por la bondad de sus aguas como por la extraordinaria diversidad de sus aplicaciones terapéuticas, que han alcanzado renombre internacional. En una edición próxima nos ocuparemos más extensamente de estas famosas termas. Los baños de *Epulafquen*, con precarias instalaciones, es bastante concurrida por las destacadas propiedades de sus numerosas fuentes. Por último, los baños de *Queñi* son sólo accesibles a los pobladores del lugar.

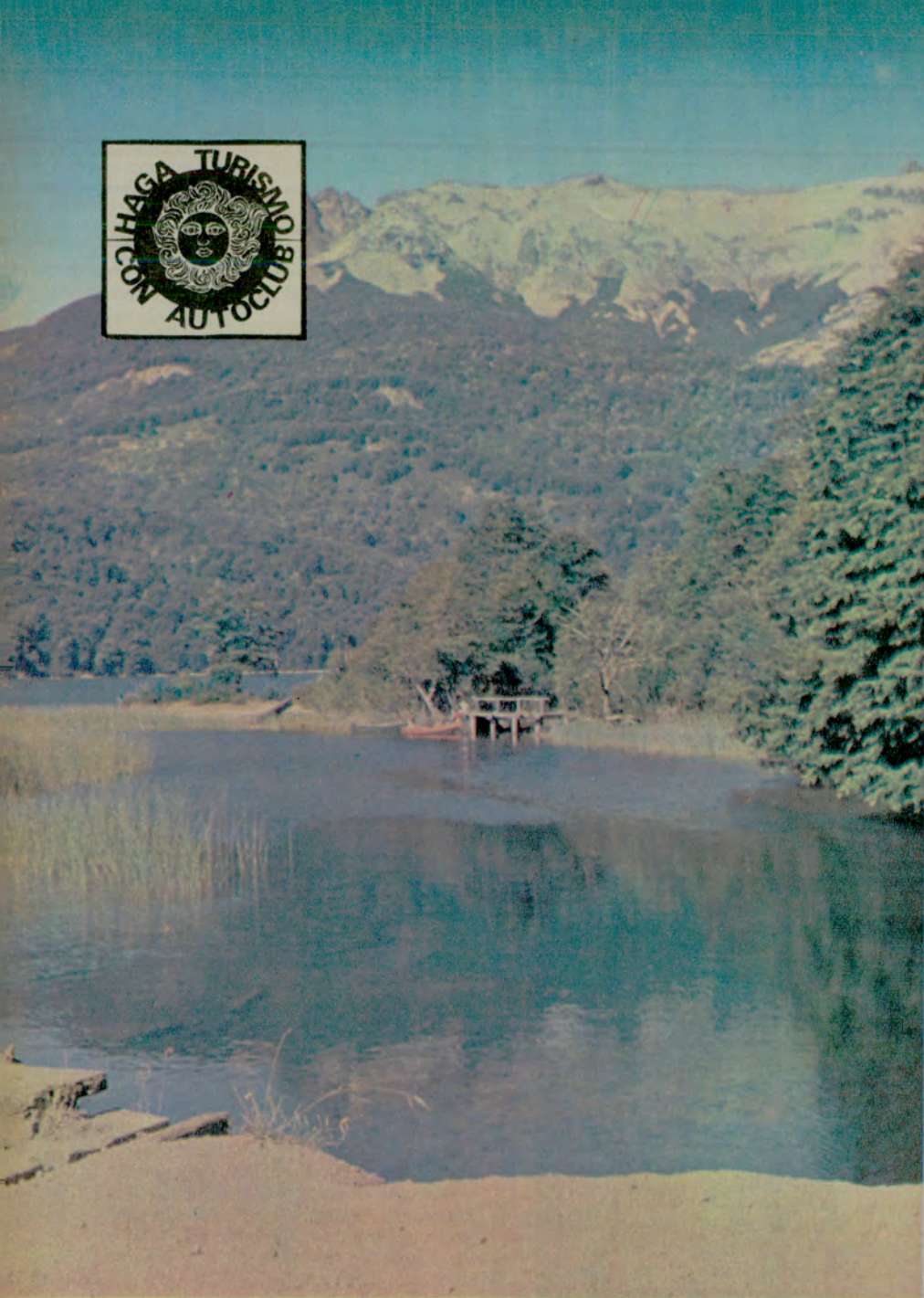
Servicios del Automóvil Club Argentino

La provincia de Neuquén cuenta con numerosos servicios del *Automóvil Club Argentino*, que prácticamente cubren todo el territorio entre estaciones de servicio, estaciones camineras, puestos de abastecimientos, asistencia mecánica de emergencia, auxilio mecánico en rutas y numerosos moteles. Actualmente las principales estaciones de servicio y camineras del *Automóvil Club Argentino* se encuentran en *Neuquén*, *San Martín de los Andes*, *Zapala*, *Villa La Angostura*, *Confluencia*, *Piedra del Aguila*, *La Rinconada*, *Aguada Florencio*, *Barrancas*, *Churriaca*, *Chos Malal*, el puesto de abastecimiento y de mecánica de emergencia de *Copahue*, y los moteles de *Aluminé*, *Andacollo*, *Chos Malal*, *Barrancas*, *Churriaca*, *La Rinconada* y *Aguada Florencio*, como así también el magnífico camping de *San Martín de los Andes*.

Movimiento turístico

El movimiento turístico de la provincia, acrecentado por la pavimentación de la ruta a *San Carlos de Bariloche*, que atraviesa Neuquén, dejando de lado a *Junín* y *San Martín de los Andes*, no prosperó en la medida que era de esperar. La construcción de hoteles con las comodidades que exige el turismo moderno se advirtió casi exclusivamente en la ciudad de *Neuquén*, donde se han construido no menos de diez de esos establecimientos y están proyectados otros dos de gran importancia, todos ellos en función de etapa del viaje a *Bariloche* o a *El Chocón*. Pero estas circunstancias pueden variar sustancialmente una vez construido el camino de *General Roca* a *El Chocón*. Pero el puente *Paso Córdoba*, que al decir de la gente de *Roca*, *Villa Regina* y otros pueblos del alto valle, les permitirá





Un rincón del lago Nonthue, en la zona cordillerana de Hua Hum.



Luminosa playa en el lago Hermoso, junto al paisajístico Camino de los Siete Lagos.



Centro de San Martín de los Andes, principal ciudad turística de Neuquén.

estar en tres horas y media o cuatro en *San Carlos de Bariloche*.

Asimismo es de señalar sobre el problema turístico, el comentario aparecido en el principal diario de la zona, el *Río Negro*, acerca de que "los veraneantes de Río Negro y Neuquén coinciden en afirmar que en los pequeños y grandes centros se reproducen las mismas molestias nacidas de la imprevisión y de abusos lucrativos comprobados en temporadas anteriores. El desagrado de quienes se movilizan con medios mecánicos propios o en transportes colectivos de pasajeros se centra en la insuficiencia de éstos. También en los abusos en algunos residenciales, hoteles y casas de comidas que exceden la moderación. Es evidente la falta de control de las autoridades". Estos inconvenientes se registran en mayor grado en la zona de *Copahue*, donde indudablemente no rigen tarifas oficializadas.

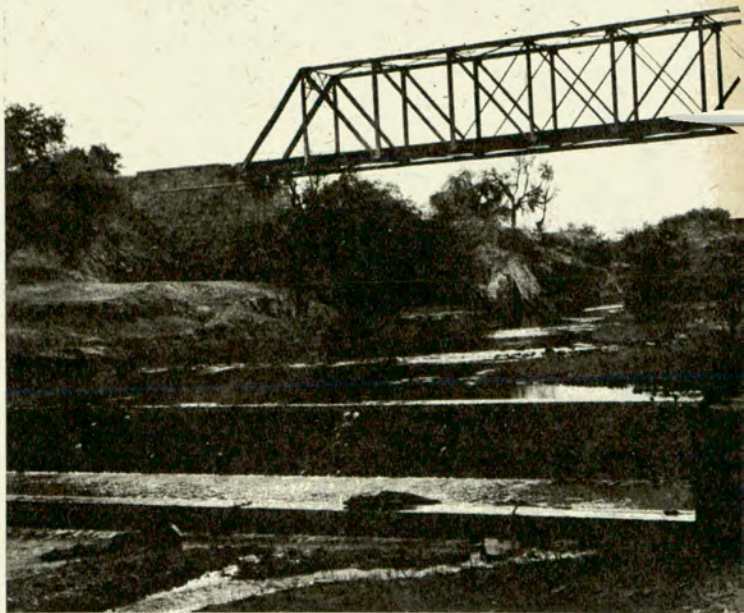
(Continúa en la pág. 98)

Monumento a San Martín y monolito recordativo de la fundación en el propio centro de la ciudad de Neuquén.



Termas Argentinas

SANTA TERESITA EN VILLA MAZAN



Puente ferroviario sobre el río Salado Viejo, en la zona de Villa Mazán.

En el Departamento de Arauco, de La Rioja, y cercanas al confín provincial catamarqueño, se encuentran las fuentes termales de *Santa Teresita* o de *Mazán*, a una altura de 714 metros sobre el nivel del mar. En breve se podrá llegar por camino casi totalmente pavimentado hasta esas termas, enclavadas junto al río *Salado Viejo*, en medio de un tupido bosque de algarrobos. La importancia de esta zona dio lugar al establecimiento de un apeadero —Km. 921— del F.C. General Belgrano (entre Mazán y Tinogasta), y la concurrencia en la época de los baños, entre abril y octubre, es numerosa.

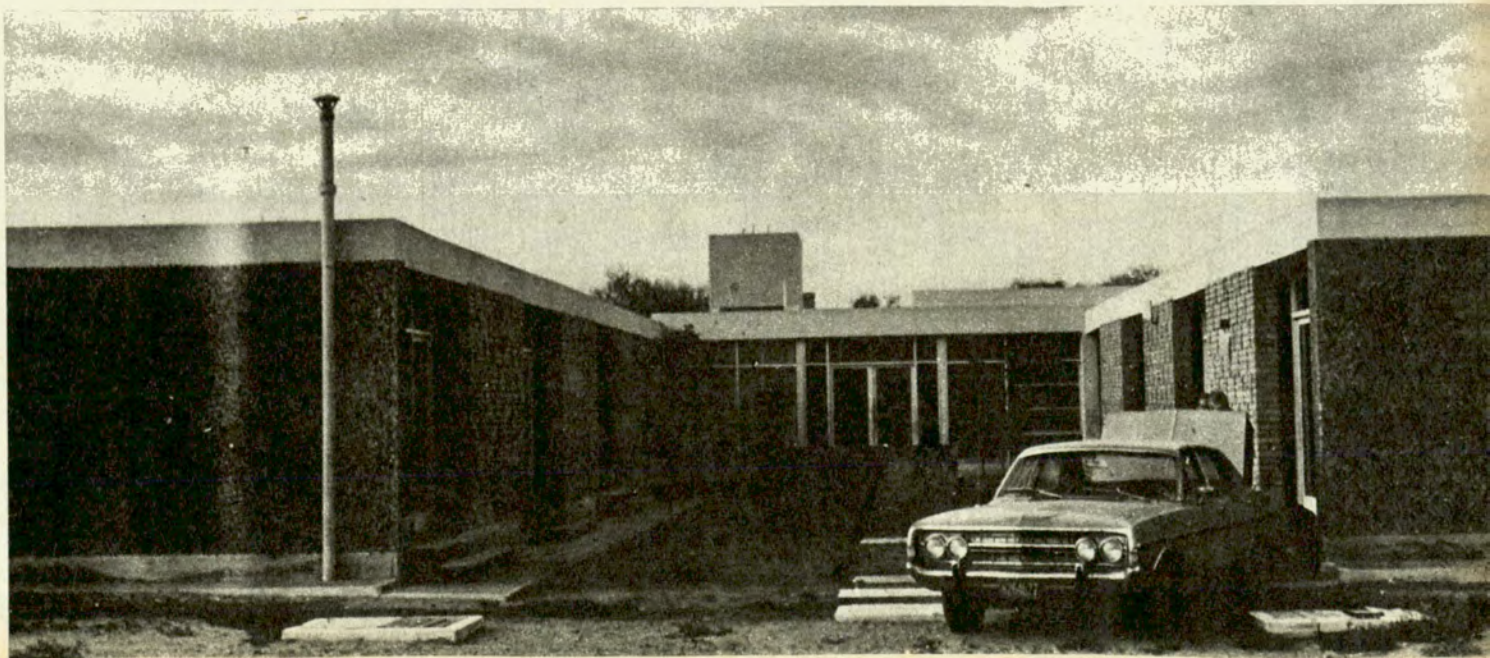
Las termas de *Santa Teresita* eran conocidas antiguamente como *Aguas Calientes*, y la tradición lugareña asegura que los incas visitaban periódicamente la zona, realizando el largo viaje desde el Cuzco, con el fin de mejorar su salud en esas fuentes.

El *Automóvil Club Argentino*, que posee una estación caminera en *Villa Mazán*, en las cercanías de las termas, pondrá en funcionamiento en breve, mediante convenio celebrado con el gobierno provincial, una moderna hostería con baños termales individuales en cada habitación, y dispondrá además de una pileta de natación con aguas de las vertientes que surgen entre los 35 y 37 grados.

Para informar a los socios que en el futuro contarán con un moderno y cómodo establecimiento termal, el primero de este tipo de la Entidad, consultamos sobre condiciones y virtudes de las aguas de las fuentes de Santa Teresita al doctor Natalio Morduchowicz, presidente de la Sociedad Argentina de Estudios Termales, quien nos informó que las citadas aguas son clasificadas como mesotermiales, sulfatadas, cloruradas, silicatadas, alcalinas, bicarbonatadas muy débiles,

sódicas de mineralización media débil, hipotónica y fluoruradas. Agregó que en diciembre de 1968 un examen realizado encontró fluor en una proporción de 13 miligramos por litro, constituyéndose en una de las de mayor concentración del país. Dicho elemento no se había estudiado antes, siendo de gran importancia para el esmalte dentario y el esqueleto. Acerca de las propiedades de esas termas, señaló el doctor Morduchowicz que son indicadas para las dermatosis ulcerosas, lupus eritematoso, esclerodermia, trastornos gastrointestinales, hepáticos o renales, reumatismo articular, muscular, neuralgias, afecciones respiratorias, pero nunca en períodos agudos. Asimismo, dijo finalmente, se puede utilizar el barro de las termas que presenta gran proporción de sulfuro de hierro, para ser aplicado en ciertas afecciones reumáticas, en su fase crónica, como ser artrosis, artritis reumáticas, fibrositis, etc. ♣

Un sector de la hostería que habilitará en breve el Automóvil Club Argentino, en las termas de Santa Teresita.





GOODYEAR
POLYGLAS

POLYGLAS sin cámara

La cubierta de la nueva generación, única con poliéster y fibra de vidrio.

Un nuevo tipo de cubierta sin cámara de Goodyear, Decathlon Polyglas. Única con estos beneficios exclusivos:

Armazón de poliéster: Inigualable fortaleza y gran estabilidad! **Doble cinto de fibra de vidrio:** Significa menos desgaste y mínimo esfuerzo de rodamiento. ¡La cubierta dura hasta el doble! **Banda de rodamiento Tracsyn:** ¡Mayor agarre en pavimentos mojados!

POLYGLAS

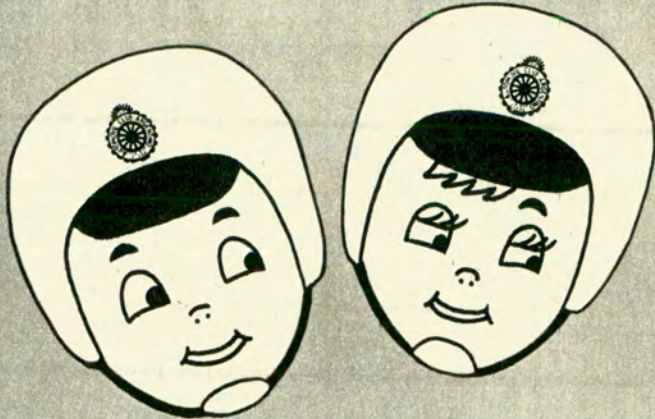


Maneje con la NUEVA GENERACION DE CUBIÉRTAS. Y recuerde...

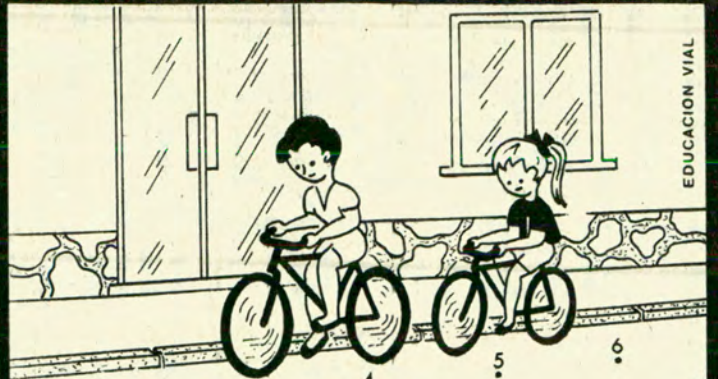
no puede ser **POLYGLAS** si no dice

GOODYEAR

TUERQUITAS

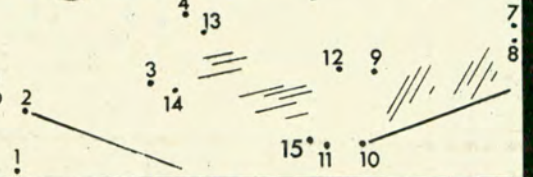


LA SECCION DE LOS NIÑOS



EDUCACION VIAL

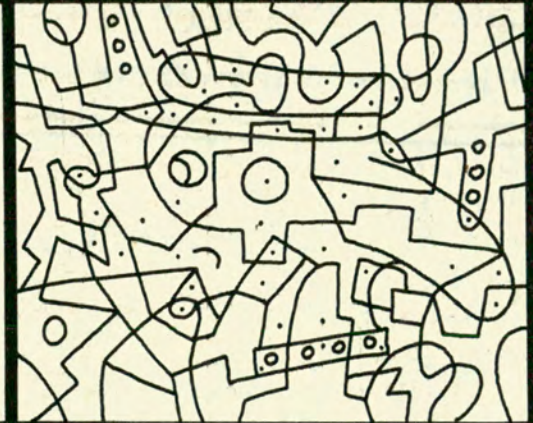
Completa este dibujo uniendo los puntos numerados.



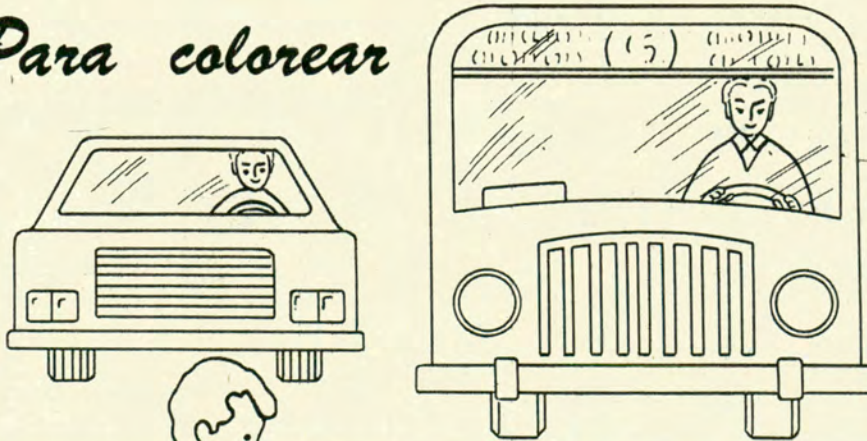
AL CONducIR UNA BICICLETA DEBES HACERLO POR TU DERECHA, JUNTO AL CORDON DE LA ACERA. CIRCULANDO EN GRUPO, DEBEN IR TODOS EN UNA FILA, UNO DETRAS DEL OTRO.



¿QUE ESTA MAL AQUI



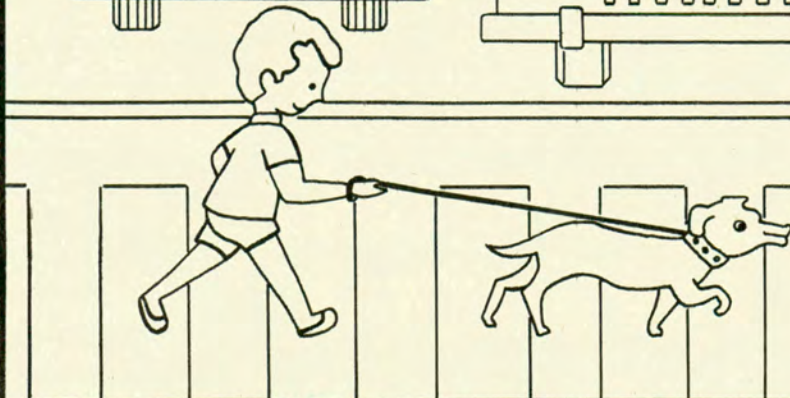
Para colorear



¿Qué será? Sombrea con un lápiz las zonas marcadas con un punto.



NO CRUCES LA CALLE CUANDO OIGAS LA SIRENA DE LOS BOMBEROS, LA POLICIA O LA AMBULANCIA. ELLOS CORREN EN AYUDA DE QUIENES ESTAN EN PELIGRO.



PARA PENSAR Y RECORDAR SI PASEAS CON TU PERRO NO LO DEJES SUELTO. EL NO COMPRENDE LAS REGLAS DE TRANSITO, PERO TU SI. UN PERRO SUELTO PUEDE PROVOCAR ACCIDENTES MUY GRAVES O SER ATROPELLADO POR UN VEHICULO.

PRUEBA TU MEMORIA



OBSERVA ESTA PAGINA POR ESPACIO DE UN MINUTO. CIERRA LA REVISTA Y ANOTA CUANTOS OBJETOS Y SEÑALES HAS VISTO. JUEGA CON TUS AMIGOS A VER QUIEN OBTIENE MAYOR PUNTAJE. SI CONOCES EL SIGNIFICADO DE LAS SEÑALES EL PUNTAJE ES DOBLE. (Busca el significado de ellas, por su número en las soluciones).

M.O.

SOLUCIONES: ¿Qué está mal aquí?: UN NIÑO VIAJA CON EL BRAZO FUERA DEL VEHICULO. LA NIÑA NO CEDE SU ASIENTO A LA SEÑORA QUE VIAJA CON UN BEBE. - **SEÑALES,** su significado: 1 Curva, 2 Prohibido avanzar, 3 Obligación de detenerse, 4 Cruce ferroviario, 5 Semáforo, 6 Curva y contracurva muy cerrada, 7 Cruce de camino principal con camino secundario, 8 Prohibido girar a la izquierda, 9 Elevación transversal "Lomo de Burro", 10 Prohibido estacionar, 11 Semáforo peatonal, 12 Curva muy cerrada, 13 Cruce de caminos de igual importancia, 14 Senda peatonal.



...Y AQUÍ NOSOTRAS

COMENTARIOS DE
VALENTINA
PARA AUTOCLUB

enormes carteles que dicen textualmente:

—*Mantén limpia tu ciudad. Esta ciudad te pertenece, cuidala entonces.*

¡Ah! ¿Usted no sabía que en Venezuela el tuteo es una costumbre popularizada y aceptada? Pues sí: "Mantén limpia tu ciudad"... Y de veras que una ha visto milagros.

Bueno, se entiende que

una ciudad con mucha gente siempre "tenga sus desamores", como decía un poeta amigo mío. Pero la verdad es que los automovilistas y las mujeres automovilistas, que son una enorme mayoría en aquella ciudad venezolana, se cuidan muy bien de echar por la ventanilla marquillas, papelitos, envases, pañuelos de papel... ¡Sí! Se lo guardan. Y de una manera muy original: todas las gasolineras ofrecen a los automovilistas unas bolsitas plásticas pequeñas y opacas, que se cuelgan de cualquier botón o se apoyan en cualquier parte, y sirven para guardar todos esos desechos que, tirados a la calle, dan el espectáculo de una ciudad odiosamente descuidada.

Buenos Aires, que últimamente aparece otra vez tan dispuesta al desorden y al descuido, ¿no necesitaría adoptar este pequeño detalle que hace al buen orden, a la limpieza y a la prolijidad de las calles y de sus habitantes? Y bien... largamos la idea... ¡A ver quién la recoge! Porque si se hace la campaña, nosotras cumpliremos... ¿verdad que sí?

DIGO YO...

A una no le gusta que le digan que no cuida a su ciudad... pero, de veras... ¿usted cree que todas las automovilistas la cuidan? Seamos justas, digamos la verdad y con una mano en el corazón: ¿no es cierto que no?

Hay consejos que a veces parecen infantiles, pero el arte de la persuasión, evidentemente, tiene ciertas normas. Y hay que seguirlas. Fíjese lo que pasa en Venezuela, por ejemplo: en todas las rutas, en todas las calles de la ciudad de Caracas, aquí, allí y allá, por todos lados, ponen ante los ojos de los automovilistas



El hotel más caro del mundo

Lo descubrió una periodista italiana en Jamaica. Se llama *The Frenchman's Cove*. Lo describe así: "basta pensar en un pedazo del Paraíso de los Trópicos en el Océano, todo hecho de sinuosidad y lenguas de verde y llanuras de cristal, con prados desmayantes y cuidadísimos, inmensos árboles desarrollados con echarpes de vegetación, flores de todos colores y una colección de comiquísimos autitos blancos de feria de juguetes, con los cuales los clientes del hotel recorren los cottage desparramados en el verde, dis-

mulados por las rocas, apoyados sobre una alfombra de arena, o llegan al cuerpo central del comedor, o al tenis, al campo de golf, o a las cascadas del Río Grande donde curiosísimas arañas navegantes los transportan al filo de la corriente hacia verdes galerías mágicas. Cada cottage tiene de uno a tres dormitorios. Sólo uno de esos bungalows tiene diez cuartos. Cada cliente tiene derecho a un mayordomo y a una camarera personal y puede obtener todo lo que pretenda a cualquier hora del día o de la noche. Lo único que se le cobra a los huéspedes, son las llamadas telefónicas de más de tres minutos".

¿Quién es el dueño del hotel? Un canadiense, un señor Webster. ¿Y el precio del alojamiento? Quinientos mil pesos viejos de los nuestros por semana...

Lo último: Un cric de goma

En Ohio se probó un cric para auto hecho con goma inflable. Cuando no está inflado, el cric tiene la forma de un cilindro chiquito, de apenas ocho centímetros. En un minuto se lo acopla a una bomba de aire comprimido de las que se usan para bicicleta, y en tres minutos está listo para el cambio de rueda. Cuando está todo hecho se abre una llavecita, el cric baja suavemente y ¡aquí no ha pasado nada!

Nuestra moda

¿COMO ABRIGARSE EN EL AUTOMOVIL?

En todas las épocas, este ha sido un problema comprometido con la elegancia. Porque si es verdad que el abrigo clásico es tentador, sentirse "atada" dentro de un coche es la cosa más incómoda que hay. Y para eso surgieron, como una idea extraordinaria, los famosos chales que ya hoy tienen el ancho y el largo que la fantasía chic de cada mujer pretende. Estos dos modelos hechos en colores alegres y suaves, permiten ver los efectos de uno, tejido al crochet, y el otro, a máquina, alternando lanas finas. Terminan en una enorme franja de flecos. El poncho, en versión que ya se usó el año pasado, tendrá este año a su favor su enorme comodidad. Este modelo es largo, hecho al crochet con intercalación de franjas de punto más calado.



LA PANTY-BOTA



Bueno, usted sabe que en materia de vestuario femenino siempre hay una búsqueda de efectos. Las botas se afirmaron desde hace años y la pasión por ellas no declina. Aquí tiene la última novedad que, dicen, es ideal hasta para las chicas que manejan: *la bota enteriza hasta la cintura*. Está hecha en un material plástico muy flexible y fue creada en Londres para las niñas bien actualizadas. Son cómodas, porque el plástico tiene la tersura de un verdadero *stretch*.

Lo moderno no quita lo sabio

El papel de aluminio: ese nuevo gran colaborador

Es posible que usted lo utilice ya en su casa. Su uso múltiple certifica la bondad de su colaboración. Es suave, blando y mantiene la forma que se le da. Es brillante, seductor, no se adhiere a lo que se envuelve y es sumamente térmico: mantiene tanto el calor como el frío. No lo atacan ni el calor, ni el frío, ni la humedad.

RECUERDE SUS USOS:

★ Mantiene caliente el biberón del bebé y fresco el pan de miga si usted sale de viaje. Aisla los alimentos e impide que los limones, los quesos y los pescados comuniquen su olor al resto de cosas que usted lleve en la heladerita de su coche. Envuelve perfectamente bien las ensaladas limpias, las carnes, los postres.

★ Si tiene que ir a la montaña, sea previsora y llévase una caja de papel de aluminio. En Europa, los escaladores de montañas lo usan para protegerse de las nevadas furiosas: abriga más que una manta si usted se sabe envolver bien con él.

★ El aluminio es un precioso auxiliar para los viajes. Todas sus comidas se pueden envolver con él. Las flores que lleve se mantendrán frescas si usted envuelve los tallos en aluminio.

Aproveche la novedad

Desde que en el mundo se empezó a divulgar el uso del *tissu* como pañuelito de mano, prácticamente han desaparecido los pañuelos de tela para bolsillo. Y para cartera. ¿Usted sabe que se venden cajas con pañuelos

de papel muy prácticos? En Estados Unidos y en Centroamérica la gente pone esas cajas debajo del asiento del automóvil. Y si es preciso limpiarse las manos, nada mejor que recurrir a esa colaboración... ¿Que usted

usa la gamuza que tiene en la guantera? ¡El pañuelo de papel es mucho más útil, más práctico y más limpio! Además, si usted pone en un rinconcito de la guantera un pequeño frasco de crema para las manos (digamos una

crema fluida de pepinos, por ejemplo), está todo solucionado. Puede estar a kilómetros de un lavabo: un poco de crema, se frota un ratito, un par de pañuelos de papel... ¡y todo arreglado! (Y con qué paquetería, de paso...).





¿A ver...?
 ¿A ver esos
 ojos que
 manejan...?

Las revoluciones en materia de maquillaje duran mucho tiempo. Pero si usted aprendió las últimas cosas que había que hacer para lograr unos ojos muy bonitos y espectaculares, va a tener que olvidarse de eso, bajo pena de ser muy, pero muy *demodée*. En realidad, hay una línea diferente. La de antes no tiene nada que ver con lo que usted tiene que hacer ahora. Todo el maquillaje debe ser suave, dulce, con sombreados difusos y perdidos. Y eso sí: convéncase que este nuevo método agranda los ojos sin



LA BELLEZA EN EL

necesidad de exagerarlos con el lápiz.

Sus cejas

Tienen que ser ligeramente redondeadas para suavizar la mirada. Es importante, además, que mantengan su color natural.

Los párpados

Se aclaran por un maquillaje en polvo elegido en un tono "tierno", puesto en forma de media luna muy alargada. El trazo con el lápiz es muy fino y tiene que ser apenas visible.

Las pestañas

Estírelas con el maquillaje para pestañas. Si son poco espesas, aplíquese algunas falsas, pegadas una por una en el ángulo externo del ojo, especialmente.



¿NO LE GUSTARÍA TENER ESTO EN SU GARAJE...?

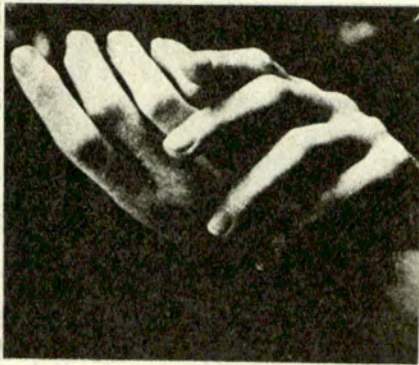


Soñemos en que algún día podremos recorrer la República y viajar por desiertos de arena y de piedra con autitos como estos que hacen la delicia de la gente joven de California. Son pequeños autos resueltos de manera económica pero muy sabia; están preparados para andar tanto sobre médanos como sobre piedra viva. La

personalidad de estos autitos está diciendo el tiempo moderno que sabe imponer una generación que sabe qué quiere y para qué lo quiere. El pequeño "utilitario" para fin de semana o vacaciones tiene que ser un auto así, que grite juventud, que tenga mucha gracia y que, además, sea realmente bonito. ¿No le parece?

AUTOMOVIL

Esas manos que se le ven tanto...



En Oriente, la belleza de las manos tenía extraordinaria importancia, porque era la "prueba de la cuna", de la posición social. Dicen que las emperatrices recubrían sus uñas con una malla de oro que a veces tenía varios centímetros de largo. Inclusive se cuenta el caso de un emperador que se hizo arrancar las uñas para reemplazarlas por otras falsas, de oro. Hoy, sin recurrir a esos suplicios, todas las mujeres pueden y deben tener manos bonitas, cosa que se consigue con ciertos cuidados y muy poco gasto.

Por otra parte, piense que, al manejar un coche, resalta la belleza de sus manos. Viajar en un automóvil es lo mismo que lucir en una vitrina las manos como elementos primordiales de coquetería y atracción. De modo que... ¿hablamos un poco de los cuidados que usted les prodiga?

- Una buena crema es suficiente para hacer a sus manos suaves. Nútralas todos los días. Sobre todo, después de cada lavado. Se entusiasmará al advertir, muy pronto, los resultados.

¡Otra vez la piel!

Los días se suceden, y otra vez el sol alternado con el viento, con el frío... No hay cutis que aguante, ¿no es cierto? No hay que afligirse: la mujer que maneja o que va en auto sabe que el masaje que significa el aire sobre la cara es un tratamiento que, si bien trae dificultades, puede ser utilizado con provecho.

¿Se enteró de que hay una crema inédita, flamante, que es calmante y suavizante? La inventó Elizabeth Arden. Dicen que aplicándose un poquito de esta crema "intemperie" antes de salir, o por la noche, después de maquillarse, produce una sensación de frescura estupenda. Además, actúa en profundidad. Esto sí (y esto usted lo debe hacer con todas las cremas): en el momento de aplicarla, quite el excedente con un papel absorbente suave, colaborador número uno de su belleza.

- Si sus manos son muy rojas, tiene que cuidar la circulación sanguínea, que es la responsable de ese color. Cuando se lave las manos, páselas alternativamente bajo el agua muy caliente y el agua muy fría, durante algunos minutos. Eso facilitará la circulación.
- Si tiene manos húmedas es probable que eso ocurra porque es usted emotiva, pero el hígado o el intestino también pueden ser los culpables. Un único remedio: entáquelas frecuentemente durante el día. Pero consulte al médico para saber a ciencia cierta qué es lo que sucede.

Unos trucos fáciles

- Para que su esmalte brille más tiempo, pásele encima una capa de esmalte incoloro.
- Para tener las uñas brillantes sin esmalte, púlalas con el *polisoir* de pelo de camello. Se puede usar un polvo que venden las perfumerías.
- Para que las uñas no se pongan quebradizas y reseca, todas las noches hágales baños con aceite de oliva entibado al baño de María. Guarde el aceite para el baño de la noche siguiente.
- Para endurecer las uñas, aplíquese un líquido especial que venden las perfumerías. Hay marcas muy buenas que dan excelentes resultados. Si no las consigue, dígame a su farmacéutico que le prepare esta solución: 6 g de alumbre, 60 g de agua, 20 g de glicerina. Aplíquese directamente sobre la uña. Complete la cura con el baño de aceite.

Pero no se olvide que si las manos son la prueba de su femineidad y completan su belleza, especialmente en el automóvil, las uñas son también el reflejo de su salud: secas, frágiles y quebradizas, las uñas denuncian claramente una falta de calcio, un mal estado general y cansancio. No demore en hablar con su médico sobre esto.

PARA
PECAS
Cutis manchado
Barritos

**CREMA
PECOL**
FÓRMULA MODERNIZADA

Pecol no cubre las imperfecciones, "LAS ELMINA" y rejuvenece el cutis.

Moderna fórmula con TRES vitaminas; tonifica, protege y embellece el cutis.

**CREMA
CUTIPECOL**

Para
CUTIS SECO
o GRASO

POCAS APLICACIONES
BASTAN PARA COM-
PROBAR EL RESUL-
TADO.

VENTA EN FARMACIAS Y PERFUMERIAS

**FUMAR ES UN PLACER...
cuidarse!... es un deber**

pastillas

CAJA DE 3 ROLLITOS \$ 7.40

SEDATIVAS DE LA TOS DEL FUMADOR
BALSAMICAS - EXPECTORANTES

LABORATORIOS WOSCO - Alberti 664 - Bs. Aires

Enfermedades
de la **PIEL**

ECZEMOSALVA

COMBATE
AFECCIONES REBELDES
ECZEMAS - GRANOS - ACNE
Calma la comezón

EN FARMACIAS





volantes conocidos...

● *Diana Maggi* es quizás una de las más expertas automovilistas que tiene la colonia. Y no es sorprendente que por la noche se la vea siempre sola. Ella cuando es su hora... esté donde esté y con quién esté... sube a su carrito y "¡hasta mañana!"... ¡No le perdona ni cinco minutos a su tiempo de descanso!

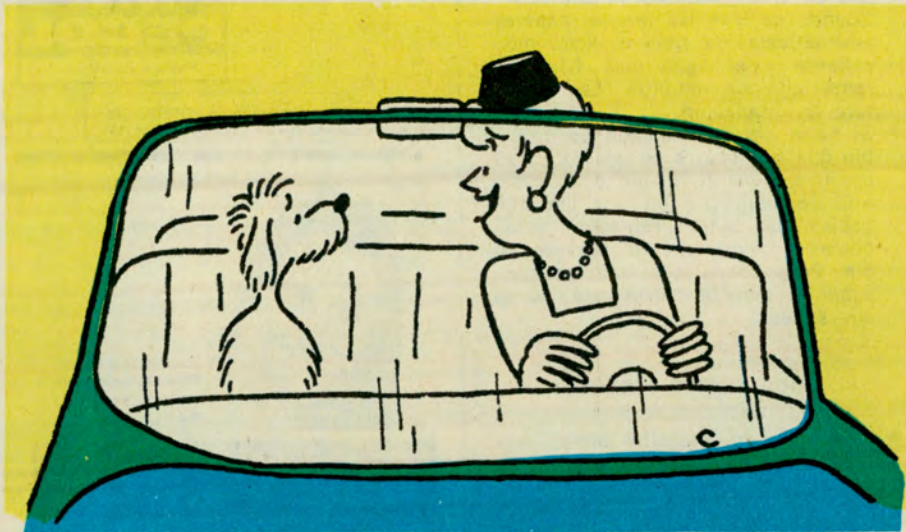
● Las chicas de *Sandrini* sueñan con un auto sport tipo italiano... Pero mamá *Malvina Pastorino* todavía no dio el visto bueno.

● Muchas más figuras de las que se piensa están en este momento sin coche. Dicen que con los "remises" se manejan espléndidamente. ¡Pero los problemas son los fines de semana, cuando hay que apartarse del gentío y vivir la propia vida!

● Un famoso volante, campeón en carretera, viajó en el coche de una actriz muy conocida. Cuando bajó... se tomó una aspirina: "Yo jamás me atrevería a hacer en las calles de Buenos Aires las cosas que esta chica hace... Es un fenómeno... Pero no viajo más con ella"...

● Hay un famoso galán de la TV y del teatro, tan amarrete, pero tan amarrete, que a fuerza de caminar "para no gastar nafta", todo el mundo lo conoce sólo como peatón. Y su impresionante auto sigue bien guardado en una cochera céntrica... ¿Para qué lo querrá?

● *Malsabe*, animadora de televisión y una de las voces más bonitas que usted escucha en muchísimos de los avisos filmados, está buscando un auto "que sea lindo"... ♠



—¿Se te aflojó el cinturón de seguridad, mi amor?

los de 30

Llegan noticias de Alemania sobre la moda masculina para 1970. En la ciudad de Colonia se realizó hace poco una "Semana de Prendas masculinas". ¿A que no saben cuál fue la principal conclusión de esa muestra? ¡Ni se lo imaginan! Parece que todos los fabricantes tratan de conquistar a los hombres de 30 años. Creen que forman el mercado más serio y el que mejor compra, "pues no caen en las extravagancias de la juventud ni en el desinterés de las personas maduras".

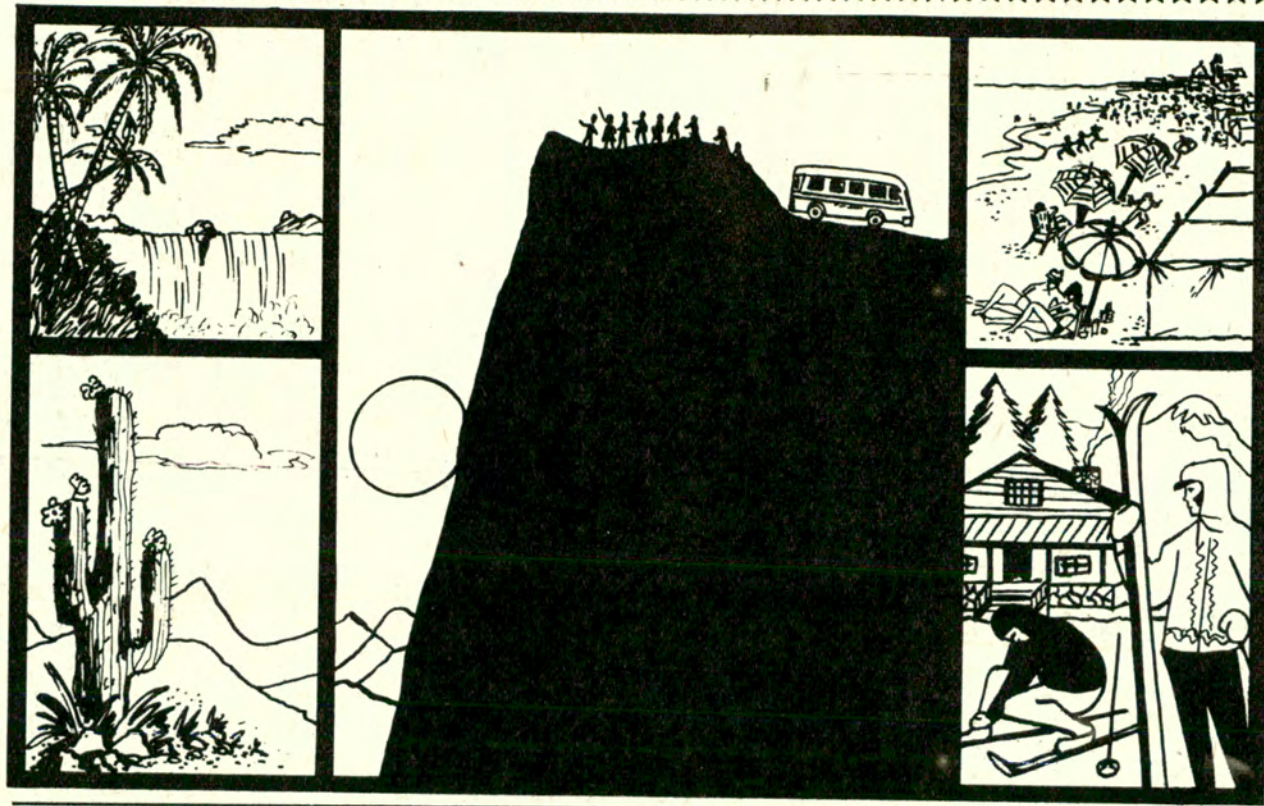
un coche es como una casa...



...Ni más ni menos. Y si usted en su hogar utiliza elementos modernos que le facilitan y le hermosean la vida, en su automóvil también tiene que valerse de ellos. Por ejemplo: ¿tiene, entre los implementos indispensables, un aerosol renovador de ambientes? Pocos sitios como un coche cerrado para acumular olores fastidiosos. El cigarrillo o el cigarro pueden impregnarlo todo, modificando la sensación de higiene de los que viajan. Cuando viaja mucha gente, cuando el coche por necesidades del viaje en tiempo fresco o ventoso exija mantener las ventanillas altas, hábituese a echar siempre una leve rociada con el aerosol renovador de ambiente. Usted misma se asombrará del efecto que consigue con un pequeñísimo desembolso.

PROGRAMA DE EXCURSIONES

CONOZCA LA ARGENTINA



EXCURSIONES COLECTIVAS

- CATARATAS DEL IGUAZU
Corrientes - Posadas - Foz do Iguazu - Pto. Pte. Stroessner - Uruguaiana - Paraná en autopullman.
- NORTE ARGENTINO
Córdoba - Santiago del Estero - Tucumán - Salta - Quebrada de Humahuaca - Catamarca - La Rioja en autopullman.
- PUERTO MADRYN Y PENINSULA VALDES
Isla de los Pájaros - Punta Norte (apostadero de elefantes marinos) - Dique Ameghino - Rawson - Gaiman.
8 días de duración.
Salidas: 26 de abril - 17 y 31 de mayo - 21 de junio.

EXCURSIONES INDIVIDUALES

BARILOCHE

CORDOBA

IGUAZU

USHUAIA

RESERVA DE ALOJAMIENTO EN:

Punta del Este (U.) - Bariloche - Puerto Madryn - Complejo Turístico de Tierra del Fuego.

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





¿ COMO ELEGIR

72 autoclub



La cámara es sólo un intermediario ■ La imponencia de un salto de agua, la quietud de un valle, es algo que depende de la habilidad del aficionado ■ La importancia de la hora ■ El color y la lluvia: sorpresa para muchos ■ Una pregunta clave al mirar por el visor ■ Y un consejo permanente: cuidar la cámara, protegerla, que ella también tiene su sensibilidad



Las sombras resaltan los volúmenes, las profundidades y las texturas.

La búsqueda del enfoque que emocione es tarea exclusiva del fotógrafo.

Ahí está la naturaleza: árboles, ríos, lagos, bosques, praderas, cielos, valles, el mar. Muchas veces con evidentes signos de civilización: ruinas históricas, capillas, monasterios, ciudades, pueblos, el Hombre trabajando la tierra, entregado a la práctica de deportes.

La naturaleza también se compone de fenómenos atmosféricos: lluvia, sol, amanecer, crepúsculo, tempestad, bruma, arco iris. Las estaciones climáticas otorgan a los mismos elementos diversas características; los árboles amarillos se cubren de flores de mil colores, las montañas reciben el blanco de la nieve. De todos estos elementos y muchos más, están compuestos los PAISAJES.

Un punto de interés

¿Cómo hará el fotógrafo para *separar-unir-resaltar-ocultar*, en una palabra, ELEGIR lo que será su paisaje?

Cada fotógrafo tendrá que encontrar un punto de interés dentro de ese panorama que se ofrece ante sus ojos. Tendrá que realzarlo por medio de la cámara. Siempre la foto deberá tener un punto de interés. Recién entonces será una "foto de paisaje".

Es indudable que cuando se está frente a un panorama realmente bello (la Quebrada de Humahuaca, los lagos del Sur, los valles Calchaquíes, las cataratas del Iguazú, por nombrar solamente paisajes sobresalientes de nuestro país), el ser menos sensible quedará profundamente impresionado. No obstante, si ante la imponencia de panoramas se dispara desamprensivamente la cámara, aun cuando la foto esté normalmente tomada y refleje el clima del momento, no será lo mismo. Esta foto, al ser mostrada a otra persona que no conoce el lugar, deberá contar con la anécdota verbal; sola no producirá emoción. Es más, se podrá proyectar una serie de diapositivas color y resultar una muestra monótona y hasta aburrida.

¿Por qué? Porque la cámara es sólo un intermediario. Quien debe buscar el enfoque que emocione, quien debe resaltar la belleza del lugar, que diga sin el auxilio de las palabras del peligro de ese precipicio, la imponencia de ese salto de agua, la quietud del valle, deberá ser el fotógrafo. Es él quien producirá una fotografía original, quien cuidará la composición, quien evaluará el contraste de luz y sombras y quien separará los planos.



UN PAISAJE?



Componer un paisaje en un rectángulo

La superficie del negativo de una cámara es rectangular o cuadrada. En esa superficie debe componerse armónicamente el paisaje. ¿De qué manera? Destacando un punto de interés. El motivo puede centrarse perfectamente, es la ley de composición más clásica. Otra manera es otorgar al motivo elegido mayor área dentro de la superficie: un cielo cubierto de nubes con formas llamativas o contrastes, adquiere mayor importancia que un mar sereno. En cambio, el mar con fuerte oleaje y un cielo liso necesita mayor énfasis.

El secreto es componer armónicamente la superficie del negativo.

Una forma de composición utilizada pictóricamente, sobre todo por los paisajistas franceses del siglo pasado, es la de enmarcar el motivo por medio de elementos oscuros en primer plano. Fotográficamente es válida también esta forma de componer, con el agregado de que utilizando la profundidad de campo de la cámara, el primer plano puede estar oscurecido o bien desenfocado, lo que también resalta el motivo central. El primer plano borroso o desenfocado otorga a la fotografía gran sensación de distancia.

Saber ver las sombras

Las sombras son fundamentales en la fotografía del paisaje. Es esencial el estudio de la luz; la importancia de la hora del día en que se tomarán las fotografías. Son las sombras las que marcan los volúmenes, las profundidades, las texturas.

El mar, la nieve y las zonas desérticas tienen en común su enorme luminosidad. El sol refractando en la arena, el hielo o los pálidos tonos de las piedras calcinadas matan todo contraste y posibilidad de fotos atractivas. En estas circunstancias deberá tenerse muy en cuenta la hora en que se realizarán las tomas. La luz lateral producirá ricas texturas, sombras y dibujos, que agregarán misterio e interés a las fotografías.

¿Y el color?

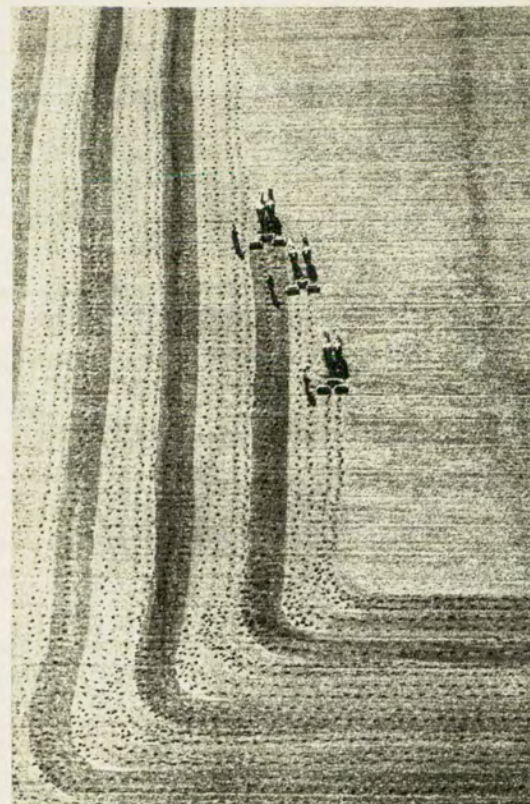
Cuando se toman fotos en color es muy común pensar que solamente son válidos los días de sol esplendrosos. Sin embargo los días grises, la lluvia, la bruma, cubren los colores brillantes de flores, frutos o em-

barcaciones con una pátina de matices delicados plenos de encanto. Lo importante es no dejarse llevar por la intuición y medir perfectamente la luminosidad ambiente con un fotómetro. Muchos aficionados se llevarán sorpresas. No hay que confundir falta de sol con falta de luz.

Cámaras molestas

Para muchos, viajar con cámaras no deja de ser una preocupación o una molestia. Hay que ser positivo y sacar ventaja de la incomodidad. Aun cuando el paisaje no sea más que una referencia documental del lugar en que se pasaron las vacaciones, con un mínimo de inquietud ese recuerdo puede estar plasmado en hermosas imágenes.

Al mirar por el visor y antes de disparar, habrá que pensar "¿Es realmente tan lindo como lo estoy viendo?" Si la contestación es afirma-



El secreto del paisaje: componer armónicamente la superficie del negativo.

El primer plano borroso o desenfocado otorga gran sensación de distancia.



tiva, disparar rápido; si es negativa, cambiar de punto de vista. El saldo sin ninguna duda será positivo.

Equipo técnico

Para la toma de paisajes se puede utilizar cualquier tipo de cámara fotográfica. El llamado lente normal, de 50 mm, tiene un ángulo de toma ideal para el paisaje.

El *teleobjetivo* centra la escena elegida eliminando cielos o planos próximos innecesarios. El *teleobjetivo* es selectivo.

El *gran angular*, por lo contrario, abarca mucho más que el lente normal. Para efectos especiales (exagerar el tamaño de objetos próximos, por ejemplo), puede resultar necesario o interesante.

La *película* a utilizar en *blanco y negro* será de sensibilidad normal —21 DIN— que tiene mayor latitud. También puede utilizarse película más rápida

—27 DIN— en días nublados o para motivos oscuros.

La película lenta —13 DIN— es ideal para producir negativos con variedad de tonos y riqueza de matices.

La película color, negativa o diapositiva, será para luz de día.

Es imprescindible el uso de parasol y de filtros, como mínimo el filtro UV, que evita los rayos ultravioletas.

Cuidar la cámara

Generalmente por comodidad se usan los peores lugares del auto-

móvil para llevar las cámaras: la guantera, el baúl o la parte superior del asiento trasero. Lugares calurosos, donde corre peligro la película o expuestos a golpes de cualquier tipo.

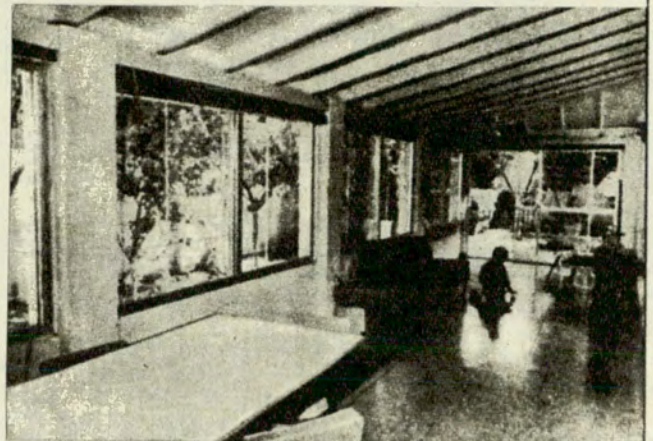
Los amantes del paisaje marino recuerden: *arena y agua salada son enemigos declarados de obturador y mecanismos.*

Por último no dejar de utilizar el estuche en todo momento. No parecerá un reportero o un protagonista de películas de moda, pero su cámara estará bien protegida. ♠

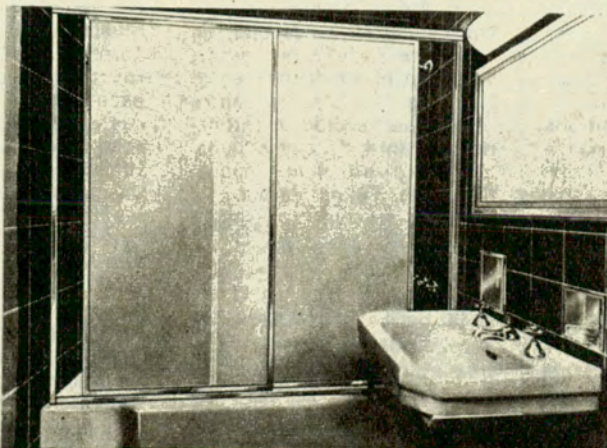
CERRAMIENTOS DE ALUMINIO

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



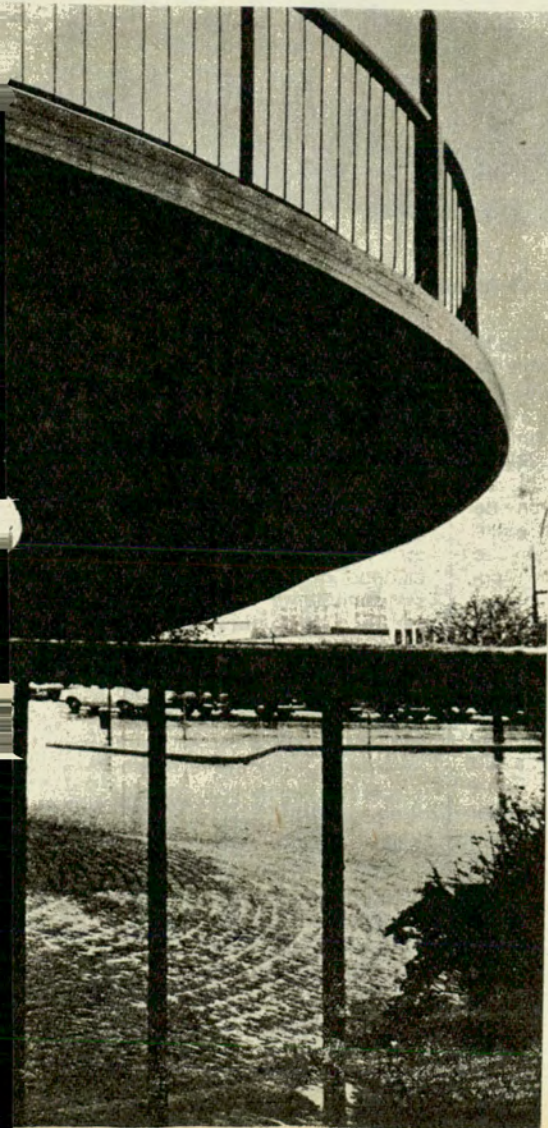
RECIBIMOS BONOS
BANCARIOS DE
PRESTAMOS
PERSONALES

INTERIOR:
Enviar medidas
y sobre éstas
pedir
presupuesto.

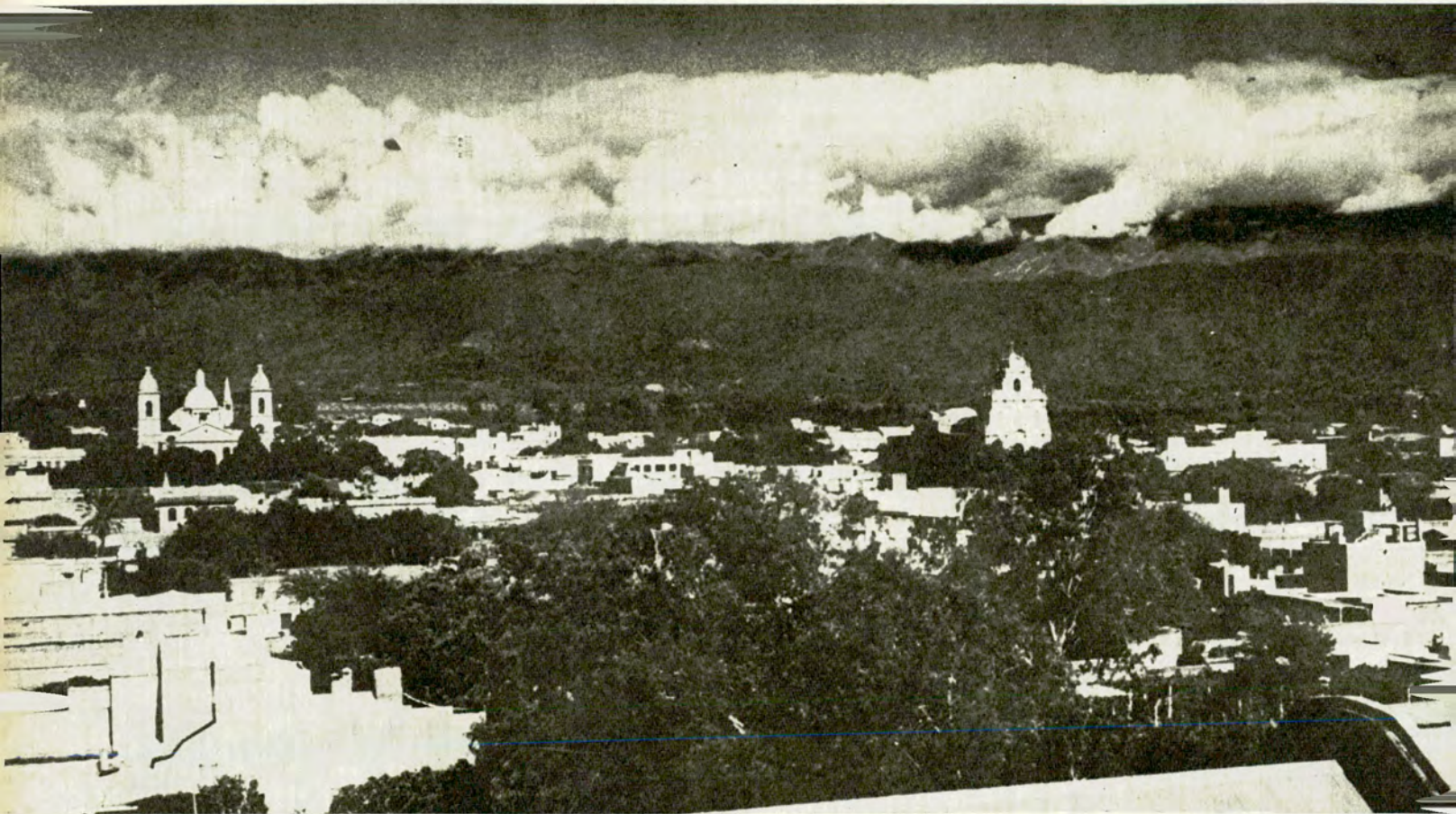
Cerramientos
para baño

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

autoclub



LAS OTRAS COSAS QUE



Vista panorámica de la ciudad de Catamarca fundada en 1683, por Fernando de Mendoza Mate de Luna.

Nuestro Norte y nuestro Oeste son bellezas, pero también son historia. Los campos de aquellas provincias supieron de luchas con un español que, ininterrumpidamente, se adentraba por la Quebrada de Humahuaca. Pero también supieron de otras, esta vez entre argentinos, donde parciales u opositores del Manco Paz, de Facundo, de Juan Manuel, de Juan Galo de Lavalle y de tantos otros sujetos de igual o menor gravitación, se enfrentaron, sin descanso, desde el año 1828, hasta las postrimerías del 66.

Campañas del General Paz, contra el Tigre de los Llanos; campaña de Lavalle, contra Rosas, que se inicia en el Lavadero Lafone en Montevideo, en el 39, y concluye con su muerte en Jujuy, en el 41; campañas de

los generales Oribe, Pacheco y Aldao, contra las provincias cordilleranas que, en apoyo de Lavalle, se sublevaron en el 40; luchas entre caudillos y guerras entre provincias; acción montonera, al frente de cuyas huestes, galopaban el Chacho, Chumbita, Felipe Varela...

Y allá iban los argentinos a enfrentarse en tan diversos campos de batalla, unas veces a la sombra de la enseña patria y cantando las estrofas de su himno, y otras tras el caudillo que enarbola la propia, al ritmo de la zamba de Vargas. Allá iban luchando por la causa que creían más justa o, sencillamente, por seguir al mandón de su predilección y allá, siempre heroicos y sufridos, sembraban la tierra con sus huesos y su sangre.

Para los porteños, todo eso es simple historia leída o escuchada, puesto que, salvo raras excepciones, no fueron testigos presenciales de esos acontecimientos. Supieron de la *Mazhorca* y de sus rojos sicarios; supieron de refrescos federales y escucharon al público pregón, de las macabras "sandías", cosechadas en Santos Lugares. Presenciaron en silencio el sacrificio de 110 indios en la Plaza del Retiro, como aleccionadora advertencia de lo que podría ocurrirles si su fe restauradora, desfalleciese. Pero su ciudad nunca fue saqueada, como lo fueron Tucumán, Salta, Jujuy y Catamarca, y las batallas, cuya emoción compartieron, se trabaron en sus aledaños, en Navarro, en San Pedro, en Caseros, pero nunca en sus calles o dentro de sus casas.

Mojones históricos

El turista que hoy recorre por buenos caminos y en cómodos medios de locomoción esas zonas, muy a menudo ignora que su itinerario atraviesa algunos de esos campos de muerte. Ignorancia fácilmente explicable si se tiene en cuenta que muchos de los mencionados sucesos tuvieron escasa trascendencia. En esta nota sólo nos referiremos a los de mayor magnitud o a los que llevaron a enfrentarse a protagonistas de notoria calidad. Y la campaña que, evidentemente, reúne ambas condiciones, es la expedición que para derribar a Rosas inició el General Lavalle en 1839.

Hagamos una apretada síntesis de sus principales ac-

NOS CUENTA CATAMARCA

por ALFREDO AGOTE ROBERTSON
PARA AUTOCLUB

El turista ignora, muchas veces, que en su itinerario está atravesando campos de muerte y de gloria, verdaderos hitos de la historia patria y sus auténticas tradiciones



El camino de la cuesta de Loma Atravesada, que bordea las cumbres del cerro denominado de Narváez, en Catamarca.

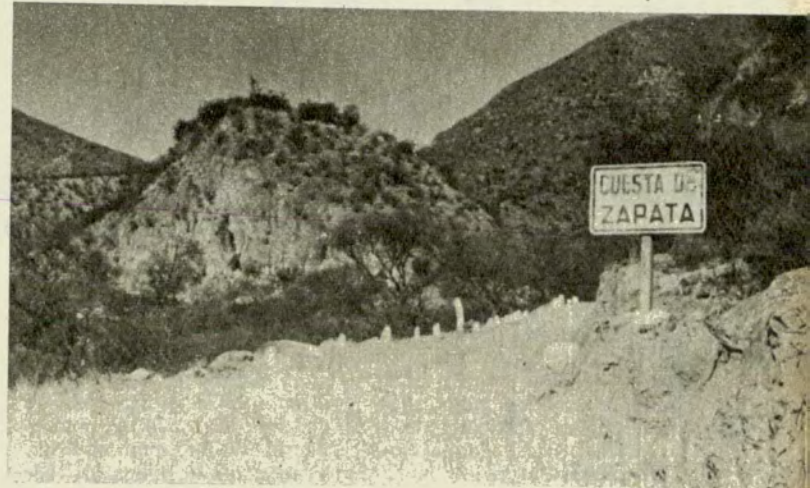
tores. El centro neurálgico desencadenante de la guerra es Palermo, cubículo desde donde, al abrigo de balas y de atentados, el Restaurador maneja los hilos de la represión. Extraña mezcla de Machiavello y Robespierre, carece totalmente de coraje físico; pero, en cambio, tiene una inmensa capacidad para la intriga y el manejo de las masas. Tiene a su alrededor capacitados tenientes. El más encumbrado es el General uruguayo Don Manuel Oribe, héroe de las guerras de la independencia de su patria a quien Rosas, mediante una insólita resolución, ha designado (?) en 1838, presidente de esa nación y que trae, permanentemente a su lado, al famoso Coronel Mariano Maza. También se destaca por su capacidad militar el General Angel Pacheco, ilustre parti-

cipante de las campañas de la independencia y del Brasil; el General Nazareno Benavidez, gobernador perpetuo de San Juan; el sanguinario Fraile Aldao, que lo es de Mendoza y así apodado por ser religioso apóstata, lo que no le impidió distinguirse al lado de San Martín en la campaña del Pacífico y, por último, el caudillo de Belén, Juan Eusebio Balboa, que siempre lleva en la mochila alguna cuenta para cobrarle al vencido.

En el otro bando, militan: el general Lavalle, centauro que recorrió 1.800 leguas por ambas costas del continente, batallando contra españoles e imperiales; Gregorio Aráoz de La Madrid, héroe de aquellas campañas y que diez años antes, en El Tala, recibió once sablazos en la cabeza y un tiro en el cuerpo, quedando por muerto, en-



En la localidad de Sumalao, cerca de la ciudad de Catamarca, un típico palo borracho y, al fondo, la capillita del lugar.



Una de las cuestas más empinadas es la de Zapata en el desolado camino que une las ciudades de Belén y Tinogasta.

tre tantos otros muertos; Marco Avellaneda, el gobernador de Tucumán que, junto con Cubas, organizó la coalición del norte, luego que Lavalle desembarcara con su legión en San Pedro; José de Cubas, gobernador de Catamarca, que fue el último combatiente en desaparecer de la pedana, y los generales Brizuela y Solá, que lo fueron respectivamente de La Rioja y de Salta.

Los enfrentamientos de esos gigantes, son mojonos argentinos: Quebracho Herrado, San Calá, Famatina, Famaillá, la captura de Catamarca y por último Jujuy, donde cae baleado Lavalle, 26 meses después de iniciada la cruzada.

En las siguientes líneas, nos referiremos solamente al epílogo del drama, es decir a la captura de Catamarca por Maza y Balboa y al

posterior degüello de Cubas y de sus acompañantes, en la creencia de que ese relato agregará, a las amables sorpresas que deparan al caminante las bellezas de sus sierras y de sus valles, la emoción del trasfondo histórico que esos lugares encierran.

Triunfos federales

Corre mediados de octubre de 1841. El gobernador de Catamarca, José Cubas y Nieva Castilla, tres veces elegido mandatario de esa provincia, enfrenta estoicamente el destino que los terribles acontecimientos que se suceden inexorablemente le deparan.

El supremo jefe federal, Manuel Oribe, ha despacha-





En los campos de Choya. Primitivo cementerio de la ciudad de Catamarca, abandonado desde hace más de 100 años.

do a marchas forzadas, contra Catamarca, el fogueado batallón Libertad, poniendo a su frente a los coroneles Maza y Balboa, con la absoluta certeza de que ellos han de cumplir eficientemente la tarea de aniquilar los últimos estertores de la rebelión.

Y Cubas está terriblemente solo. Los hechos ocurridos en los pasados meses de agosto y setiembre y en el que corre de octubre, han arrasado con casi todos los hombres que le acompañaron en la tentativa de derribar al tirano. Los mandatarios provinciales que con él organizaron la coalición, han sido descalabrados o eliminados, y la cabeza de Marco Avellaneda, degollado en Metán el 2 de ese mismo mes por orden de Oribe, cuando aún no había cumplido 28 años, luce clavada en una pica, en la plaza de Tucumán!

Cubas está terriblemente solo; pero no quiere escapar, pese a que Antofagasta de la Sierra, le ofrece seguro refugio. Y quizá no quiere huir porque es hijo del Ambato o porque en su cabeza se auna la historia y la leyenda del solar natal: el duro, batallar del gran Esteban de Nieva y Castilla y los Milagros de la Virgen del Valle...

Igual trágico destino que a Avellaneda les ha cabido a gran parte de los oficiales que le rodeaban. Lavalle, ha sido muerto en Jujuy, siete u ocho días atrás, después de ser derrotado en Famallá, el 19 del mes anterior, y su cadáver, luego de ser descarnado en Tilcara, va rumbo a Potosí por la Quebrada de Humahuaca, custodiado y defendido por el centenar de sobrevivientes de la legión, que han jurado no dejar caer en manos de los tenientes de Rosas, los restos de su jefe.

A su vez, el general Mariano de Acha, vencedor de Benavidez y de Aldao en Angaco, el 16 de agosto, es preso pocos días después, por sus mismos vencidos, en la toma de San Juan, junto con unas pocas decenas de soldados, olvidado del consejo que les daba, antes de entrar en batalla: "Recuerden que es mejor morir peleando que morir degollados". Aunque las condiciones de la rendición le aseguraban la vida, es fusilado el 21 de setiembre en la travesía de San Luis, y su cuerpo yace decapitado a la vera del camino por donde van las tropas del general Pacheco para enfrentarse con las de La Madrid, que se ha hecho fuerte en Mendoza. Mas unos días des-

pués, y luego del descalabro sufrido en Rodeo del Medio, el último huye hacia Chile por el Paso de Uspallata, donde llegará, después de pasar terribles penurias, con 138 oficiales y clases, 22 mujeres y unos pocos centenares de soldados.

La paz de las tumbas

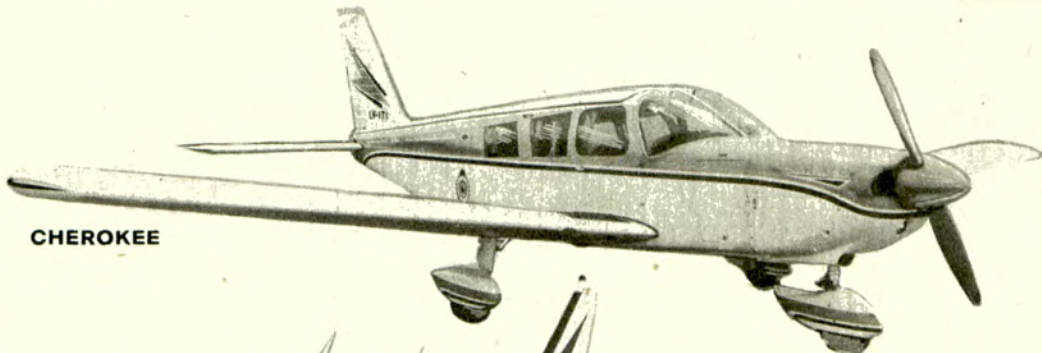
La paz de las tumbas, la paz de Sylla y de Gaspar Francia, rige nuevamente en territorio patrio. Solo en la pequeña Catamarca un civil, un hombre joven, pero que no obstante es ya maduro, rodeado de otros hombres de idéntica entereza cívica y moral, ha resuelto enfrentar a pie firme el inevitable exterminio. Cubas, si bien ignora que Maza le ha escrito a Rosas diciéndole que en Catamarca "habrá violín y violón", no duda cuál será su destino si cae prisionero.

Las bisoñas milicias catamarqueñas defendieron su ciudad durante todo un día, calle por calle, casa por casa, contra el rojo aluvión que se despeñaba por la Cuesta del Total. Luego de presos o de muertos, son decapitados y las cabezas de los más prominentes son ensartadas

en sendas picas, en la Plaza principal, y en su derredor se amontonan las de los más humildes o desconocidos. El padre Hilarión de la Quintana, del Convento de San Francisco, cuya fachada enfrenta una de las calles por donde se invadió la ciudad, contó más de 600 de esos trágicos despojos, y Maza, en su parte a Rosas del 29 de octubre, ratifica la cifra, cuando le dice "...las tropas de Cubas pasaban de 600 hombres y todos han concluido, pues así le prometí: pasarlos a cuchillo".

Cubas es capturado con un grupo de parciales, a los pocos días, en su estancia de El Rodeo. Pero lo que Maza no dijo a Rosas es que, so capa de perdonarle la vida, le extorsionó a su esposa 4.000 pesos fuertes. Contrariamente a Avellaneda, que debe instarle al verdugo que no lo haga padecer y termine de degollarle, Cubas es despachado el 4 de noviembre por "el paraguay", que se preciaba de no hacer sufrir al paciente, y su cabeza, antes de ser colocada en el más prominente lugar, es cuidadosamente lavada y peinada, en una acequia, por el artífice guaraní.

¡Honor a su memoria! ♠



CHEROKEE



NAVAJO



Servicio de aviación



EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO BRINDA ACTUALMENTE UN BENEFICIO QUE MATERIALIZA LOS OBJETIVOS QUE LA INSTITUCION FIJARA A SU SERVICIO DE AVIACION, EN OPORTUNIDAD DE SU CREACION.

LAS DOS MODERNAS UNIDADES, QUE HOY LO COMPONEN, POSIBILITAN LA SUPERVISION SERVICIAL PARA ATENDER EL MEJOR FUNCIONAMIENTO DE LAS DEPENDENCIAS EN TODO EL PAIS, PERMITIENDO LA FLEXIBILIDAD OPERATIVA DE LAS MISMAS SU CONVERSION EN AMBULANCIA AEREA, DENTRO DE LAS REGLAMENTACIONES VIGENTES.

DE ESTE MODO, SE FACILITA EL TRANSPORTE AEREO DE LOS ASOCIADOS QUE ASI LO REQUIERAN, POR ACCIDENTES, ENFERMEDAD, CARGAS ESPECIALES Y OTROS PEDIDOS QUE SE FORMULEN Y QUE PUEDAN SER ATENDIDOS DENTRO DE LA FACTIBILIDAD DEL SERVICIO.

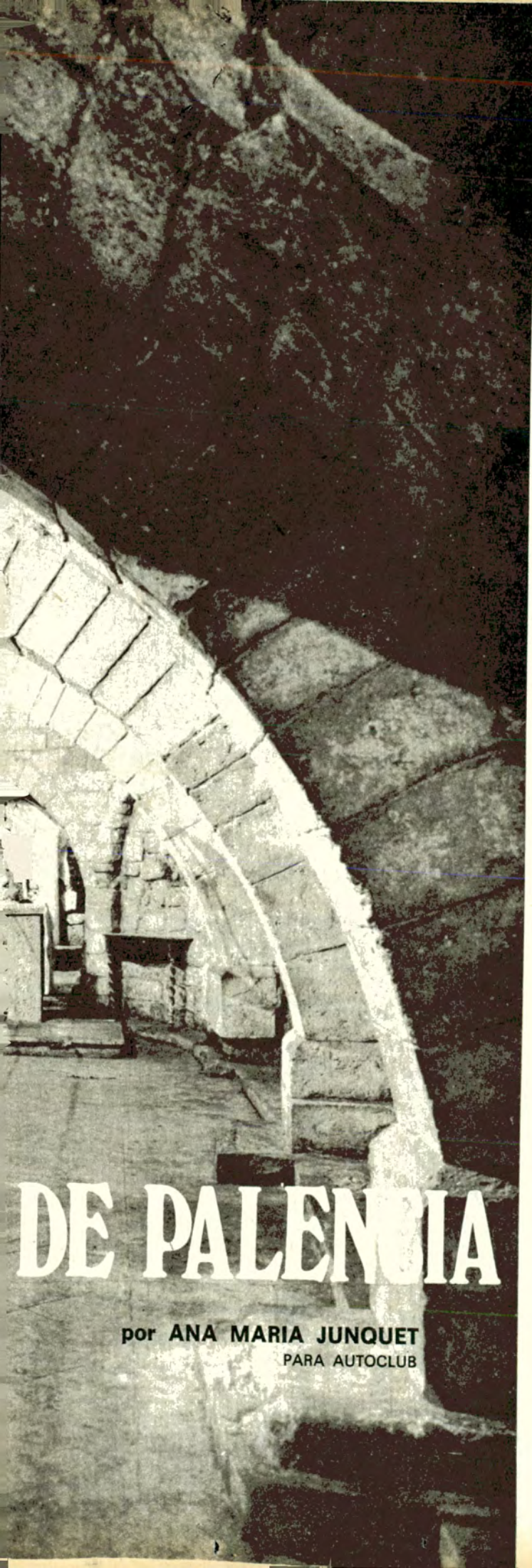


AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

INFORMESE EN CASA CENTRAL Y DEPENDENCIAS PROPIAS EN TODO EL PAIS



EL LENGUAJE INTIMO



Una ciudad que defiende celosamente su personalidad. La vieja Pallantia de la época romana conserva en sus piedras y en sus calles un indefinible misterio

Todas las ciudades del mundo tienen algún encanto. No todas tienen su secreto. Hay ciudades tan cubiertas de reserva que penetrar en su zona más íntima nos resulta difícil. Su lenguaje intraducible nos llega a veces como un canto acongojado —reminiscencia de viejas tristezas— o como un canto feliz, apresuradamente feliz y, por eso mismo, incomprensible. En vez de desconcertarnos, nos mantendrá alerta, ya que nuestra capacidad intuitiva irá desarrollándose, pues el comprender sólo unas palabras deshilvanadas, será lo suficiente para poder armar el andamiaje dentro del cual irá acumulándose con ritmo vital, demorado pero perdurable, ese mensaje deseado.

Es que las ciudades son como los seres. La intimidad del ser hay que buscarla. La intimidad de las ciudades, también.

Cuando me enfrenté con Palencia, encontré en ella una tenaz resistencia a la entrega. Situada en una región de cambiante paisaje, depara una sorpresa a cada paso.

Amplias tierras como las *Tierras de Campos*, planicie sin confines, mar infinitamente sedante, cortadas por la *Laguna de la Nava*. Más al norte, las montañas. Suelo herido desde adentro por la hulla y la antracita, con cicatrices de un negro brillante y perenne. Y ganado. Y frondosos montes. Y patatas. Y maíz. Y acequias. Y el Canal de Castilla, utilizado en otro tiempo para transportar maderas y cereales, regando también la tierra palentina. Y resecos paramales. Y otra vez, el amarillo y el verde. Cambiante tierra donde se acurruca la historia. Cambiante tierra donde se mezclan las llanuras, las vegas, las montañas, los ríos y los pantanos. Y vigilando, los picos de Curavacas y Espigüete.

Escenario romano

A esta bella Palencia (*Pallantia* para los romanos, *Palantina Civitas* para Hildacio, cuya raíz "*pala*" en lengua ligur bastante celtizada significa "losa sepulcral" o "cuesta de un monte" o "montón de piedras"), la que un día se recostó lánguidamente sobre la margen izquierda del río Carrión —el antiguo *Nubis* de los romanos—, la defendieron heroicamente los hombres de la rama que se desgajó del tronco de los celtiberos: los *vacceos*. Muchos



DE PALENCIA

por ANA MARIA JUNQUET
PARA AUTOCLUB

Vista de los arcos románicos de la cripta de la Catedral de Palencia.

años antes de Jesucristo, Palencia fue escenario abierto a los romanos, actores empecinados que al frente del cónsul Lucio Licinio Lúculo, acometieron su primer intento de apoderarse de la plaza, aunque sin resultado alguno. Años más tarde, Escipión Emiliano trató de asentarse en la actual *Tierra de Campos*, a la que llamó *Llanura Clapónica*, siendo sus ejércitos también destrozados. Y cuando Pompeyo Estrabón, llamado el Magno, atacó la ciudad, los habitantes ayudaron a Sertorio, quien resistió el sitio. Los *vacceos* sólo se rindieron a la muerte de Sertorio, asesinado en *Oca*, la actual Huesca. También las hordas de Teodorico paseáronse por la provincia destruyendo y saqueando la ciudad, ejemplo que seguirían Tarik y Muza con sus temibles ejércitos árabes.

El suelo tiembla. Furiosos cascos hincan la tierra palentina. El duque de Lancaster al frente de sus tropas, se aproxima con la intención de reclamar la corona de Castilla para su mujer, la hija de Pedro el Cruel. Juan I no se encuentra en sus dominios y ha llevado consigo todos los hombres. Palencia será devastada. Palencia será conquistada. La bella Palencia gime bajo la fuerza de los poderosos ejércitos.

El heroísmo de las mujeres

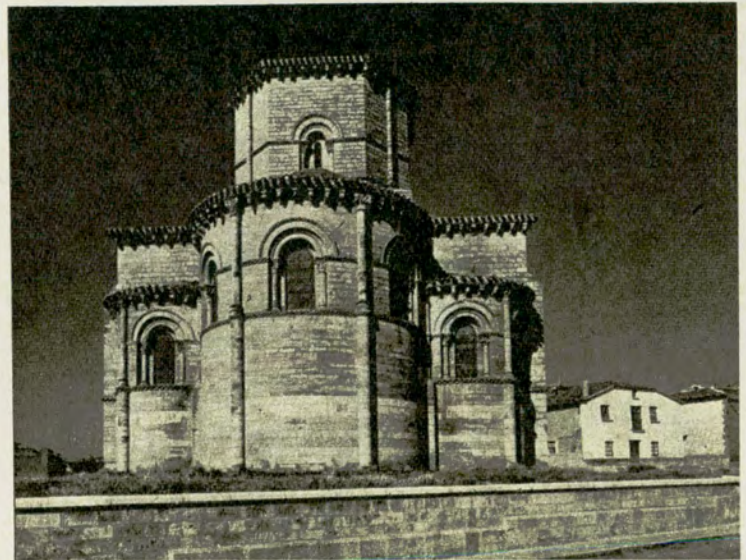
Es verdad que los hombres están ausentes, pero las mujeres sabrán defender su tierra, y vistiendo las ropas de sus maridos y de sus hijos se lanzan a un enfrentamiento riesgoso para frenar la invasión. Son ellas, las bonitas mujeres de tez color oliva, las del andar reposado y el dulce mirar. Las que visten traje sobrio, las del delantal de raso bordado y medias ca-

ladas de hilo blanco. Las que calzan zapatos de panilla y se cubren con mariteleta de terciopelo. Las mismas que durante las crudas noches de invierno buscando el calor de la lumbre, entre dulces cantos, dulce bebida y espeluznantes cuentos de aparecidos, preparan las "*sopas albadas*", la "*chanfaina*", la "*menestra palentina*", o tuestan castañas y piñones. Son ellas, sí, las que junto a sus hombres de cara cetrina y curtida, aumentan el círculo de los "*veladores*" o "*hilanderos*". Las mismas que ruegan al santo de su devoción para que la semilla que han escondido en las entrañas de su tierra dé el fruto esperado.

Son ellas, sí, las que un día lucirán

sobre su pecho —por concesión de su rey don Juan I de Castilla— la banda dorada con el escudo de la ciudad, como premio a su valor y a su "caballeridad".

Alfonso VIII instaló en la ciudad su corte y fundó allí la primera universidad de España. Un siglo después se colocó la primera piedra de la catedral, que según se cree fue edificada sobre una primitiva iglesia visigótica conocida con el nombre de "*Cueva de San Antolín*". Don Sancho el Mayor, rey de Navarra, era muy aficionado a la caza. Cuentan que un día persiguiendo un jabalí lo siguió hasta una oscura cueva, seguro de poder atraparlo; pero en el momento de disparar el venablo,



Otra antigua iglesia románica en Palencia: la de San Martín.

El vívido
contraste de una
iglesia palentina
con los
camiones de hoy...



El severo paisaje de Villarcazar de Sirga en la llanura de esa provincia.

su brazo quedó paralizado. En su desesperación el monarca gritó pidiendo ayuda. Pero estaba completamente solo. De pronto se dio cuenta que se encontraba en una ermita donde se veneraban los restos de San Antolín, le pidió con tanta fe la recuperación de su brazo, que éste recobró el movimiento de inmediato. Fue entonces que hizo al santo la promesa de erigir en ese mismo sitio una catedral. Y hoy admiramos en ella la sabia conjunción de los estilos ojival y renacentista, y el plateresco del retablo de la *Capilla del Sagrario* con su verja románica, donde está el sepulcro de Inés de Osorio y el arcón conteniendo la momia de la reina doña Urraca. En el trascoro, atribuido a Gil de Siloé, se encuentra la bajada por donde puede llegarse hasta la cripta dedicada al culto de San Antolín. Artistas tales como Juan de Flandes, Juan de Valmaseda y Pedro de Guadalupe trabajaron en sus retablos, dando vida a las figuras con su admirable capacidad creadora.

Paciencia, honestidad y reserva

Palencia, cuna de pastores, mineros, labriegos, hacheros e industriales, albergó hombres de muy distintas razas, de manera que no puede hablarse de la pureza étnica de sus habitantes.

Cada región de España ha creado un arquetipo de hombre psicológicamente diferente, resultado, sin duda —además del cruce sanguíneo—, de lo cambiante de su suelo.

Pero si bien es notoria la diferenciación entre el campesino de Campos, el minero de Barruelos o de Guardo, el pastor de las montañas norteñas y el leñador de Cerrato, es remarcable también un sello común que

aflora en su fuerza moral, su empuje creativo, su paciencia, su honestidad y su... reserva.

Esta reserva de sus hombres es lo que hace de Palencia una ciudad íntima, una ciudad que parece estar a la espera de que la descubran. Y esa espera se presiente. Y su lenguaje escondido tal vez sólo sea un ensimismamiento agobiante que necesita entregar. Pero, eso sí, no al primero que pasa. Por eso me acerqué "más" a ella. Y lo busqué. Lo busqué en sus piedras, en sus calles, en la huella románica, en el camino de Santiago, en sus herméticos castillos. Lo busqué entre el tibio vellón de sus ovejas y en la espiga dorada de sus

cereales. Porque está. Está en el alcor, en el riachuelo, en la ermita, en la estilizada línea de sus picos montañosos, entre el frescor de sus chopos, en el perfil luminoso de sus montes y en la desconcertante transparencia de su cielo. En la figura del palentino que vemos esfumarse lentamente entre las gradaciones tonales de la parda inmensidad. Y en la mujer honesta y creyente.

Quizás más imperceptible, pero está, en fin, entre los adivinados pliegues de esa concepción magnífica de Victorio Macho: el *Cristo del Otero*, que en actitud de recibir a todos los arrepentidos, domina y dominará incansablemente la llanura árida y arcillosa. ♠



Domina la llanura palentina el famoso "Cristo del Otero", de Victorio Macho.

LUSTRE
MEJOR

**AUTOMOVILES
y MUEBLES**

con **GRUMETE 13**

Líquido con silicónes. 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.

Latás 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

FOLKLORE BOLIVIANO

(La Diablada de Oruro)

por TERESA DE LEWIN
PARA AUTOCLUB

La necesidad de una recolección sistematizada de los temas folklóricos bolivianos es imprescindible, así como su actualización, ya que desde hace pocos años a esta parte se está notando el abandono de interesantísimas especies en el agro boliviano, debido precisamente a que las nuevas reformas político-sociales están creando en el campesino una nueva mentalidad que le hace abandonar sus añejas costumbres y tradiciones. Valorarlas en lo que tengan de constructivo y edificante, será labor gubernamental que ayude a revelar la fisonomía de una auténtica cultura boliviana. También es importante que el niño boliviano que, aunque sólo sea por tradición, conoce los temas, valores el arte musical y coreográfico. Actualmente las escuelas carecen casi de material para ese fin.

Comparsas ambulantes

Hablando de la tradición que tiene la "Danza de los Diablos", diremos que Bolivia es el único país donde el diablo baila a su gusto, como ha dicho un eminente coreógrafo. La inmensa gama de danzas mestizas e indígenas, sobre todo del Altiplano, vienen siendo desplazadas en los últimos tiempos por dos danzas criollas: diablos y morenos, o como se las ha bautizado "Diablada" y "Morenada". La primera ha rebasado en

Una visión colorida de danzas criollas que han invadido los pueblos y villorrios de la zona andina

mucho sus centros primigenios de formación en Potosí, en el siglo XVIII, y principalmente en Oruro en los siglos XIX y XX. Es en Oruro donde la danza de los diablos, hispánica por su origen, toma verdadera carta de ciudadanía, entremezclándose con la leyenda y la tradición, hasta constituir el punto cumbre del folklore orureño, que ha invadido a casi toda la región andina. Las numerosas fiestas patronales, eje principal de la vida social del agro, que antes contaban con danzas propias, muchas de ellas de auténtico origen prehispánico, *mimulas*, *chokelas*, etc., vienen ahora adoptando las mencionadas danzas que, de origen más bien ciudadano, se han convertido en ambulantes comparsas que van a todos los pueblos y villorrios de la zona andina boliviana. Y es precisamente "la Diablada" o danza de los diablos (tal su primitivo nombre), la que invade toda la zona occidental. Los estudiosos del folklore boliviano no se han puesto aún de acuerdo sobre el origen de la mencionada danza. Unos la consideran íntegramente india, otros le adjudican origen hispánico.

El origen español

La mayoría de los autores están de acuerdo en que deriva de un auto sacramental peninsular, aunque

es un tanto aventurado el concepto de tal dependencia, por no haberse encontrado el tema representativo de la mencionada danza en los autos sacramentales españoles de la misma época en que ya lo hallamos en los entremeses catalanes. El investigador español don Juan Amades tiene la información documental más completa sobre los orígenes del "ball des diables", que aún se danza en el



Penedes y en Tarragona y en el cual tenemos el eslabón inicial de la farsa representada con tanto boato en el altiplano. "El baile de los diablos" ha sido muy popular desde remotos tiempos, conservándose aún en algunas localidades. Consta la coreografía de una cuadrilla de hombres disfrazados de demonio. En cada localidad se representa con variado carácter, constituyendo algo esencial el disparo de cohetes y el mayor gasto de pólvora. Los personajes entablan diálogos en verso verdaderamente infernales.

El acompañamiento musical se obtiene con tambores destemplados, que suenan con ritmo siempre igual.

La comitiva está formada por San Miguel, un Angel, Lucifer, la Diabla y los Diablos, entre los que hay distintas categorías. Los más antiguos Autos Sacramentales de la península no contemplan la temática del diablo y las tentaciones (carnales), concretándose sólo a la "Representación del Nacimiento de Nuestro Señor", "Al misterio de los Reyes Magos" y al "Auto de huida a Egipto", base fundamental del futuro teatro Místico Español; otros temas como "La degollación de los inocentes", "Herodes y Pilatos", son los desarrollados en los Autos Primitivos, pero nada hubo ahí que tuviera relación con el "Relato" de la diablada. ♠



LUCIFER

LA DIABLESA



**Asegure seguridad
para los suyos...
Asegurándose Ud.**

SEGURO DE VIDA COLECTIVO

POLIZA 14.295

SIN EXAMEN MEDICO

- DOBLE INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE.
- INDEMNIZACIONES POR PERDIDAS ANATOMICAS Y/O FUNCIONALES POR ACCIDENTE.
- BENEFICIO POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE, QUE IMPIDA DESARROLLAR ACTIVIDAD REMUNERADA.

HASTA 40 AÑOS **\$ 40.000.-**

Ley 18.188

DE 41 A 45 AÑOS	HASTA \$ 30.000.-
" 46 A 50 "	" " 20.000.-
" 51 A 55 "	" " 10.000.-
" 56 A 60 "	" " 5.000.-
" 61 A 65 "	" " 3.000.-

- 1.50 mensual por cada \$ 1.000.- del capital asegurable, hasta los 50 años de edad civil.
- 2.- mensuales por cada \$ 1.000.- del capital asegurable, con más de 50 años de edad civil. En cuotas trimestrales.

CON DERECHO A SUSCRIBIR

SEGURO DE VIDA PARA CONYUGE

- RIESGOS CUBIERTOS IGUALES A LOS DE LA POLIZA PRINCIPAL.
- CAPITAL ASEGURABLE: 50 % DEL CONTRATADO EN POLIZA 14.295. PRIMAS PROPORCIONALES.

INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS, ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL, Av. DEL LIBERTADOR 1850 - Bs. As.

ITINERARIO GASTRONÓMICO

por ANGELA SILVA PARA AUTOCLUB

POR LA RUTA DE LAS

No sabe uno cómo empezar a hablar de las especias, porque parece poco respetuoso referirse, sin más ni más, a sus virtudes culinarias, cuando todos sabemos desde tercer grado que si existe el Nuevo Mundo es por el atractivo que ellas ejercían sobre los europeos. En busca de los países de las especias iba Colón cuando tropezó con América, de modo que, sin ellas, vaya a saber lo que sería de nosotros.

Lo paradójico del caso es que quienes venían en busca de las especias acabaron trayéndolas a estas tierras. Y así pimienta, canela, clavo de olor, exquisiteces reservadas antes a las mesas reales, pagadas a precio de oro —“caro como la pimienta”, se decía en Francia—, llevadas en caravanas desde Oriente a Alejandría y distribuidas después por los venecianos como una preciada mercancía para goce de unos pocos, acabaron por ser, con el andar del tiempo, ornato de la cocina casera y popular en América.

Nuez moscada, pimienta, azafrán, clavo de olor y, sobre todo, canela, han sido generosamente usados en España, especialmente en el sur. ¿A qué no le pondrán canela los andaluces?

De allí pasó a América la afición de las especias. Después, el hábito de la comida cosmopolita fue dejando de lado los ricos sabores de nuestra cocina clásica, para reemplazarlos luego, en la práctica culinaria más “snob”, por otros tales como el *curry* hindú, que popularizaron los ingleses, o las salsas de soya chinas, que desde California y Perú luchan por penetrar en América. No hay por qué rechazarlas, pero es tonto renunciar a los antiguos sabores avalados por siglos de experiencia. Platos tradicionales hay como el arroz con leche que no se conciben sin vainilla y canela, feliz alianza de un producto americano y otro oriental. En mi casa se han jactado siempre de hacer el mejor arroz con leche. Ustedes juzgarán, pero la receta que ofrezco tiene por lo menos la garantía de cuatro generaciones.



Los ingredientes son:

- 1 tacita de café de arroz crudo
- 1 ½ litro de leche
- 2 tazas colmadas de azúcar
- 1 chaucha de vainilla
- 1 yema (si se quiere)
- Canela en polvo.

Preparación: Cubrir con agua fría y poner a hervir hasta que se consuma el agua. Agregar entonces la leche, el azúcar y la vainilla, y hacer hervir todo durante 1 ½ hora, primero fuerte y después lentamente, revolviendo de tanto en tanto. Debe haber tomado para entonces un ligerísimo color.

Retirar del fuego y, si se quiere, agregar en tibia una yema.

Espolvorear con canela.

Nuestro amigo el chocolate

América no era, para desilusión de Colón, la soñada tierra de las especias, pero, en cambio, regaló al viejo mundo esa golosina universal (sentimos en seguida que se nos hace agua la boca), que designamos en todas las lenguas con el antiguo vocablo indígena de *chocolate*.

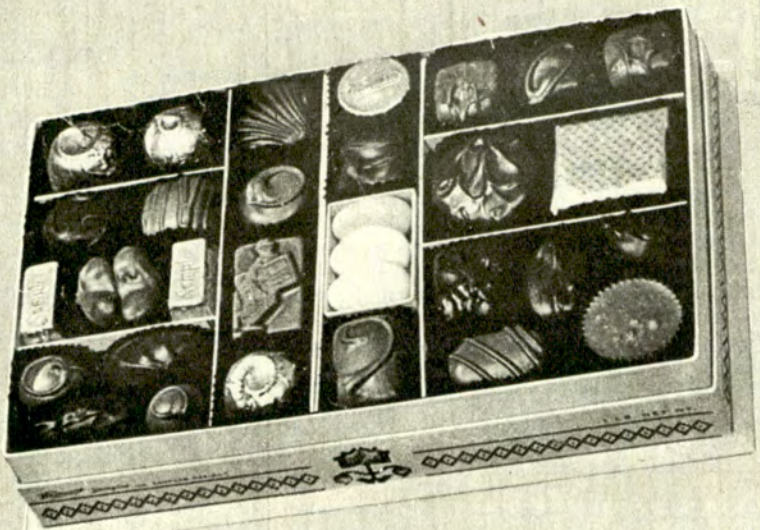


Los españoles lo incorporaron de manera permanente a su dieta diaria como desayuno (prescindiendo soberbiamente del hígado), y el resto de Europa lo convirtió en uno de los pilares de su repostería más fina. ¿Qué sería del Viejo Mundo sin nuestro chocolate? Desde la “*Sacher Torte*” de los vieneses, a la “*Mousse au chocolat*” de Francia, pasando por los prodigiosos bombones suizos, ¿qué quedaría sobre la mesa a la hora de los postres?

Como bebida, sin embargo, en la Argentina, su consumo ha retrocedido bastante. En el siglo pasado era frecuente que el desayuno consistiera en una jicara de chocolate; luego —ya decían los cronistas que la raza se decaía en Indias— el chocolate se reservó para después del teatro. Más tarde ya no se sirvió sino en los cumpleaños, y, en nuestros desanimados tiempos, nadie osa invitar con una taza de chocolate.

Nos quedan, por suerte, los chocolates, los bombones, los helados y, sobre todo, la crema de chocolate con vainillas. Postre casero y, como tal, irrenunciable, riquísimo y bastante inocuo (apenas media barra de chocolate per cápita).

ESPECIAS



Crema de chocolate

Ingredientes:

- 1 litro de leche
- 4 barras de chocolate
- 1 taza de azúcar llena
- 1 cucharada de maicena
- 1 docena de vainillas
- 2 yemas (si se quiere)

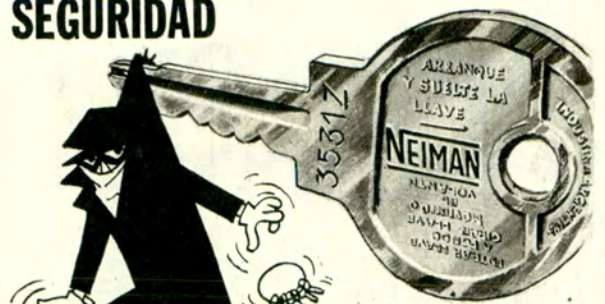
Preparación:

Derretir el chocolate con la leche caliente y agregar el azúcar. Disolver la maicena en un poquito de leche y agregar a la preparación anterior, revolviendo para que no se agrume. Hacer hervir durante cinco minutos, sin dejar de revolver.

Cubrir el fondo de una fuente más bien plana con vainillas y verter sobre ellas, en caliente, la crema. Dejar enfriar.

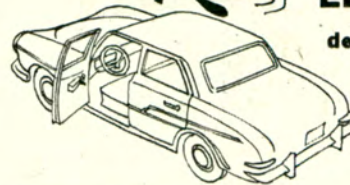
Si se le ponen las yemas, deben ser añadidas a la crema fuera del fuego, cuando todavía está caliente, revolviendo rápidamente. ♠

SEGURIDAD



EVITA EL ROBO!

de **SU FIAT, PEUGEOT, RENAULT, etc.**



ANTIRROBO

PATENTES MUNDIALES
INDUSTRIA ARGENTINA

NEIMAN®

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



SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

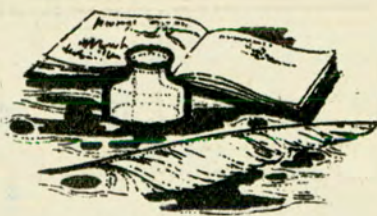
ASEGURAMIENTOS Y SINIESTROS
(SEGURO DE AUTOMOTORES)

PARA AMPLIAR SU ATENCION SE HA HABILITADO INTEGRALMENTE UNA NUEVA OFICINA CON COMODIDADES PARA ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS EN

ESTACION DE SERVICIO ONCE

RIVADAVIA Y AGÜERO - 3º PISO
LUNES A VIERNES, DE 8 A 18 HORAS

Autores y Libros



Libros Recibidos

- GUIA DEL UTILIZADOR DE PIEZAS** industriales en plástico reforzado (Ed. de Vidrotécnica textil, S. A.).
- SARA CAROZZO CHRISTENSEN:** Alud, versos. (Impr. Colombo).
- SALOMON CHICHILNISKY:** Cuentos crueles (Ed. Periplo).
- DANIEL A. BRUNELLA:** La administración de las empresas públicas (folleto) (Ed. Relaciones Públicas Revista Y.P.F.).
- JUAN ANTONIO SOLARI:** Juan Silva Riestra, maestro, patriota y repúblico (conferencia pronunciada en el Instituto Superior de Enseñanza Secundaria, editada por la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales).
- VICENTE E. DE PABLO:** El verdadero Greco (Ed. del autor).
- CARLOS H. APARICIO Y FRANCISCO HERRAN:** Cuentos (premiados en el Concurso "Semana de Salta 1969" Sin mención de editorial).
- JUAN A. BADILLO:** La prenda y su descuento en la venta por mensualidades (Ed. Castellví S. A., Santa Fe).
- NICOLAS GOMEZ:** Compendio de historia de la provincia de Corrientes (Ed. Castellví S. A., Santa Fe).
- ANGEL DODERA LÜSCHER:** La copa invertida, prosa y versos (Ediciones Juventá, Montevideo).
- CARLOS SABAT ERCASTY:** Transpoema XXVII, versos (Ed. Juventá, Montevideo).

- VAHE KATCHA:** Un barco de monos, novela (Ed. Juan Goyanarte).
- FRANÇOISE MALLET-JORIS:** La calle del paredón, novela (Ed. Juan Goyanarte).
- DAVID WEISS:** El espíritu y la carne, novela (Ed. Juan Goyanarte).
- ELISA TRIOLET:** El alma (la era del nylon), novela (Ed. Juan Goyanarte).
- GUY DE CARS:** La víbora, novela (Ed. Juan Goyanarte).
- SILVIO A. RENTERIA:** Plenilunio del alma, misceláneas (Ed. Librería Perlado).
- ULISES R. GIRARDI:** Reforma educativa y ley de educación, folleto (Ed. Crea).
- ALEX COMFORT:** Naturaleza y naturaleza humana (Ed. Proyección).
- BIENVENIDO MARCOS (h.):** Carne y alma de España (Ed. Crónica Española, Córdoba, R. A.).
- OSVALDO L. RUIZ:** Astillas del alma, versos (Sin mención de editorial).
- CONSTANCIO C. VIGIL:** Las enseñanzas de Jesús (Ed. Atlántida).
- HERMAN MELVILLE:** Moby Dick (Ed. Atlántida).
- ALVARO C. ALSOGARAY:** Política y Economía en Latinoamérica (Ed. Atlántida).

ALUD

Por Sara Carozzo Christensen

La generación literaria argentina que está haciendo sus primeras armas se halla generosamente dotada de poetas o de aspirantes a serlo, que luchan empeñosamente contra la agobiadora diversidad de la temática que ofrece la vida cotidiana de nuestros días, y también contra sus propias dudas —que algunas veces se convierten en perceptible desorientación— acerca de la "mejor" manera, de la forma en que debieran o quisieran expresar sus sentimientos. Digo "sentimientos" y quizás habría sido más prudente emplear otro vocablo, porque muchos poetas jóvenes —y también algunos de los que ya no lo son tanto— ponen en evidencia la seducción que sobre ellos ejercen ciertas especulaciones metafísicas (llamémoslas así) más o menos frustradas y no siempre lo bastante coherentes para inspirar un poema "sentido" y para construirlo con claro lenguaje; o simplemente se dejan arrastrar por la corriente de una moda literaria que, pese

a cuanto se diga o escriba al respecto, todavía no ha conseguido un dominio legítimo en la literatura.

La señorita Carozzo Christensen, que inicia su actividad poética —pública— con este volumen, que con acierto e ingenio tituló "Alud", escapa totalmente al aspecto negativo del comentario que precede. Real y fundamentalmente, sus poemas revelan una sensibilidad profunda y capacidad para traducirla. Posee ternura e inquietud; además, maneja el idioma con soltura y conoce el valor de los matices. Quizás debiéramos denunciar el desencanto "literario" de algunas de sus estrofas, sentimiento que, como es natural, no puede ser genuino a su edad —es muy joven— y en los comienzos de su tarea. De todas maneras, nos parece indudable que su persistencia en ella le permitirá, a breve plazo, afirmarse en su camino y encontrar el estilo acorde con su inspiración. Tiene condiciones para lograrlo. (M.G.)

LAS EJECUTIVAS

Por León Herman (Emecé)

Este agudo dibujante, una de cuyas anteriores producciones ha sido comentada en esta sección en otra oportunidad, mantiene en los trabajos que presenta en este volumen las notables características que destacan su ya relevante labor en la caricatura: fina percepción de la naturaleza íntima y de los más disimulados matices del sujeto-objeto que llevará al papel, y una técnica ágil y expresiva para traducir sus impresiones o su juicio.

Sobrios pero completos, sus dibujos consiguen, a menudo con muy pocos recursos gráficos, poner en evidencia la índole esencial del objetivo de su lápiz. Y la ironía —más que la burla—, se revela en cada trazo. Está bien incorporada a la línea.

Las "ejecutivas", las "mujeres de negocios" modernas, quizás no se sientan muy cómodas con el afilado aguijón de las caricaturas de Herman, aunque las heridas no son muy profundas. (M.G.)

SONETOS SENTIMENTALES

Por Isabelita Garmendia

La autora ha trabajado con minuciosa dedicación esos sesenta sonetos que componen el volumen. Los temas abordados son de la más diversa índole; pero todos llevan el sello de la sensibilidad de la señorita Garmendia, que aparece un tanto desvinculada de la agitación que conmueve —y algunas veces perjudica— a la

poesía argentina contemporánea; por lo demás, la más superficial lectura de esos sonetos denuncia que muchos fueron escritos hace bastante tiempo. En general, de todos emana el extraño aroma de una flor guardada durante muchos años entre las páginas de un libro.

(M. G.)

LA ADMINISTRACION DE EMPRESAS PUBLICAS

Por Daniel A. Brunella

Si bien el título de este opúsculo de poco menos de cincuenta páginas, se refiere genéricamente a empresas públicas, en realidad (tal como lo aclara el subtítulo), este meritorio trabajo está destinado a sugerir ideas concretas sobre el tema basadas y vinculadas con la experiencia personal que el autor ha recogido durante su gestión, que continúa, al frente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Se advierte que el Ing. Brunella no se ha limitado a administrar esa empresa con despierto sentido de su responsabilidad, sino que ha penetrado en lo más hondo de los problemas, tan vastos y complejos, de aquel gran organismo nacional, tratando de mejorar su técnica y su régimen económico-financiero y funcional y de ampliar su radio de acción y su eficiencia.

El tema de la explotación de nuestro petróleo estará siempre, durante muchos años por venir, en el orden del día de los problemas de actualidad candente y será

una permanente preocupación para nuestros gobernantes. Quizás esto mismo hace tan importantes las conclusiones que formula el autor, expuestas —como todo lo que dice en este trabajo— con prosa clara, sólidos fundamentos y perceptiblemente firme convicción. Será útil señalar algunas: "las empresas públicas deben organizarse de manera tal que la eficiencia de su gestión no se vea menguada por los vaivenes políticos en la conducción de los países"; "las empresas públicas deben actuar con eficiencia similar, por lo menos, a la de empresas privadas. Sus costos deben ser competitivos y la contabilidad confiable". No menos valor tienen otras reflexiones o recomendaciones del Ing. Brunella, quien, aparte de su conocimiento en la materia que trata, revela aquí una objetividad desapasionada que siempre es difícil de mantener y, por ello mismo, es digna de elogio en este caso. (M. G.)

LOS VIAJES Y LOS DIAS

Por Antonio Requeni (Ed. Rueda)

El autor ha reunido en este volumen cierto número de artículos ya publicados anteriormente en diarios de esta Capital —en "La Prensa" especialmente—, a los que agregó algunos capítulos inéditos que acrecientan el interés de la obra, invariablemente mantenido a lo largo de todas sus páginas, y contribuyen a hacer más amplia la visión que nos ofrece de los países que visitó.

No es necesario reiterar, por bien sabido, el juicio sobre la prosa —la técnica literaria, diríamos con mayor acierto— de Requeni; pero nos agrada subrayar aquí la limpidez de su estilo, la claridad precisa con que expone sus pensamientos y observaciones y, en fin, la mesura con que utiliza los calificativos, que reemplaza, cuando es oportuno, con descripciones breves pero dotadas de un intenso valor expresivo.

Requeni es uno de los pocos escritores-viajeros que logra transmitir la sensación de que ha tratado de pene-

trar en la intimidad del paisaje y en la esencia humana de las figuras que desfilan en sus páginas, y aun cuando, aquí y allá, busca un museo y lo estudia, su versión no es fría, innecesariamente detallista e inevitablemente cansadora para los lectores no especializados, sino que traduce con sobriedad lo que tiene de más vital y profundo la colección o la pieza que ha observado. En ningún momento cae en el fácil alarde de la erudición. Es siempre un escritor y un poeta, y no una "guía" para turistas.

El autor visitó Francia, Holanda, Italia y otros países, y con mayor detenimiento a España. Sus reflexiones son ágiles, porque viajó con las pupilas bien abiertas y el ánimo siempre inquieto. Alguna vez brota de su pluma un comentario acre, como cuando critica —no con mucha justicia, me parece— a la masa de turistas comunes, adinerados o no, que desdennan las "trattorias" demasiado "folkloricas", digamos, de Roma y prefieren aquellas

SERVICIO DE PREVISION



PARA SOCIOS

SEGUROS DE AUTOMOTORES

POLIZA 1 Y 2

COBERTURA ADICIONAL DE RIESGOS EN EL EXTERIOR

EXCLUSIVAMENTE PARA ESTADIAS EN PAISES SUDAMERICANOS

DEPENDENCIAS PROPIAS EN LAS QUE SE PUEDE SOLICITAR INFORMACION Y CONCRETAR ESTE SEGURO:

CONCORDIA (E. R.) • LA PLATA (PCIA. DE BS. AS.) • MENDOZA (M.) • NEUQUEN (N.) • PARANA (E. R.) • PASO DE LOS LIBRES (CTES.) • POSADAS (MS.) • RESISTENCIA (CHACO) • SALTA (S.) • SAN CARLOS DE BARILOCHE (R. N.) • SAN JUAN (S. J.) Y CASA CENTRAL, AV. DEL LIBERTADOR 1850 - CAP. FED.

DESCANSO TOTAL

SILLON AUTOMATICO RELAXIT®

sin palancas ni botones.

Con sola la presión de su cuerpo

12 MODELOS

PATENTE 155522

SENTADO RECLINADO RECOSTADO HORIZONTAL

fabrica y distribuye

teléfono 50-4558

LETTO MAGIC S.A.C.I. • SANABRIA 2943
ZONAS DISPONIBLES PARA AGENCIAS

Autores y Libros



donde son servidos convenientemente, más acá o más allá del Tíber; o cuando sugiere el disgusto que le causan ciertas cosas —de raíz

política algunas de ellas— vistas o sentidas en España. De todas maneras, se lee con placer todas las páginas del libro. (M. G.)

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

Por un equipo técnico de la editora (Ed. Glem S. A.)

Este tema de importancia actual, tanto para los técnicos y mecánicos —especialmente para éstos— del automóvil, como para los propios conductores-automovilistas comunes, que raras veces tienen la posibilidad de interiorizarse de los detalles y del funcionamiento del sistema eléctrico de su vehículo y que, por esto mismo, se encuentran indefensos cuando algo falla en su mecanismo mientras viajan, está tratado en este libro con acertado criterio didáctico y un lenguaje al alcance de todos los lectores, especializados o no; además, abarca todos los problemas prácti-

cos que pueden presentarse y suministra las soluciones adecuadas y posibles. Incluso se ha preocupado la editora de que no falte un capítulo sobre lo que califica como el "tema más cautivante en la moderna electricidad del automóvil", es decir, el encendido a transistores. El libro se lee con interés y las cuestiones tratadas son tanto más fácilmente accesibles para el lector cuanto que el volumen abunda en ilustrativos dibujos, bien concebidos y realizados. La impresión y presentación técnica es excelente. (M. G.)

THE SPORTS CAR

Por Colin Campbell

Ha llegado a nuestra mesa un ejemplar de la tercera edición de esta excelente obra, ahora impresa por Cox and Wyman Ltd., de Falkenham, Norfolk, Gran Bretaña. Se trata de un estudio completo y actualizado sobre el diseño, construcción y rendimiento de los coches sport, muchos de cuyos tipos son, en realidad, los que vemos competir a diario en las fórmulas privilegiadas de carreras, en los más importantes escenarios del mundo. El libro (de más de 300 páginas en esta edición inglesa), de buen estilo didáctico, está profusamente ilustrado con

fotos, planos y diagramas de alto valor técnico, y con juicios y reflexiones personales del autor, objetivamente fundados en su larga experiencia profesional en materia de ingeniería del automóvil, adquirida como ingeniero jefe en grandes empresas constructoras del Reino Unido. Además, durante varios años participó en carreras de velocidad organizadas por diversos clubes.

Es un trabajo que puede ser de positiva utilidad para nuestros técnicos, debiendo lamentarse que aún no se encuentre traducido a nuestro idioma. (M. G.)

BRITISH RACING GREEN

Por Anthony Poitcard

Este libro, notable por su valor informativo y su presentación gráfica está dedicado a relatar la lucha sostenida durante el último cuar-

to de siglo por la fabricantes británicos, mayores y menores, de coches para competir en los grandes premios, es decir, de las máquinas

QUE ES LA PARAPSICOLOGIA

Por Oscar G. Quevedo (Ed. Columba)

El autor, que ostenta amplios y serios antecedentes en el campo de los estudios de psicología y parapsicología —sobre todo en esta última materia, de la que es profesor en varias instituciones docentes de alta jerarquía en el Brasil—, entra a este apasionante tema sin aparentes prejuicios, declara, lo que es tanto más loable cuanto que su condición de sacerdote jesuíta podría comprensiblemente inducirle a adoptar determinados puntos de vista previos. En este breve volumen, cuya misma exigüidad quizás conspira contra la claridad en el enfoque de los hechos y de los problemas, el Padre Quevedo trata de llegar a una "puesta a punto" de las controversias que han surgido, a alto nivel, en la interpretación y explicación de la fenomenología que hoy algunos estudiosos suelen agrupar bajo la denominación flexible —pero que no dice ni mucho ni lo suficiente, a nuestro juicio—, de "parapsicología", pero que desde hace mucho, mucho tiempo se conocía, observaba y estudiaba bajo diversos nombres, entre ellos los de "fenómenos metapsíquicos" (expresión que, pese a lo que dice el autor y a su recurso a la etimología, es de significación equivalente, o casi tanto, a la de "parapsicológicos" que él prefiere y emplea y quizás sea conceptualmente de mayor vuelo) y "fenómenos espiritistas" o espiritualistas, denominaciones estas últimas que el P. Quevedo rechaza con cierto horror intelectual, no comprensible ni justificado.

Sea como fuere, este libro tiene un positivo valor didáctico, aunque sólo sea porque resume y expone casi todo —no todo, ni todo lo que se conoce— lo que se ha podido observar más o menos controladamente desde que Rhine y algunos investigadores más, han concentrado sus esfuerzos en la tarea de medir y pesar... lo imponderable. Es interesante la tentativa declarada por el autor de razonar sin prejuicios o

prevenciones, como ya hemos señalado; pero aunque insiste mucho sobre esto y aconseja observar y juzgar las cosas y los hechos desapasionadamente, no podríamos anotar en su propio crédito ese procedimiento tan indispensable como halagüeño, desconocido por él inclusive en su definición de la parapsicología: dice, en efecto, que ésta "tiene por objeto la comprobación y análisis de los fenómenos a primera vista inexplicables" —en lo que todos podemos estar seria y fundadamente de acuerdo—, para agregar enseguida esta condición: pero que presenten posibilidad de ser resultado de las facultades humanas, en lo que no podemos estar de acuerdo porque limita prejuiciadamente el campo de la investigación e interpretación de dichos fenómenos y establece, además, un forzoso y forzado punto de partida, que con frecuencia es extraño a la realidad que puede ser observada en materia de espiritismo o metafísica o parapsicología o como quiera llamarse a "eso" que el P. Quevedo intenta definir. Esta actitud restrictiva del autor se reproduce en diversos lugares de su obra, porque, aquí y allá, insiste con reiteración en que esto "lo acepto" y esto otro "no lo acepto", o no es aceptable, o no debe ser aceptado, sin justificar su negativa o su preferencia, y el lector siquiera medianamente informado no se siente satisfecho con eso. Porque, en el fondo, pese al interés expositivo del libro, el P. Quevedo deja la evidencia de que su juicio es casi siempre parcial, incompleto y "prejuiciado". Nos habría gustado saber entre otras cosas —sólo mencionamos esto al azar—, cuáles serían las reflexiones del autor ante la experiencia de Bruto, en la víspera de Filipos, que recogió y relata Plutarco. Y respecto de otras muchas cosas, que no podemos traer a colación aquí, brevitatis causa. (M. G.)

de la fórmula 1 que corren en los "Grand Prix". El autor detalla con pasión el proceso de recuperación de esa industria, desde los fracasos que la relegaron a un modesto lugar durante los años que siguieron a la se-

gunda guerra mundial, frente a competidores altamente tecnificados y calificados como la Ferrari y la Maserati, hasta llegar a nuestros tiempos en que los productos ingleses están prácticamente dominando las pistas. (M.G.)

HONORABLE, PERO NO MUCHO

Las recientes investigaciones acerca de la *Cosa Nostra* en los Estados Unidos, mostraron de nuevo la terrible vigencia de la mafia. A esta agrupación delictiva, Norman Lewis le dedica un libro vital, en la *Biblioteca Breve* de Seix Barral. En castellano se titula, precisamente, *La Mafia*. En el original *La Honorable Sociedad*.

Porque, con asombro, asistimos a la descripción de unos señores sicilianos serios, enemigos de toda clase de publicidad, respetables en todas las exteriorizaciones de la vida ciudadana y familiar y con un trasfondo de crueldad fría y asesina. Ya nos dio noticia de esto el admirable *Gatopardo*, del príncipe de Lampedusa. Pero el libro de Lewis trae una historia analítica de las actividades de la famosa Sociedad. Todo el caso de Giuliano, que fue utilizado como instrumento por la mafia y entregado en el momento que se lo consideró inútil, resurge en el libro de Lewis. La mafia no quería procedimientos escandalosos y nada honorables, desde el punto de vista de estos señores vestidos de negro que terminaron por pasar el Atlántico e instalarse en los Estados Unidos, como son los de los bandidos vulgares que asaltan. La mafia, tanto en Sicilia como en los otros lugares de

su nefasta actuación, procuró inventar sistemas que marginaban el código penal, pero que mantenían la compostura de las partes en juego. Por ejemplo, el sistema llamado paradójicamente de proteccionismo. Como se sabe, se le dice a un comerciante o financista que su seguridad está amenazada. Se le ofrece protección. Si no la acepta, un secuestro o una bomba arrojada a su floreciente local, le da noticia que tiene que pagar con regularidad. En esto consiste el *racket*, como se llama a la operación en Estados Unidos. Como en Sicilia, llegó a abarcar los distintos gremios.

También son importantes las páginas que Lewis dedica al riguroso reglamento interno de la que a sí misma se llama la Honorable Sociedad. Es un estricto juego de castigos sin apelación, al que se atreve a franquear los límites tan bien definidos por el "Yo no sé nada", de sus miembros y de los atemorizados testigos de las hazañas criminales con las que pareció terminar el gobierno italiano en alguna ocasión. Pero luego, como sucede casi siempre con la mala yerba, volvieron a brotar. Todo ese submundo vibra con tremenda vida en el libro singular y extraordinariamente informado de Norman Lewis.

SUICIDIO, PERO POETICO

leyendo *El Hombre Protagonista*, de Angela Colombo, incorporado a la colección que dirige en Kraft un lírico de primera fuerza, Emilio Zolezzi y, a continuación, *Febrero Suicida*, de la misma autora, que aparece editado por el Instituto Amigos del Libro Argentino, vemos que en un año (el primer libro es de 1968, el segundo de 1969), se ha operado una evolución de esta poeta.

La alquimia del lenguaje, dado que todos los poetas tratan temas eternos, parece ser la clave del ascenso de un creador de este tipo. Para nosotros es el género más alto, el que ofrece más certidumbre de vislumbrar alguna claridad en el universo que nos rodea y, también, el que menos puede ser objeto de lo que se suele llamar crítica. Comentamos, sencillamente. Expresamos la sensibilización que el poeta nos ha producido. Y pocos pueden encontrar algo tan certero y breve como la frase de Víctor Hugo, que le dijo a Baudelaire que había encontrado un nuevo estremecimiento.

Angela Colombo, nos lo dice nuestra intuición, es una poeta cabal. Tiene lo que llamaríamos el envión próximo al estallido del canto, que define el exaltado recato del poema. Desde su libro de 1968 al de 1969, se ha tornado más restrictiva y, por ese mismo, más fuerte y comunicativa. Brevedad depurada de la estrofa, que examina con más deliberación todo aquello que tiene su raíz en la faz inspirativa. El perfeccionismo externo (y tiernísimo, por cierto) de un poema como *La Abuela*, ya no preocupa a la Angela Colombo de *Febrero Suicida*. Siempre subsiste la nota personal. Siempre lo afectivo transita por sus páginas, sin conceder nada a ningún tipo de sentimentalismo. Pero en el último libro el fuego se ha tornado más alto, la llama más pura y algo así como más perdurable. Pero a los poetas hay que leerlos; no podemos dar más que una idea limitada de la sustancia angélica con la que habitualmente trabajan con destreza y arrojo incomparables.

LA MARIPOSA Y LA VIGA

Baldomero
Fernández Moreno

Primera edición
completa
del libro que revela
una nueva talla
del autor

FERNANDEZ MORENO, SIEMPRE

En la carátula de la edición que ha hecho Rodolfo Alonso de *La Mariposa y la Viga*, los aforismos de Fernández Moreno, al gran poeta de *Versos a Negruta*, le han puesto un Baldomero que no le gustaba nada. Como Córdova Iturburu suprimió su Cayetano y Pondal Ríos, durante un tiempo, trató de extirpar su Sixto (que en realidad es eufónico y se complementa bien con el apellido), Fernández Moreno liquidó su Baldomero. Como liquidó, a su debido tiempo, la chapa de bronce de médico pueblerino, grande y con letras muy perfiladas.

Hay ingenio poético en cada uno de los aforismos de Fernández Moreno. Es bueno por eso y porque nada que tenga que ver con su obra nos es ajeno, que R. Alonso haya dado a la estampa una primera edición completa. Recordándolo al azar, encontramos instantes de singular belleza. Escuchemos la voz de Fernández Moreno: *Es demasiado misterioso el ruido del bosque para que sea producido sólo por las hojas y el viento. Entre lunitas, decía una niña para decir entre paréntesis. Era de carne y hueso y de lunares.*

También esto, que parece aplicarse, más que nunca a nuestro querido Buenos Aires: *Habría que irse de la ciudad y no volver hasta que estuviera completamente terminada.*

Singular personalidad la de Fernández Moreno, de lo mejor y menos discutible que nos trajo la generación que llegó al punto más alto de su actuación un poco antes del advenimiento de la llamada martinfierrista. Hombre admirablemente dotado en lo físico (él y Enrique Amorim, por su señorío y elevada estatura, llamaban la atención en la calle Florida, que cultivaban al atardecer), dice en *La Mariposa y La Viga*: *Ya que no hay más remedio, todos quisieramos envejecer como Lewis Stone.* Como aclaración para las nuevas generaciones, podemos decir que Lewis Stone era el perfecto dandy de cabellos blancos. ♠



VEZELAY Y SU IGLESIA DE

“Figúrese un montón de azúcar en medio de un valle, dominando el iglesia, tan grande que toda la ciudad cabría en ella, con sus habitantes

Merimée admiraba a Vezelay, una pequeña villa del departamento de Yonne que abarcaba en otro tiempo la diócesis de Autun y las tierras del conde de Nevers. De expansión considerable en la Edad Media, su abadía adquirió fama a través del mencionado escritor, quien ejerciera las funciones de *Inspector General de Monumentos Históricos* bajo el reinado de Luis Felipe y se detuvo allí al realizar su primera gira en 1834, narrando luego sus estudios e impresiones.

El pequeño pueblo, que no goza de la popularidad de otras renombradas localidades de Francia, está situado en un paisaje admirable. Ubicado sobre un promontorio cuya forma es la de un plato estrecho, sus pendientes dominan los valles profundos. Callejuelas pintorescas donde se intercalan murallas en ruinas con casas viejas salpicadas a su alrededor de algunas nuevas, se agigantan sentimentalmente en un paradójico contraste con la iglesia abacial de un monasterio benedictino establecido

en el siglo IX en una colina aislada de los alrededores de Avallón.

¿Leyenda o realidad?

Su fundación se debe al famoso Girard de Roussillon, quien hacia el año 860 construyó al pie de la colina de Vezelay, cerca de la Curia, sobre el sitio del pueblo actual de Santo Padre, un monasterio de Hermanas



LA MAGDALENA

por ANA MARIA PEÑA
PARA AUTOCLUB



Vista general de Vezelay y parte del interior de la iglesia de la Magdalena.

espacio de diez leguas a la redonda. En lo alto está situada una gran y sus casas... Es lo más hermoso que he visto en arquitectura románica”

bajo la invocación de los Santos Pedro y Pablo. Destruído poco después por los Normandos, el monasterio fue reconstruido a fines del siglo IX en la cima de la colina y los monjes reemplazaron a las religiosas. Nadie podría haber predicho en sus orígenes los gloriosos destinos de la abadía. Quizás no hubiera salido jamás de la humilde y sombría existencia que tuvo durante sus primeros años si en el siglo XI no se hubiera propagado la noticia de que poseía los restos mortales de la Magdalena. Entonces el

edificio resultó demasiado pequeño, pues su posición sobre el camino de Santiago de Compostela sumado a la creencia difundida de las reliquias que encerraba, hizo que la afluencia sobrepasara sus confines.

Al parecer, según viejos papeles, un monje de nombre Baidilon, bajo el orden del conde Girard, habría arrebatado a Aix, antigua capital de Provenza, las preciosas osamentas consideradas entonces como los restos de la célebre pecadora.

Pero lo cierto es que el culto de

María Magdalena no apareció en Vezelay hasta mediados del Siglo XI, época que marcó el comienzo de la asombrosa fortuna de la abadía.

Peregrinos y juglares

Como si de sus entrañas hubiera brotado una fuente o manantial de agua milagrosa, Vezelay, de la noche a la mañana, emuló casi a Jeru-





Imponente capitel de la iglesia de la Magdalena sobre la colina de Vezelay.



El templo de Vezelay se levanta frente a tradicionales viviendas de la villa.



Vista general de la parte posterior de la famosa y bella iglesia de Vezelay.

salén, Roma o Santiago de Compostela, convirtiéndose en uno de los lugares más populares del mundo cristiano, hacia cuya montaña convergían los peregrinos de todas partes del mundo.

Los cantares de gesta del fundador de Vezelay, Girard de Rousillon, fueron esparcidos y recogidos por los juglares que atraían aún más el peregrinaje y daban gloria al monasterio.

Para el día consagrado a la memoria de María Magdalena (22 de julio) la afluencia de los extranjeros era tan grande que no encontraban alojamiento en la ciudad y alrededores de la iglesia, como tampoco tenían cabida dentro del claustro y en el templo. Se apiñaban en las calles y pasaban las noches en rincones sobre lechos de paja. Los caminos abiertos por la fe absorbían una corriente comercial intensa y las procesiones de la pequeña villa igualaron en renombre a las famosas de Beaucaire y San Bernardo. Enriquecida por las ofrendas de los peregrinos y las visitas de los extranjeros de todas partes, la abadía conoció en los siglos XI y XII un período de prosperidad inaudita. Reconstruida desde los comienzos del siglo XI en el estilo románico, el coro y el crucero habían sido consagrados en 1104; la nave, indudablemente se reconstruyó poco después y el nartex se terminó entre 1145 y 1152. Debíó ser a fines del siglo XII, cuando el coro, el crucero, el campanario y la fachada se rehicieron, esta vez en el estilo ojival que comenzaba a florecer. La iglesia tenía entonces sus dimensiones y su fisonomía actuales, con una longitud total de 120 m., superior en cerca de 10 a la de Nuestra Señora de París.

Decadencia de la abadía

Después de haber asignado al monasterio extensos dominios, Girard de Rousillon, obtuvo del soberano Pontífice extraños privilegios para los religiosos, destinados, según el pensamiento del fundador, a asegurar la independencia de la abadía. Pero lamentablemente, esas inmunidades fueron el comienzo de las tribulaciones pues los abates de Vezelay, tomando la carta de su fundación, agitaron a todos los elementos agrupados del

mundo feudal, proclamándose soberanos dentro de su dominio y no reconociendo más que la lejana supremacía de la Santa Sede. Pretendían escapar así a la tutela espiritual de la poderosa abadía de Cluny, de la soberanía feudal de los condes de Nevers, y a la jurisdicción del obispo de Autun. Unos y otros debieron encontrar sus más fervorosos aliados entre sus mismos padres, los burgueses de Vezelay. En 1106, durante la primera de las intrigas, el abate Artaud fue masacrado. Reprimido el movimiento, el despotismo de los abates se hizo más duro y la revuelta estalló de nuevo en 1152.

Apoyados por el conde de Nevers, los burgueses despojaron la abadía e hicieron prisionero al abate Pons de Montboissier, exigiendo una comuna y desafiando durante tres años los anatemas y las excomuniones lanzadas por Pons desde su exilio. La intervención del rey y del Papa se hizo imprescindible para restablecer la ventaja en favor de la abadía.

Este episodio histórico marca el punto culminante de la potencia de la abadía, a la vez que el comienzo de su declinación. Los sucesores de Pons de Montboissier dejaron escapar las prerrogativas que el enérgico abate defendiera ásperamente, pero que se hacían inconciliables con un nuevo orden de cosas. Además, estallaron discusiones (siglo XIII) sobre la autenticidad de las reliquias de la Magdalena, agotando la fuente misma de las riquezas de la abadía. Los peregrinos desaparecieron poco a poco de los caminos de Vezelay, un aflojamiento se produjo dentro de sus reglas y cuando una bula de Paulo III secularizó la abadía, el 30 de enero de 1538, después de mucho tiempo, la anciana rival de Cluny había perdido su prestigio.

Los abates comendatarios no estaban hechos para conseguir su restitución. Para ellos la abadía reducida a rango de colegio no era más que un beneficio agregado a otros. La Revolución sorprendió al colegio en plena decadencia. Una decisión del departamento de Yonne, del 6 de diciembre de 1790, la suprimió. Y ese fue el fin, silencioso y oscuro, de una vida casi milenaria que tuvo sus días de grandeza... Pero en cuanto a su arquitectura y escultura, la Iglesia de la Magdalena es siempre motivo de interés y curiosidad por parte de los estudiosos y turistas amantes de la belleza. ♣



ARIES:
Amor en domingo, tristeza en lunes, viajes a partir del viernes. Progreso acelerado. Amigo llega contento. **Siga en Teleonce!**

TAURO:
Luna en Escorpio. Energía en reservas. Una lástima. Puede moverse sin trabas. Buen Gusto. **Siga en Teleonce!**

GEMINIS:
Cuando no hay interferencias, son como el oro: valen lo que pesan. Hechos y no palabras. Todo eso. **Siga en Teleonce!**

CANCER:
Sábado criollo. Responsabilidad total. Punto y aparte. Prevalcen los días favorables. **Siga en Teleonce!**

LEO:
Pujanza expansiva. Importantes noticias. Otra vez, cuidado. Buenos consejos. **Siga en Teleonce!**

VIRGO:
Fortalece el desarrollo sistemático sin sobresaltos y no se arredra ante alguna dificultad imprevisible. **Siga en Teleonce!**

LIBRA:
Las horas de sueño, tienen su límite. Sorpresa en estación subterránea. Alegría. **Siga en Teleonce!**

ESCORPIO:
Transtornos hepáticos propios del signo. Utilidades proporcionadas a la inversión respectiva. Paso al frente. **Siga en Teleonce!**

SAGITARIO:
Los extremos se tocan. Persona en bar. Las horas pasan de prisa. Situación definitivamente ganada. **Siga en Teleonce!**

CAPRICORNIO:
Reavive tiempo presente. Extroversión bien "temperada" como los violines Stradavarius. **Siga en Teleonce!**

ACUARIO:
Inteligencia despierta. Cuidado. Un viejo amor en escena. Deberá poner sus dudas bajo la lupa. Arriba! **Siga en Teleonce!**

PISCIS:
Actividad Social: Como mínimo, algún acto por semana. Por lo general, más de uno. Optimismo sin igual. **Siga en Teleonce!**



Argentina en el mundo

MIGUEL CANO O'DONNELL

Hace poco, el cable acercó a las redacciones periodísticas la siguiente noticia: por tercera vez, en el término de tres meses, un argentino gana concursos de pintura efectuados en Estados Unidos.

Lo curioso es que ese argentino ha salido muy pocas veces de nuestro país. Nació en Mendoza, residió en el Chaco, y vive en Buenos Aires.

Dos amigos suyos viajaron a los Estados Unidos y llevaban posters de Cano, decidieron —sin que su autor lo supiera— presentarlos en concursos que se realizaban en aquel momento: noviembre de 1969.

Consecuencia en esa espontánea iniciativa fue la consagración del artista mendocino: Obtuvo dos medallas de oro en el concurso organizado por el "Brooklyn Museum Art School", de Nueva York, con su "poster" "Death", y también el primer premio y mención honorífica en el concurso del Fontainebleau, *Fine Arts Association*, con su poster "Stars".

Más recientemente, en enero de este año, Cano O'Donnell ganaba su tercera recompensa en el país del norte: primer premio y mención honorífica en la última muestra de arte de la "Idyllwild Arts Foundation" de la Universidad de Southern, California; con su poster "Young".

En la conocida revista "Look", dice el destacado crítico norteamericano Bernard Mc Donald: "Cano O'Donnell es la perfecta reencarnación del genio demoníaco de Aubrey Beardsley con la diferencia de que lo manifiesta o expresa con una ternura infinita y una maravillosa textura...".

Vincent Harrison, crítico de arte del "New York Times", publicó el siguiente comentario: "En este nuevo tipo de expresión que son los posters, el genio creador por excelencia se traduce en un solo nombre: Miguel Cano O'Donnell, un argentino que rompe los esquemas agresivos de la juventud actual para retomar la trayectoria de la poesía y la ternura...".

El artista cuya labor reseñamos ha obtenido varios premios en concursos de pintura realizados en la Argentina, y también en Río de Janeiro en 1967.



Ha sido, además, miembro fundador y secretario del *Teatro Universitario* de la Universidad Nacional del Nordeste, organismo que obtuvo el primer premio en el *Concurso Nacional de Teatros Universitarios*, realizado en Necochea en 1969; integró el *Coro Polifónico de Resistencia*, Chaco, conjunto que representando a la Argentina ganó el *concurso Internacional para Coros Polifónicos* realizado en Arezzo, Italia en 1968; fue secretario general de la *Agrupación Gremial de Educadores del Chaco* y subdirector del suplemento literario del diario *El Territorio* de Resistencia. Ha publicado ensayos sobre temas de filosofía y literatura y varios cuentos cortos. En la actualidad es presidente del "Teemler's Club Argentino", institución dedicada a canalizar las inquietudes artísticas de los jóvenes menores de 26 años.

Posee, además, los siguientes títulos: maestro normal nacional, bibliotecólogo, profesor de matemáticas y acaba de graduarse de arquitecto en la Universidad de Buenos Aires.

Cano O'Donnell nos da su interpretación acerca de la naturaleza del poster: "Se trata de un "affiche" realizado con más sentido artístico que comercial. Es un nuevo tipo de expresión plástica que está muy en boga en los Estados Unidos".

Finalmente y con el propósito de explicarnos, en alguna medida, el "caso Cano O'Donnell", le preguntamos: ¿Cómo pudo usted hacer tanto en tan poco tiempo?

—"Porque todo lo que he hecho —responde—, tanto en concepto de estudio como de trabajo, me ha interesado profundamente. Si tuviera que estudiar medicina, por ejemplo, tardaría años en aprender una materia".

La última pregunta que le formulamos tiene una muy especial justificación: Miguel Cano O'Donnell acaba de cumplir 23 años...

ADOLFO ANDRADE

El bailarín argentino Adolfo Andrade llegó a París en 1955, después de haber actuado en diversas salas de nuestro país con el Ballet "Apolo", que él creara en Buenos Aires cuatro años antes.

Había viajado hacia el viejo continente deseoso de evolucionar, madurar y afinar su expresión artística, de modo que cuando el Marqués de Cuevas lo "descubrió" en la Ciudad-Luz y lo contrató como bailarín so-

lista de su famoso Ballet Internacional, seguramente habrá pensado que su verdadero destino comenzaba a cumplirse.

Así fue, en efecto. Después de haber actuado con el renombrado marqués, fue contratado, en 1957 como "Danseur Etoile" del Ballet-Theatre de Maurice Béjart. En 1958 protagonizó "Le rendez-vous manqué", sobre un libro de la novelista Françoise Sagan, interpretación que lo reveló ante el público de Nueva York y que luego habría de representar en varias ciudades de Europa. Después, como "partenaire" de Janine Charrat actuó una temporada en París y realizó una gira por el Extremo Oriente.

LUIS ALBERTO RIVAS



Muchos son los argentinos que cumplen brillantemente actividades científicas, artísticas o profesionales en distintos países del mundo.

Constituye un legítimo acto de justicia hacer conocer la labor que desarrollan por el reconocimiento de méritos personales que ella comporta, y también para satisfacción de sus compatriotas, ya que en muchos de estos casos, aquella actividad es poco menos que ignorada.

El médico dentista Luis Alberto Rivas, nacido en San Salvador de Jujuy el 20 de octubre de 1934, hizo estudios primarios y secundarios en su ciudad natal y en 1957 obtuvo el diploma de dentista en la Facultad de Odontología de la Universidad Nacional de Córdoba.

En 1958 viajó a Alemania Occidental para perfeccionarse en la Clínica Universitaria Máxilo-Facial de Bonn.

Desde 1960 hasta 1963 actuó como asistente contratado en esa clínica y en 1963 presentó su tesis doctoral en la Facultad de Medicina de dicha Universidad de Alemania obteniendo, a través de una investigación científica, el grado de doctor médico dentista. Luego de haberse graduado fue designado asistente científico médico a cargo del Hospital Universitario para Cirugía de Cara y Maxilares de la capital de Alemania Occidental.

Es autor de gran número de trabajos científicos; cabe mencionar entre ellos a los siguientes:

La Fundación Alemana para Cirugía Máxilo-Facial publicó en 1966, en el tomo XIII de sus "Anales", página 158 y siguientes, su trabajo "Solución quirúrgica epitésica para tumores malignos máxilofaciales", "Tratamiento de las fracturas máxilofaciales en niños", publicado y presentado ante el XXIII Congreso Dental Mundial de París, 1967.

En abril de 1969 fue invitado al Congreso Internacional de la especialidad efectuado en Madrid. Presentó en esa reunión el trabajo "Tratamiento quirúrgico de las fracturas máxilofaciales", que se publicará en España.

Ha disertado en Congresos de la especialidad realizados en Bonn, Bad Homburg, Colonia, Münster, Karlsruhe, Madrid, París, etc.

Actualmente es médico jefe del servicio de Cirugía Máxilo-Facial de la Clínica Universitaria de Bonn; catedrático de la Facultad de Odontología de esa ciudad y miembro del Tribunal Alemán Universitario Examinador en la asignatura "Clínica quirúrgica especial", cumple trabajos de habilitación para obtener el grado de docente privado.

Asimismo, dicta en la Facultad de Bonn los cursos teórico-prácticos para post-graduados que se realizan sobre su especialidad.



En 1959 bailó en el festival de Edimburgo con la compañía de Jean Babilée e hizo una gira por Brasil. Para esta ocasión creó la coreografía "Orfeo".

En 1960 participó como "Danseur Etoile" en los Ballets Europeens de Leonide Massine en los festivales de Nervi y de Edimburgo, nuevamente.

De regreso en París, montó para la televisión francesa un ballet inspirado en un poema de Federico García Lorca, que bailó con Claire Sombert.

Desde entonces y hasta 1962 actuó como "premier danseur étoile" de la Opera de Munich y luego en el mismo carácter en Canadá, otros teatros de Alemania Occidental y finalmente en giras por Africa del Norte.

En la actualidad se desempeña como bailarín y coreógrafo de la Televisión Francesa, en París. ♠

Itinerario: Neuquén-Zapala-Junín de los Andes-San Martín de los Andes-San Carlos de Bariloche

Este camino es pavimentado hasta Zapala y luego de pasar por Junín y San Martín de los Andes sigue hasta La Angostura el camino de los Siete Lagos.

- 1219 NEUQUEN (acceso). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Boulevard 25 de Mayo y B. Rivadavia. Tel. 2131 y 928.
- 1328 **Cutral-Có**. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida).
- 1405 **ZAPALA**. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Presidente Avellaneda y Uruburu, Tel. 85.
- 1490 **Aguada Florencio**. Estación Caminera y Motel del Automóvil Club Argentino.
- 1578 Empalme con la ruta complementaria "d", que seguiremos hacia La Rinconada.
- 1578,5 Puente río Aluminé (una mano).
- 1579 **La Rinconada**. Estación caminera y motel del Automóvil Club Argentino. Seguimos hacia Junín de los Andes.
- 1600 Puente río Chimehuín.
- 1601 Aeródromo.
- 1603 **Junín de los Andes**. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 1607 Puente río Curruhé.
- 1616 Puente río Quilquiuhé.
- 1623 Puente arroyo Chapelco Grande.
- 1625 Puente de una mano.
- 1629 Puente arroyo Chapelco Chico (una mano).
- 1634 Puente arroyo. La Vega Maipú. Almacén.
- 1638 Puente angosto.
- 1638,1 Villa Vega San Martín.
- 1638,5 Villa La Cascada.
- 1643 **San Martín de los Andes**. Estación caminera del A.C.A. Taller mecánico. Gomería. Camping del Automóvil Club Argentino. Restaurante. Desde esta localidad se seguirá por la ruta complementaria "j".
- 1644 Cuesta Fernán Félix de Amador.
- 1645 Acceso a Villa Mahuida (altitud 1.275 m), base de las canchas de esquí del cerro Chapelco (16 km).
- 1646 Mirador del Lago Lácar y San Martín de los Andes.
- 1648 Acceso a Quila Quina.
- 1652 Vado arroyo Pil Pil.
- 1657 Puente arroyo Partido. División natural de las aguas hacia el Atlántico y el Pacífico.
- 1665 Puente arroyo Culebra.
- 1666 Cañón del Culebra.
- 1670 Empalme con la ruta complementaria "d", que seguiremos hacia la derecha. Hacia la izquierda camino Paso del Córdoba.
- 1671 Puente río Hermoso. Una sola mano.
- 1673 Lago Machónico.
- 1676 Acceso a Lago Hermoso, Nafta. Almacén. Restaurante.
- 1681 Laguna Pudu Pudu.

- 1687 Portada norte del Parque Nacional Nahuel Huapi.
- 1691 Cañada y cascada Vulinagn-Co.
- 1693 Lago Falkner.
- 1695 Lago Villarino. Restaurante.
- 1696 Puente angosto.
- 1698 Lago Escondido.
- 1705 Pichi Trafal. Acceso al brazo norte del Lago Trafal.
- 1706 Hostería. Restaurante.
- 1712 Acceso cascada Pichi Trafal.
- 1715 Puentes de madera angostos.
- 1726 Empalme con la ruta complementaria "L". Seguiremos por la "j" hacia la derecha. La ruta "l" sigue hacia Villa Trafal (25 km) y Confluencia (60 km).
- 1732 Puente arroyo Neuquenco.
- 1733,7 Puente arroyo Peña.
- 1733,9 Puente arroyo Cler-Clo.
- 1734,5 Puente arroyo Mañiú.
- 1734,7 Puente arroyo Los Maquis.
- 1736,1 Puente arroyo La Cantera.
- 1732,2 Acceso al lago Espejo Chico.
- 1737,8 Ruca Malén.
- 1738 Puente arroyo Ruca Malén. El camino costea el lago Correntoso.
- 1740,8 Lago y puente Briley Willis. Puente.
- 1747,7 Laguna Bullines.
- 1748,5 Puente arroyo Chang-Co.
- 1748,8 Lago Espejo.
- 1749 Puente arroyo Arrayán.
- 1750,6 Puente arroyo Caicucó. Acceso a Rincón del Espejo.
- 1751,5 Acceso Ruta a Chile (32 km), a Termas de Puyehué (75 km).
- 1751,9 Puente arroyo La Rana.
- 1753,7 Puente arroyo Las Frutillas.
- 1755 Puente arroyo Cha-Chai Co.
- 1755,7 Puente arroyo Coligüé.
- 1758,9 Puente río Correntoso.
- 1762,1 Villa La Angostura.
- 1760 Estación Caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Gomería. Bar.
- 1764 Cumelén. Country Club.
- 1765 Puente arroyo Bonito.
- 1766 Acceso a Puerto Manzano.
- 1772 Muelle de piedra.
- 1773 Las Estacas.
- 1775 Puente arroyo Ragintuco o del Medio.
- 1784 Las Flores. Bar. Bosquecillo de arrayanes.
- 1788 Puente arroyo Huemul.
- 1795 Santa María. Nafta. Almacén.
- 1796,1 Puente arroyo Los Cipreses.
- 1799 Puente arroyo Los Pinos.
- 1801 Puente arroyo Pedregoso.
- 1802 Bosquecillo de arrayanes junto a la orilla del lago Nahuel Huapi.
- 1803,2 Puente arroyo Quinquitrenco.
- 1805,2 Paso Coihue. Puente arroyo Huelta.
- 1806,9 Puente arroyo Mallín Aguado.
- 1812 Empalme camino a Puerto Huemul. Puente arroyo Castilla.
- 1821 Puente arroyo del Manzano. Tramos de camino con pavimento en construcción.
- 1826,1 Puente arroyo Chacabuco.
- 1827 Se inicia pavimento.
- 1831 Cruce con ruta 237 que seguiremos hacia Bariloche.
- 1834,3 Nahuel Huapi. Puente sobre el río Limay.
- 1839 Puente río Nirihuaú.
- 1844 Paso a nivel.
- 1846 Acceso a aeródromo.
- 1850 **SAN CARLOS DE BARILOCHE**. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida Costanera y Goedeke. Tel. 3000/1.



Itinerario: Neuquén-El Chocón-Piedra del Aguila-San Carlos de Bariloche

Coincide en los primeros 50 kilómetros (Ruta 22) con el itinerario Neuquén-Zapala.

- 1219 NEUQUEN (acceso). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en boulevard 25 de Mayo y B. Rivadavia. Tel. 2131 y 928.
- 1268 Arroyito Challaco. Empalme con la Ruta 237, que seguiremos hacia El Chocón (por camino enripiado: 165 km).
- 1296 Acceso (3 km) al Mirador de El Chocón, lugar donde será emplazado el futuro dique.
- 1354 Acceso a Picún Leufú. Nafta. Gomería.
- 1360 Puente arroyo Picún Leufú.
- 1372 Puente arroyo China Muerta. Empalme camino a El Sauce.
- 1408 Acceso a Bajada Colorada (3 km).
- 1425 Empalme senda a Aguada Florencio.
- 1434 La Teresa. Se reanuda el pavimento.
- 1449 Piedra del Aguila. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Gomería. Restaurante.
- 1476 Empalme camino a balsa Paso Limay.
- 1522 Empalme con ruta nacional 40, que se superpone con la 237 en un tramo de 16 kilómetros. Puente río Collón Curá.
- 1582 Confluencia. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico.
- 1653 San Carlos de Bariloche. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en avenida Costanera y Goedeke. Tel. 3000/1.

Itinerario: San Martín de los Andes-Baños de Epulafquen

- 0 km. San Martín de los Andes. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino.
- 2 Empalme caminos. Seguir al frente.
- 8 Puente arroyo Rosales.
- 14 Almacén. Lago Lolog.
- 19 Aserradero. Seguir hacia la derecha.
- 28 Triple puente arroyo Collunco (angostos).
- 35 Bifurcación camino a Junín de los Andes. Seguir hacia la izquierda.
- 41 Portada sur del Parque Nacional Lanín.
- 45 Lago Corruhué Chico.
- 53 Lago Curruhué.
- 59 Puente de los Pinos.
- 68 Acceso a Puerto Pesquero.
- 74 Baños de Epulafquen.

Itinerario: Zapala-Copahue-Rutas Nacionales 22 y 231

- 0 ZAPALA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida), en Presidente Avellaneda y Uriburu. Tel. 85. Se saldrá de Zapala por la ruta nacional 22 en dirección a Las Lajas.
- 7 Empalme ruta provincial Nº 12, a Primeros Pinos y Lago Aluminé.
- 11 Empalme ruta provincial Nº 3, hacia Covunco Centro (Mariano Moreno): 11 km.
- 15 Puente arroyo Covunco.
- 29 Empalme con ruta provincial Nº 13, a Primeros Pinos (36 km), Lago Aluminé (95 km) y a Lago Moquehue (130 km).
- 51 Cruce accesos a Las Lajas. Seguiremos por la derecha.
- 52 Puente arroyo Las Buitreras.
- 58 Las Lajas. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 60 Puente arroyo Las Lajitas.
- 66 Puente arroyo Liu Cuillín.
- 69 Empalme con la ruta nacional Nº 231. Abandonamos la ruta nacional Nº 22, que sigue hacia Pino Hachado.
- 74 Acceso a Codihué. Puente arroyo Codihué.
- 98 Puente arroyo.
- 101 Huarinchenque. Puente arroyo Huarinchenque.
- 106 Puente arroyo.
- 109 Puente arroyo Yumu Yumu.
- 116 Puente arroyo El Manzano.
- 128 Puente arroyo Loncopué.
- 129 LONCOPUE. Puente arroyo. Nafta. Restaurante.
- 133 Puente arroyo Pichinco.
- 142 Puente arroyo Hualcupen.
- 156 Puente arroyo El Pino.
- 168 Empalme a El Huecú (39 km).
- 173 Puerta de Trollope.
- 179 Bajada a la cascada del Agrio.
- 186 Empalme con ruta provincial 5, a Lago Agrio (Caviahué) y centro termal de Caviahué (5 km).
- 198 Puente arroyo Blanco.
- 201 COPAHUE. Centro termal. Puesto de abastecimiento del Automóvil Club Argentino.

Itinerario: Zapala-Barrancas

La ruta nacional Nº 40, cuya proyección Sur se inicia en Mendoza, alcanza el río Barrancas. Límite provincial Mendoza-Neuquén, en el mojón Km. 652, y atraviesa el centro de la provincia de Neuquén en toda su extensión.

- 0 ZAPALA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 85.
- 14 Empalme con ruta provincial 16 a Paso de los Indios.
- 20 Mariano Moreno (Covunco Centro).
- 22 Puente arroyo Covunco.
- 56 Empalme ruta provincial 10 a Paso de los Indios.
- 59 Bajada del Agrio. Empalme a Las Lajas (41 km).
- 64 Villa del Agrio. Puente río Agrio.
- 84 Puente Paso del río Salado.

- 116 CHURRIACA. Motel y Estación caminera del Automóvil Club Argentino.
- 136 Bifurcación ruta 40. Seguiremos por la izquierda hacia Chos Malal.
- 140 Puente arroyo Pichi Neuquén.
- 143 Empalme camino a El Huecú.
- 161 NAUNAUCO. Camino a El Huecú.
- 158 VILU MALLIN.
- 187 Vado arroyo Truquico. Acceso a El Chojar.
- 190 Puente río Neuquén.
- 196 CHOS MALAL. Motel y Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Gomería. Restaurante.
- 224 Vado arroyo Chacaycú.
- 239 Auquincó.
- 250,5 Acceso camino a Chos Malal.
- 254 La Tungar.
- 265 Cuesta Campos.
- 273 Vado arroyo Chacay.
- 280 Aguada El Pajarito.
- 282 Ruta Ranquil. Nafta. Almacén. Policía control.
- 296 Las Hornillas.
- 303 Puente. Almacén.
- 304 Buta-Co.
- 319 Acceso a Ranquil del Sur (3 km).
- 321 BARRANCAS. Motel y Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Restaurante. Límite provincial Neuquén-Mendoza.

Itinerario: Zapala-San Carlos de Bariloche-Rutas 40 y 237

- 1405 ZAPALA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Presidente Avellaneda y Uriburu. Tel. 85.
- 1414 Empalme con ruta complementaria "C", de acceso a Parque Nacional Laguna Blanca (28 km), a Fortín 1º de Mayo (92 km), a Las Coloradas (108 km) y a Rahue (124 km).
- 1416 El Manzano.
- 1426 El Sauce. Puesto caminero.
- 1442 Los Pozones.
- 1448 Picún Leufú. Almacén.
- 1452 Puente río Picún Leufú.
- 1460 Aguada El Overo. Almacén.
- 1467 Las Cortaderas.
- 1474 El Marucho. Almacén. Gomería.
- 1482 Almacén.
- 1490 Aguada Florencio. Estación caminera y Motel del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Restaurante.
- 1492 Badén arroyo China Muerta.
- 1496 La Negra.
- 1519 Hacia la derecha se comienza a divisar la cumbre del volcán Lanín.
- 1534 Acceso a Las Coloradas.
- 1538 Catan Lil. Empalme ruta a Las Coloradas.
- 1560 SAN IGNACIO. Almacén. Nafta.
- 1578 Cañada La Rinconada.
- 1580 LA RINCONADA (acceso). Estación caminera y Motel del Automóvil Club Argentino. Restaurante. Acceso a Junín de los Andes (39 km).
- 1603 Bajada del Carro Quebrado. Acceso a Sañico y Piedra del Aguila.
- 1632 Empalme con la ruta nacional Nº 237, que seguiremos en superposición con la 40 por espacio de 16 kilómetros.

- 1633 Puente sobre el río Collón Curá.
- 1650 Termina la superposición de las rutas 40 y 237; seguiremos por esta última, pavimentada. Acceso Paso Flores.
- 1662 Empalme con la ruta provincial Nº 49, a Collón Curá.
- 1663 Paso Miranda.
- 1696 Subida del Viajante.
- 1697 Puente río Trafal. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Gomería. Restaurante. Empalme camino a Lago Trafal. Ruta de los Siete Lagos y Ruta por el Paso del Córdoba.
- 1700 VALLE ENCANTADO.
- 1704 Rincón del Creide.
- 1708 La Lipela.
- 1712 Arroyo Carbón.
- 1722 Balsa Llanquín. Puente arroyo Chenque.
- 1729 Puente arroyo Corral.
- 1730 Anfiteatro del río Limay.
- 1733 Rincón Grande.
- 1747 Camino a La Angostura.
- 1750 Nahuel Huapi. Puente río Limay. Límite provincial Neuquén-Río Negro.
- 1753 Empalme ruta nacional Nº 23, a Pilcaniyev y San Antonio Oeste.
- 1756 Puente río Nirihuau.
- 1761 Paso a nivel en curva.
- 1765 Acceso al aeropuerto de San Carlos de Bariloche.
- 1767 Puente arroyo Nireco.
- 1767 SAN CARLOS DE BARILOCHE. Estación de servicio del A.C.A., en avenida Costanera y Goedeke. Tel. 3000/1. Taller mecánico. Gomería. Bar.

Itinerario: Neuquén-Zapala Ruta 22

- 1219 NEUQUEN (acceso). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en boulevard 25 de Mayo y B. Rivadavia. Tel. 2131 y 928.
- 1220 Policía caminera.
- 1229 Colonia Valentina.
- 1234 COLONIA PLOTTIER. Estación de servicio. Taller mecánico. Bar.
- 1244 China Muerta.
- 1252 SENILLOSA. Almacén. Nafta.
- 1269 ARROYITO CHALLACO. Empalme con la ruta nacional número 237, hacia El Chocón y Piedra del Aguila. Seguimos hacia Zapala al frente.
- 1285 Ceferino Namuncurá. Santuario.
- 1313 CHALLACO (acceso). Campamento Parque Y.P.F. Universidad de Neuquén.
- 1324 PLAZA HUINCUL. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 1328 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.
- 1379 SANTO DOMINGO. Paso a nivel. Almacén.
- 1405 ZAPALA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Presidente Avellaneda y Uriburu. Tel. 85. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. ♣



COMISARIA 5 a



El Scopómetro, instrumento de medición para pericias caligráficas fue ideado por el comisario inspector Ricardo Rosset y el comisario Enrique Pisano.

REQUIEM

PARA LOS DETECTIVES DE NOVELA

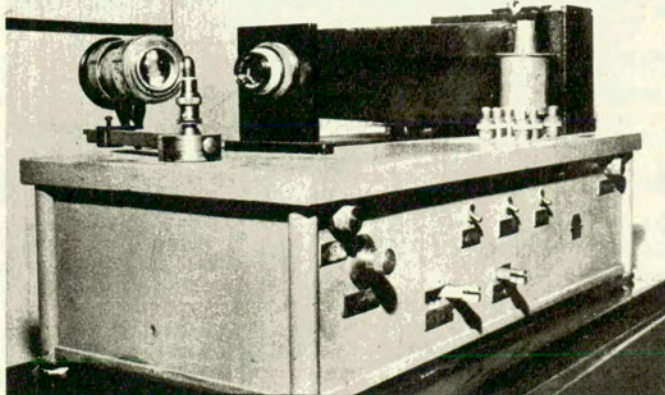


Foto-Comparador creado por el extinto comisario Ernesto Belaunde, punto de partida de las pericias balísticas.

Utilizando complicados aparatos de medición, los expertos de la Policía Federal libran en sus laboratorios las mayores batallas contra el delito, para mantener ese equilibrio metafísico llamado justicia

Si para Edgar Allan Poe, casi padre del género policial, la solución de los dramas estaba en manos del destino o de las fuerzas interiores, siempre impredecibles, de sus personajes, para Sir Arthur Conan Doyle el crimen era motivo de un análisis exhaustivo, susceptible de ser solucionado al amparo de una buena pipa y el es-

tudio de las circunstancias sospechosas.

Sherlock Holmes aporta la vigencia de la inteligencia y la intuición aprovechadas al máximo para encarar un hecho criminal; son tiempos (fines de siglo) en que todavía la ciencia investigativa depende mucho del repentismo de sus detectives. Las policías recién comienzan a esbozar un conjunto de es-

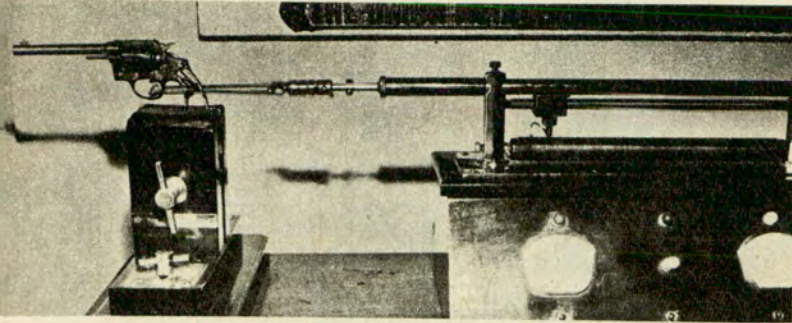
quemias con base científica a partir de los estudios de Alphonse Bertillon (*"Retrato hablado de los delincuentes"*), Francis Galton (incipientes investigaciones sobre los rasgos papilares), etc. Las ciudades crecen, el maquinismo trae el progreso que, como todo acto de civilización, acarrea nuevas formas de delincuencia. No es posible adquirir un Sherlock

en cualquier mercado. Ha llegado la hora de la policía de laboratorio.

El estigma del arroyo

Cuando en la primera década del siglo, Juan Vucetich, un dalmata nacionalizado argentino, esquematiza el actual *Sistema Dactiloscópico Argentino*, los estudios de

Tensómetro Eléctrico. Otro instrumento de investigación inventado y perfeccionado por funcionarios policiales del país.



Henry y Galton son perfeccionados: todo hombre lleva su firma indeleble en la yema de sus dedos. La identificación es un hecho; Bertillon es historia, con su oneroso "retrato hablado". No obstante, el aprovechamiento de los rastros, indicios, claves, que ha dejado un ladrón o un criminal, apasionan a los investigadores. Nace entonces la inquietud de crear aparatos científicos que apoyen al investigador. En Argentina, que ya se ha distinguido por vía del sistema dactiloscópico de Vucetich, se enhebran los inventos. El *Scopómetro* (Instrumento de medición para pericias caligráficas y mecanográficas) fue creado por los funcionarios policiales comisario inspector Ricardo Rosset y comisario Enrique Pisano.

La pericia balística tuvo su primera escalada con la creación del "*Foto-comparador*", sistema Belaúnde, creado por el experto policial del mismo nombre, que permite analizar un proyectil fotográficamente por proyección "rodada", para saber indubitablemente si éste ha sido el instrumento de un hecho delictuoso. El *dispositivo para disparo de armas* fue creado en 1947 por el ya citado comisario Pisano y el oficial inspector Enrique Carlucci. El ya célebre *Gabinete Scopométrico* fue dirigido desde 1912 por el extinto comisario Ernesto Belaúnde, que actuó en su creación, y desde 1920 acaparó todas las disciplinas científicas de la investigación criminal.

El crimen bajo la lupa

Con la introducción del *Gran Microscopio de Comparación* y el *Microscopio Binocular*, las pericias mecanográficas han alcanzado una perfección singular. Es conocido que las nuevas máquinas de escribir de "paso proporcional" o "a esfera",

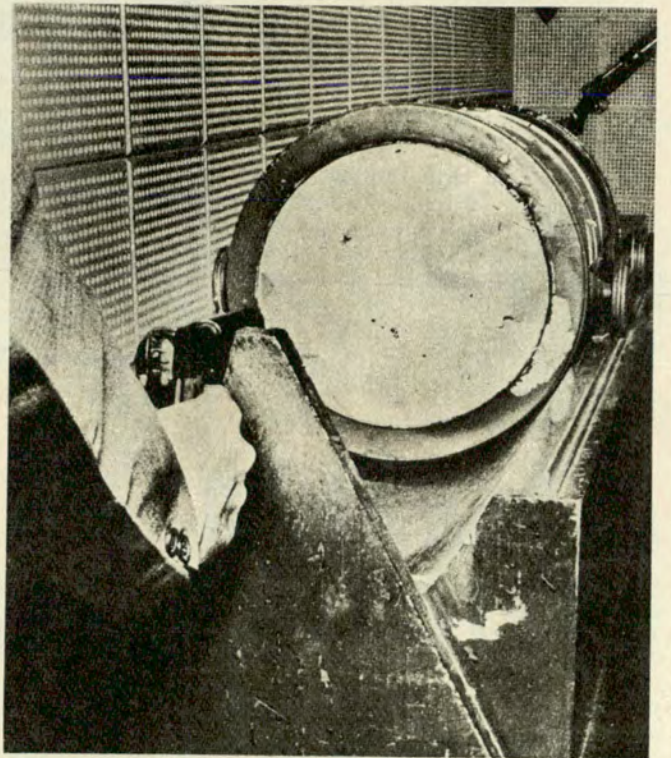
que han adquirido gran divulgación en los medios comerciales, habían resultado un escollo para los expertos. El uso de los microscopios altamente perfeccionados ha logrado que se aventen las dudas y los temores en los casos de defraudaciones y estafas. Por otra parte, el estudio de huellas y rastros de todo tipo, tiene la minuciosa intervención de la *Sección Identificaciones* de la Policía Federal, cuyo *Gabinete Químico* se encarga de todas las pericias biológicas. El crimen es materia para expertos. Pasada la eclosión de la violencia, los técnicos de las distintas ramas actúan sobre las escenas de los hechos, al par que los detectives especializados actúan sobre las conexiones de los mismos. Es posible así que un delito sea esclarecido en breve tiempo para poner bajo la justicia todos los ítems necesarios para juzgar a los responsables.

La sutileza de los medios

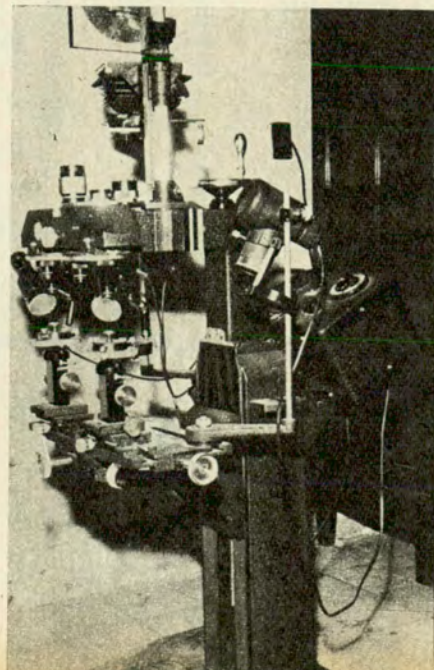
La importancia y los obstáculos de esta tarea que no soñaron ni Poe ni Sherlock Holmes, que entrevistó Edgar Wallace y aprovechó al máximo Georges Simenon, en la ficción, está dada por lo que cuesta hacer un perito en estas disciplinas. De siete a diez años insume la integración de un perito, con cursos continuos y especialización constante. De un cabello o de la adecuada instrumentación de un leve rastro de sangre pueden depender la seguridad y tranquilidad de un núcleo humano. Las románticas deducciones de Sherlock son cosa del pasado. En los laboratorios de la Policía Federal se libran hoy las mayores batallas contra el delito. Y allí reside la mayor esperanza de sostener ese equilibrio metafísico llamado justicia. ♠



Microscopio binocular. Con el uso de estos instrumentos de singular perfección se lucha contra los estafadores.



Este dispositivo para disparo de armas fue creado en 1947 por el comisario Pisano y el inspector Enrique Carlucci.



Gran Microscopio de Comparación con el que en las pericias mecanográficas se ha logrado una gran eficiencia.

El 15 de junio del año 1853 la provincia de Santa Fe firmó un contrato con don Aarón Castellanos. Fue éste un contrato de colonización y, en virtud del mismo, Aarón Castellanos se comprometió a radicar en el territorio santafesino mil familias de labradores europeos, divididas en grupos de doscientas, para formar la primera de las cinco colonias que proyectara fundar en un período de diez años contados desde la llegada del primer contingente de inmigrantes.

Estas cinco colonias debían instalarse en la margen derecha del Paraná y sobre ambas márgenes del río Salado, destinándose a cada familia, en los terrenos que eligió Castellanos, veinte cuadras cuadradas de 150 varas por lado que, transcurridos cinco años de la llegada de los inmigrantes, quedarían en poder de éstos, como retribución de las ventajas que sus explotaciones reportarían a la Provincia en particular y al país en general.

El museo de la colonización

Y Esperanza creció y luchó por las cuatro leguas de la periferia que le habían sido asignadas. La tierra estaba reservada por contrato; pero el cumplimiento de esta obligación fue tenazmente negado y diferido hasta 1875, cuando las entregaron retaceadas, reducidas a menos de la cuarta parte, y ésta fue una de las causas



Plaza central de la ciudad de Esperanza, con el artístico monumento a la agricultura en

ESPERANZA, LA PRIMERA COLONIA AGRICOLA ORGANIZADA DEL PAIS

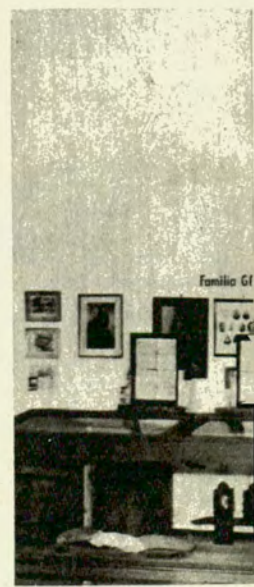
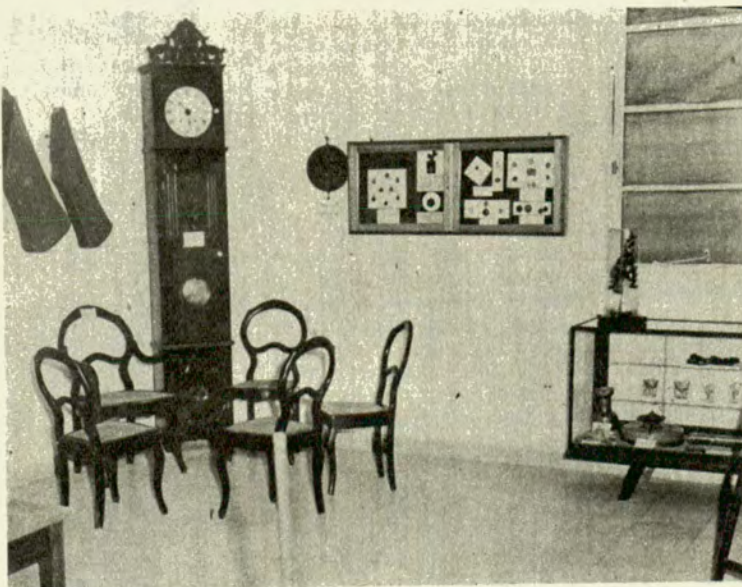
del retraso de la evolución del campo esperancino.

Pero el inmigrante no desmayó; siguió su lucha y así Esperanza floreció...

Y este pueblo hoy, a ciento trece años de su fundación, quiso hacer permanente su homenaje a quienes, gracias a su esfuerzo, embellecieron con mieses a la tierra virgen. Con este fin, en esta hermosa ciudad, distante 37 km de la capital de Santa Fe, se inauguró el 8 de setiembre de 1968 el Museo de la Colonización.

Muchos años pasaron antes de concretar este anhelo de los esperancinos; la dificultad mayor consistía en la falta de local propio. El obstáculo fue al fin vencido gracias a la iniciativa del intendente Juan J. Breques, y el museo fue construido.

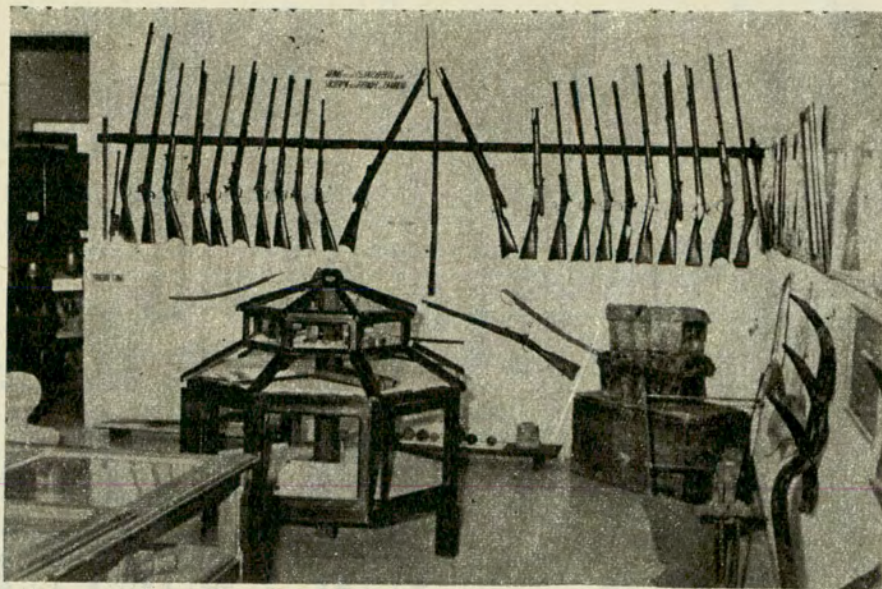
En una de sus salas pueden verse las armas que se utilizaron para contener el ataque de los indios; son el testimonio real de las vicisitudes vividas por los bravos colonos. Se encuentran entre aquéllas los famo-



Se encuentra en una sala del museo el magnífico púlpito, tallado a mano, que perteneció



primer plano y la iglesia parroquial en el fondo.



Sala del museo de Esperanza donde se exhiben armas largas de distintas épocas.

Carabinas, fusiles, arados y rastrillos, eloquentes testimonios de una hermosa aventura

por LIDIA B. CASTRO DE SCIOLLA

PARA AUTOCLUB

Los primeros arados, los primeros rastrillos, los primeros fusiles, los primeros escopetes, los primeros carabinos, los primeros pistoles, los primeros arados *veterly*, de fabricación extranjera y grueso calibre; son cuatro fusiles, una carabina y un fusil con bayoneta de cubo, un tipo de armamento inventado por el Gral. Mackal. Las escopetas son motivo de atención del visitante. Algunas piezas de sistema Lafauchaux presentan culatas con hermosos labrados, obras de verdadera artesanía.

Las armas cortas no son menos llamativas: el raro pistolón de dos caños de manufactura española y gatillo oculto, y una pistola *Montecristo* de dos caños y avancarga.

Los primeros arados

Otros elementos que simbolizan la imagen del colonizador esperancino están junto a las armas: el arado, instrumento forjador de la grandeza de la colonia; las horquillas de madera, la hoz, el rastrillo también de madera, la muela del primer molino de pan, las poleas del molino de don-

de salió la primera harina de exportación.

Los fundadores son venerados en las fotografías, en la lista de los llegados en 1856 y en los nombres de los buques que los trasladaron desde Europa.

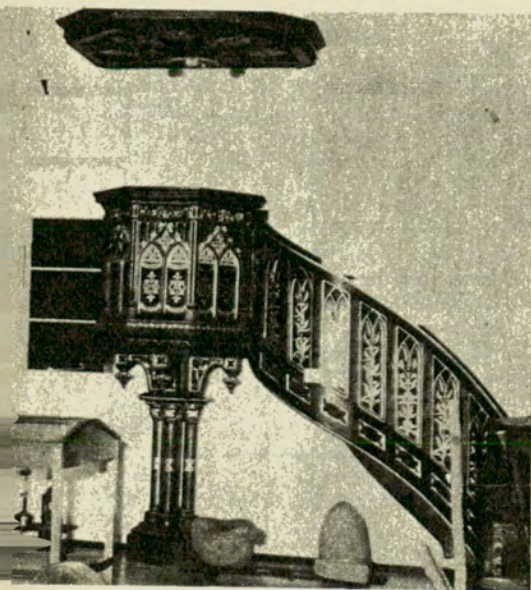
El conjunto de documentos está formado por partidas de nacimiento en Europa, contratos de viaje al país, cartas de Aarón Castellanos al gobernador Seguí, etc.

Las expresiones escritas de los colonos también figuran en este Museo y pueden observarse hojas de periódicos, productos de la inquietud periodística de los primeros pobladores.

También puede recoger el visitante una visión completa del proceso emprendido por los colonizadores, observando los utensilios hogareños y todos los elementos que los acompañaron en su viaje hasta Esperanza.

La vida espiritual del colonio también se revive en el púlpito magníficamente tallado a mano y que perteneció a la primera iglesia católica.

El museo evoca un pasado de sacrificios y de creación. Y el pueblo de Esperanza, esta primera colonia agrícola organizada del país, invita a los turistas a hacer un alto en el camino y visitar su Museo de la Colonización, que de algún modo refleja el laborioso proceso del progreso argentino. ▲



la primitiva iglesia católica de la ciudad.



LOS SALTOS DEL MOCONA

Recatados y casi inaccesibles, fuera de todas las rutas habituales de turismo y muy próximos a la desembocadura del Pepirí Guazú, en el curso superior del Río Uruguay, se encuentran los Saltos del Moconá, una de las auténticas bellezas naturales de la exuberante tierra misionera.

Describirlos resulta difícil, porque lo es transmitir la imagen de su extraordinaria belleza panorámica, encajada en un paisaje lujuriante en el que todos los tonos del verde de la selva se confunden mezclados con los grises de las piedras y el azulclaro de las aguas que se despeñan rugientes y espumosas, en sus casi cinco kilómetros de extensión.

Los Saltos del Moconá eran perfectamente conocidos por los jesuitas, los grandes exploradores de toda la extensa región alemana, y figuran marcados en todos los mapas de la numerosa cartografía que levantaron en sus viajes, no existiendo completo acuerdo sobre el exacto significado de su nombre, aunque se acepta como el más válido el de *Mocoha*, que en la lengua vernácula quiere decir "tragadero" o "sumidero", lo que se aviene perfectamente con sus peculiares características geográficas.

Todo en el Moconá se conjura para crear un clima particular, porque a diferencia de otros saltos, cascadas o cataratas que se despeñan de frente, tan altos como el *Salto Angel* de Venezuela, tan anchos como las *Cataratas Victoria* en el África, o en espectacular media luna como nuestras *Cataratas del Iguazú*, el Moconá lo hace completamente de costado, en un decidido alarde de singularidad.

CINCO MIL METROS DE SINGULAR BELLEZA EN LA EXUBERANTE TIERRA MISIONERA

por PEDRO EUGENIO VIDAL

PARA AUTOCLUB

El muro de piedra

El curso del Río Uruguay superior no se caracteriza por su anchura y a la altura de los saltos corre encajonado entre altos cerros que llegan hasta sus orillas, volcándose totalmente la corriente del río sobre la costa argentina, mientras que del lado brasileño surge un profundo cañón de piedras basálticas, lo que origina, en un trayecto de casi 5.000 metros, una serie de saltos y caídas cuya altura media oscila entre los 20 y 30 metros, según el nivel de las aguas.

Río abajo, el cañón se ensancha paulatinamente hasta confundirse de nuevo con los perfiles de ambas riberas y el río se encaja poco a poco en su cauce natural, entre cerros y restingas de piedras que dificultan la navegación.

No hay ciertamente espectacularidad como en el Iguazú, donde la vista del observador tarda un buen rato en captar el panorama exten-

dido en arco y en el que los anuncios previos, es decir el rumor de las caídas y la neblina que se eleva al cielo, que se oyen y se ven desde lejos, son anticipos de la visión posterior.

Nada de eso ocurre en el Moconá. El Uruguay muestra su faz uniforme encerrado entre altas barrancas y lo único que se vislumbra a la distancia, navegando por el río, es el muro de piedra que interrumpe su curso y en el que, a medida que la aproximación es mayor, se distingue el corte del cañón y las orillas que se alejan en la perspectiva, y siendo la corriente cada vez más impetuosa obliga a atracar en la costa, ya que la navegación se torna prácticamente imposible.

A medida que se siguen los senderos, no hablemos de caminos, a lo largo de la costa brasileña, muchos de ellos labrados en la piedra viva, sorteando los obstáculos naturales, haciendo equilibrios y evitando caídas y resbalones, la vista abarca interminablemente los saltos y el estu-



por se renueva ante cada uno de ellos, porque todos son diferentes y espectaculares.

Difícil acceso

Cuesta aún mucho llegar a los saltos, tanto por vía fluvial como terrestre.

Para lo primero es necesario llegar hasta la localidad argentina de *El Soberbio*, donde es posible conseguir una embarcación a motor con personal práctico en la navegación por el río, requisito indispensable para un viaje.

Desde esa localidad hay aproximadamente de 10 a 12 horas de marcha aguas arriba, y hay que llevar prácticamente de todo para pasar por lo menos dos días de camping, porque salvo algunos pobladores costeros, no hay ninguna otra población aledaña a los saltos.

Hay que incluir, desde luego, equipo de caza, mayor y menor, y de pesca, ya que en las correderas hay abundancia de dorados y surubíes, pudiéndose obtener buenas piezas de hasta 10 y 12 kilos.

Por tierra, a poca distancia de la localidad de San Pedro sobre la ruta 14, parte un camino mejorado de 80 kilómetros que llega hasta la desembocadura del Pepirí Mini, en la cercanía de los saltos; pero en épocas de intensas lluvias se torna intransitable, lo que obliga a proyectar el viaje con mucha anticipación y teniendo en cuenta todas las posibles contingencias adversas.

Actualmente, por donación de 1.000

hectáreas de la firma propietaria, la Provincia de Misiones ha declarado Parque Provincial a los Saltos del Moconá, y se espera que la Dirección de Turismo, conjuntamente con otras entidades oficiales y privadas, emprenda una activa campaña de promoción del turismo, que no sólo facilite con buenos caminos el arribo a la zona, sino que también la complete

con la instalación de hosterías y moteles para proporcionar buenos alojamientos a los viajeros que se alleguen a contemplar esas maravillas de la naturaleza.

Sólo así los Saltos del Moconá podrán salir de su recato y convertirse, como merecen, en lugar de turismo internacional, ya que cada día es mayor el interés por conocerlos. ♠



CHEQUE DE VIAJERO A.C.A.

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 y Casa Central : 3er. Piso (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.

NOTÍCULAS

✿ SORPRESAS DEL TURISMO

Esto nos informa Horacio Estol en su sección dominical de "Clarín", "Viñetas norteamericanas":

"Pennsylvania es un Estado identificado con las minas de carbón y su poderosa industria manufacturera. Por consiguiente, usted nunca ha sabido de nadie que haya ido a Pennsylvania en viaje de turismo, como se va a California, Florida, Nevada, etc. No obstante, la *segunda industria del Estado es el turismo* (la *bastardilla es nuestra*). En 1961 dio un ingreso de mil millones de dólares, en 1968 fueron 3.000 y la proyección para este año es de algo más de cinco mil." No comment.

✿ CONTRA EL ROBO DE AUTOS

La fábrica inglesa Wiltron Security Systems, anuncia que ha desarrollado un perfecto sistema de alarma contra el robo de autos, que ni siquiera un hábil ingeniero en electrónica podría burlar. Todo dispositivo tiene, potencialmente o de hecho algún valor eléctrico. Esta unidad de control está ajustada de modo que su "valor" eléctrico se encuentre en perfecto equilibrio con el sistema del automotor. Así, cualquier desequilibrio, aunque sólo dure una milésima de segundo, pone automáticamente en funcionamiento la alarma. Quedan notificados los propietarios de automóviles.

✿ CUBIERTAS REVOLUCIONARIAS

Goodyear ha presentado en Europa su nueva cubierta llamada "Decathlon", fabricada con polyester y fibra de vidrio. Los ingenieros de la empresa afirman que con este producto promoverán una verdadera revolución en el mercado consumidor. Además de la gran resistencia al desgaste, la "Decathlon" asegura una resistencia 17 % mayor contra el patinaje sobre pavimento mojado, comparada con las mejores cubiertas actuales, y un aumento del 50 % en la resistencia al pincharse, a las magulladuras y los golpes. Parece que, además, su construcción permitirá un ahorro del 10 % en el consumo de combustible.

✿ PARQUE DE LOS PRÍNCIPES

No se trata de una "exclusividad" a disposición de los felices ocupantes de las amarillentas páginas del "Go-

tha"; nada de eso. El "Parc des Princes" es un nuevo estadio deportivo, de singulares características arquitectónicas y funcionales, cuya construcción, según informaciones oficiales estará terminada en 1972. Se utiliza en ella hormigón precomprimido. Tendrá una capacidad de 50.000 plazas, todas cubiertas y con butacas. La visibilidad perfecta está asegurada desde cualquier ángulo; ningún espectador estará a más de 45 metros del punto de juego. Ese Parque de los Príncipes poseerá tres pisos y los partidos podrán desarrollarse bajo cualquier temperatura: el césped estará calentado por medio de unos 100 kms. de cables especiales.

✿ CARNAVAL

En Buenos Aires, según dicen los entendidos el Carnaval está agonizando. Su celebración parece hoy una caricatura del que deleitó a niños y mayores en los lejanos buenos tiempos. Hay quienes afirman que no tardará en desaparecer del todo, por lo menos como fiesta popular.

Sin embargo, parece que convendría desplazar en otra dirección nuestros puntos de vista al respecto y considerar el Carnaval desde otro ángulo, el turístico por ejemplo. Porque llama la atención que los países de turismo tradicional están fomentando la celebración del Carnaval y la incluyen en todas sus agendas de acontecimientos anuales.

Tomemos el caso de Suiza, el país que posee probablemente la mejor organización del turismo y una alta conciencia y sentido de responsabilidad en la materia. Pues bien, la agenda oficial de "acontecimientos 1970" prevé para febrero de este año: "Carnaval tradicional" en Lucerna, Lugano y Basilea; pero "carnaval tradicional" significa aquí promoción activa y organización minuciosa. Este asunto merece ser pensado con seriedad.

✿ ADIOS A LOS SUBMARINOS ATOMICOS

La compañía Sikorsky (en Inglaterra) acaba de perfeccionar un helicóptero que será el arma más letal y segura en la lucha contra los submarinos. Esa máquina está dotada de equipos electrónicos muy complejos y totalmente automatizados, y es capaz de buscar, localizar y destruir el más moderno de los submarinos atómicos con el máximo grado de sorpresa posible. El helicóptero ha sido

denominado "Sea King" (Rey del Mar) y posee, aparte de otras pequeñeces, sistemas de control de vuelo, radar y sonar.

✿ LUCES DE SALVACION

En ocho ciudades de los Estados Unidos —cuatro de ellas en California: Buena Park, Gardena, San Bernardino y Vallejo— se está ensayando una instalación electrónica llamada "Opticom" a bordo de los camiones de bomberos, ambulancias y vehículos policiales. Ese equipo permite al conductor hacer cambiar las luces de los semáforos del tránsito, desde una distancia de más de 500 metros, llevándolas del rojo al verde —pasando por el amarillo—, evitando así las detenciones en las bocacalles cuando más urgencia tienen esos vehículos en avanzar. Veremos qué resulta del ensayo.

✿ PETROLEO EN Y.P.F.

Cálculos estimativos, pero bien fundados, hechos por los técnicos de Y.P.F., prevén que la producción de petróleo en el año que corre alcanzará a 22.087.000 metros cúbicos, con un incremento del 8,8 % sobre las cifras de 1969.

✿ PREFERENCIAS

La importante Revista "Alemania Internacional", informa sobre una curiosa encuesta pública realizada recientemente en la República Federal (Alemania Occidental), para conocer las preferencias del público respecto a los sectores o categorías de gente importante. Se sabe que muchísima gente en ese país admira los títulos y a los militares. Pues bien, para sorpresa de muchos, el orden de preferencias que surgió de dicha encuesta fue el siguiente: 1° los profesores; 2° los dignatarios de la Iglesia; 3° los ministros del gobierno; 4° los grandes hombres de negocios; 5° los príncipes —lo que significa un gran cambio desde 1918, acota el periódico—; 6° los generales.

✿ MUJERES AL VOLANTE

Actualmente, la proporción de conductores —de coches privados— masculinos frente a las del otro sexo, es, por lo menos en Alemania Occidental,

de 11 a 1; pero se estima allá que dentro del próximo decenio la proporción tenderá a equilibrarse: 4,6 a 1.

Una observación curiosa resulta del análisis del tipo de mujer que se sienta al volante: las conductoras aparecen divididas en dos grandes grupos principales, atendiendo a su edad: uno entre los 25 y 29 años y el otro entre los 35 y 44. En el primer caso se trata casi siempre de mujeres profesionalmente activas... y aún solteras.

✿ MILLONES...

Los expertos que siguen con atención el movimiento turístico mundial, afirman que durante el año 1969 los turistas han gastado, en todo el mundo, unos 12.000 millones de dólares; Europa se benefició con el 70 % de los viajes internacionales.

Cabe señalar, que durante los primeros meses del año antes indicado, Italia recibió de los turistas un aporte de 525.000 millones de liras (unos 830 millones de dólares), con un aumento del 5 % sobre los ingresos en el mismo período del año 1968.

✿ ...Y HOTELES

Acaba de constituirse en Europa un poderoso consorcio formado por cinco de las más importantes compañías de aviación del viejo mundo (BEA, BOAC, Alitalia, Swissair y Lufthansa) y diez grandes bancos europeos, que se propone construir hoteles de categoría pero con precios moderados. Las primeras ciudades que se beneficiarán con ese plan fundamentalmente destinado a promover el turismo, son Londres, París, Roma, Frankfurt, Munich y Zurich, con construcciones de un valor aproximado de 21 millones de libras (unos 50 millones y pico de dólares). El consorcio llevará la sigla E.H.C., que significa European Hotel Corporation. ¿Podríamos pensar en algo parecido para la Argentina?

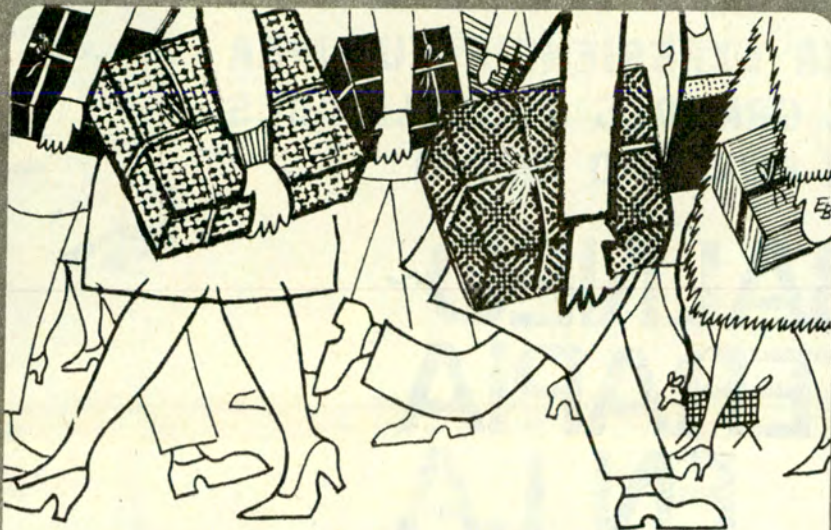
✿ MAR ARMONIOSO MAR MARAVILLOSO

Estos viejos versos del título —¿no son de Espronceda?— nos vienen a la memoria al leer una noticia sobre el crecimiento de la flota mercante mundial, pese a la implacable competencia

del transporte aéreo de cargas. En la actualidad surcan los mares más de 28.000 buques mercantes, cuya capacidad a fines de 1969, superaba los 200 millones de toneladas de registro bruto, lo que significa que en los últimos quince años su tonelaje se ha duplicado. Pero lo más interesante es que aquella cifra aumenta con alrededor de 14 millones de toneladas por año, y contratos de construcción que existen

en la mayor parte de los grandes astilleros del mundo, parecen probar que en los próximos lustros, sobre todo gracias a la producción de gigantescos petroleros, el crecimiento de máxima mundial —que hoy circula bajo el pabellón de 104 países— adquirirá un ritmo cada vez más acelerado.

El viejo mar no cede con facilidad sus privilegios: todavía sigue siendo el camino de la civilización. ▲



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



SOLICITE EN LAS DEPENDENCIAS DEL A.C.A. LAS NOMINAS ACTUALIZADAS

PUBLICIDAD A. C. A.

X 074



MEDICINA

para turistas

**UNA EXPERIENCIA EUROPEA
DE GRANDES POSIBILIDADES
EN NUESTRO MEDIO**

BALNEO~ TERAPIA EN LA ARGENTINA

por OSCAR SERGIO MILLOT PARA AUTOCLUB

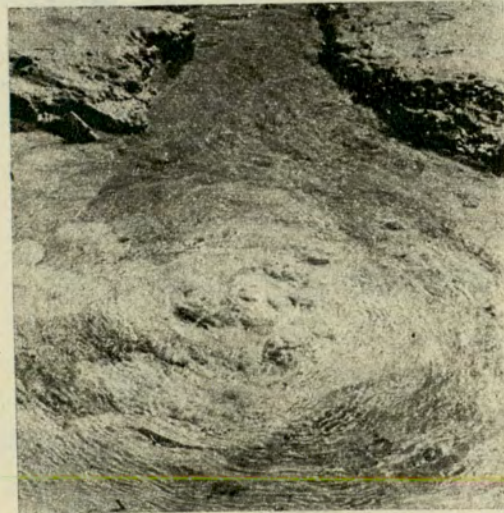
Dada la evolución que ha experimentado el proceso turístico en la Argentina, ha llegado el momento de encarar la fase científica del mismo, esto es, el aprovechamiento de los ingentes recursos naturales de que dispone el país, desde el punto de vista médico y en beneficio exclusivo del turista.

Con esto se lograría aumentar considerablemente el volumen de la corriente turística permitiendo, además, la ocupación de numerosísimos hoteles, pensiones y hosterías durante las cuatro estaciones del año.

No en vano muchos países europeos, en vista de la tendencia de la terapia moderna, orientada cada vez con más énfasis hacia la medicina social y preventiva, han invertido cuantiosas sumas en la renovación o edificación

de modernísimas instalaciones ubicadas en puntos estratégicos y al servicio de la creciente corriente turística que acude a dichos lugares en busca de reposo, recuperación, mayor capacidad de trabajo, mayor rendimiento físico y mental, etc.

Aclaremos que hablar de un centro médico balneo o hidroterápico, de estación termal o climática, etc., no significa que se trate de instalar hospitales o colonias para determinadas enfermedades; no, lo que se busca es poder ofrecer a cada vez mayores contingentes turísticos los recursos naturales que poseemos en diversos puntos del país como son clima, ubicación geográfica, topografía, escenarios naturales, aguas minerales y termales, aire, irradiación solar, etc., científicamente dosificados.



Una surgente de agua termal en la zona que rodea a la laguna de Mar Chiquita.

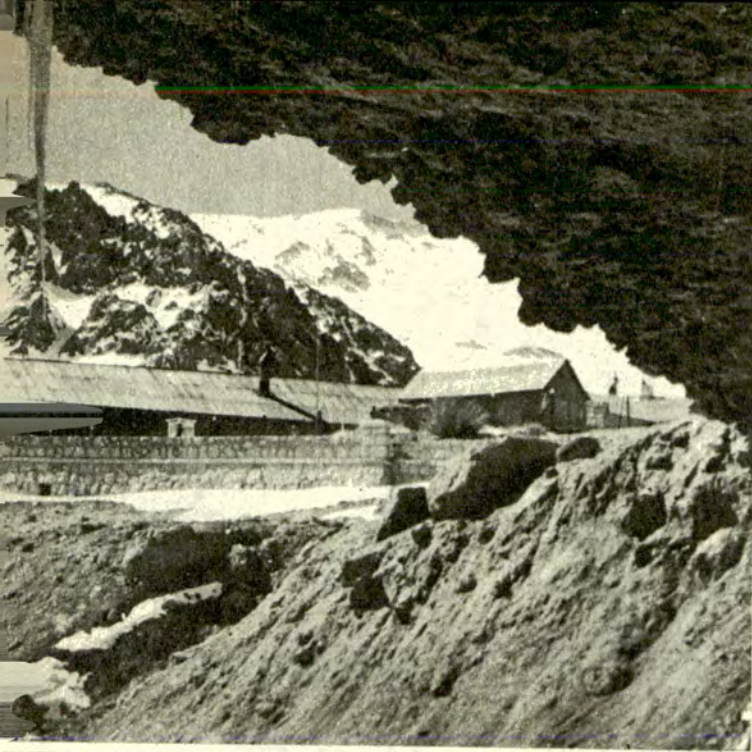
Dichos recursos, de ser utilizados racional y científicamente, pueden resultar medios de gran valor como preventivos, curativos, paliativos o rehabilitatorios de las más diversas molestias y afecciones que aquejan al ser humano, particularmente en nuestra época "taquicronopática".

No olvidemos que la mayor parte de los turistas que se dirigen a distintos puntos del país lo hacen desde grandes centros urbanos. Con sólo mencionar esto, sabemos que la mayoría de dichos turistas son personas sobreexigidas en las actividades diarias, con síntomas de desgaste prematuro, con disminución del rendimiento intelectual y físico, cuyos sentidos están agobiados por ruidos molestos de toda clase, por largas exposiciones frente al televi-

sor o a la pantalla de cine, por abuso de tóxicos, estimulantes y drogas, por aire contaminado, por alimentación inadecuada, por falta del reposo físico y psíquico necesario, etc.

Esto quiere decir que muchos de esos turistas, si bien no están tan enfermos como para tratarlos como tales o enviarlos al hospital, tampoco están tan sanos como para gozar de una vida activa, sin molestias.

Teniendo en cuenta estas circunstancias y contando en puntos estratégicos de nuestro país con las instalaciones y organización necesarias, se puede ofrecer a esos huéspedes las mejores garantías de que su estadía ha de servirles no sólo de descanso y esparcimiento, sino también de revitalización, de recuperación de energías y



Cerros nevados en Puente del Inca en la Pcia. de Mendoza.

cidental la especialidad figura en el plan de estudios de varias universidades, como cualquier otra materia; que en más de 2300 balnearios y estaciones climáticas registrados trabajan más de 3.500 médicos especialistas, es decir, balneólogos. En dichos balnearios existen institutos de investigación dependientes de la universidad o de instituciones privadas, todo con las garantías de una organización casi perfecta.

A esto habría que agregar algunos datos estadísticos que, aunque lamentablemente viejos, igual dan ciertas pautas. En el año 1965, los 230 balnearios entonces registra-

dustria, el comercio en general, etc.

Los tratamientos balneohidroclimatoterápicos no son una panacea ni un *curalotodo*, pero con todas sus modalidades de aplicación y complementados con recursos fisiátricos, dietéticos, medicamentosos y psicoterápicos, ofrecen al hombre de nuestros días al borde de la enfermedad, enfermo crónicamente o al que ha sobrepasado una enfermedad grave, una operación o un accidente, posibilidades insospechadas.

Por lo demás, existen en la Argentina cuantiosas fuentes de recursos naturales, prácticamente inagotables.



Puerta de entrada al camino de acceso al Hotel de las Termas de Reyes, en Jujuy, uno de los centros termales de mayor importancia del Norte Argentino.



Un apacible paisaje en el centro termal de Villavicencio, Mendoza.

fuerzas para nuevas empresas a la vez que, en determinados casos, se aliviarán de síntomas molestos, se curarán de algún trastorno crónico o se fortificarán de tal manera, que no enfermarán tan fácilmente el resto del año.

Cifras que llaman la atención

De lo dicho puede deducirse claramente lo que podría llegar a ser de numerosísimos puntos de nuestra patria si contáramos con centros médicos balneohidroterápicos, estaciones termales, climáticas, etc., aclarando nuevamente que no se trata de centros para enfermos propiamente dichos, sino más bien de centros de salud para

"candidatos" a enfermos.

La dirección de dichos centros debe estar naturalmente en manos de médicos especializados. Médicos balneólogos e hidroterapeutas con experiencia en dicha actividad, cosa que no es tan sencilla en nuestro medio, ya que tanto la Balneología como la Hidroterapia, la Climatoterapia y quizás también la Dietoterapia, son prácticamente desconocidas en nuestra Universidad. La cocina de dichos centros debe ser confiada a dietistas de formación universitaria (lamentablemente aún insuficientes en número) y todos los tratamientos deben ser administrados por personal también formado en la Universidad (kinesiólogos, profesores de educación física, etc.).

A este respecto deseamos aclarar que en Alemania Oc-

dos fueron visitados por un total de 3 millones 700 mil huéspedes, de los cuales un millón fueron enviados por las instituciones del seguro social. Se registraron 67 millones de días de tratamientos, habiéndose prescrito y administrado 22 millones de aplicaciones terapéuticas. Esto naturalmente hace meditar...

La combinación de turismo y tratamientos preventivos, rehabilitatorios o de fortalecimiento, no es sólo un negocio para aquellos que lo realizan, sino también para todos los que de una forma directa o indirecta participan del proceso del turismo, y aquí van incluidos desde los administradores de hoteles y personal médico y auxiliar hasta los proveedores de alimentos, pasando por las empresas de transporte, la in-

Sólo falta que sepamos aprovecharlas inteligentemente en beneficio de la corriente turística y, por consecuencia lógica, de nuestra industria hotelera y turística, a la vez que daremos un impulso a numerosísimas zonas del país, desde todo punto de vista.

Todo esto hay que hacerlo ya, a partir de ahora, porque si no, corremos el peligro de ver pasar en los próximos años los aviones supersónicos cargados de turistas con rumbo hacia otros puntos del continente o hacia Europa (nuestra más fuerte competencia), en donde no sólo se les ofrece esparcimiento, distracción, sino también la posibilidad de aprovechar íntegramente en su beneficio, todos los recursos naturales que nosotros también poseemos y en cantidad. ▲

MEDICINA

para turistas

La influencia que determinados medicamentos tienen sobre el conductor de un vehículo es un tópico que interesa a médicos, farmacólogos, autoridades policiales, jueces y, en definitiva, a toda la población. En general, se tiene una idea poco precisa sobre los efectos de los fármacos sobre los conductores. En una nota anterior ("El alcohol en el tránsito, AUTOCLUB, N° 47, pág. 82), hemos hecho algunas referencias a lo que puede suceder cuando se consume alguna bebida alcohólica y, al mismo tiempo, se ingiere algún sedante, algún "despertador", o bien antirreumáticos o una simple aspirina. Es imprevisible lo que puede suceder en esos casos, por inocentes que sean el remedio y la bebida que se hayan tomado.

No hay, en realidad, demasiadas investigaciones sobre este asunto y, por otra parte, las reacciones de cada individuo suelen ser muy diferentes. Por eso es útil tener en cuenta una serie de experiencias que se han desarrollado recientemente en Gran Bretaña y Estados Unidos. En California, por ejemplo, personal especializado de la policía investigó los entretelones de 772 accidentes mortales acontecidos en las rutas en un período de dos años. El estudio realizado demostró que el 13,2 % de los conductores había ingerido medicamentos de uso normal en la vida cotidiana (barbitúricos, tranquilizantes, estimulantes).

Una revista británica de automovilismo, "Drive", entrevistó a casi 500 conductores de vehículos (incluidos automotores de uso comercial). A todos se les requirió, en el momento de la entrevista, si habían tomado algún fármaco en un plazo de 24 horas. Contestaron afirmativamente 130 personas.

Hace falta investigar

La presencia de los productos farmacéuticos en la vida moderna es un hecho indiscutible. Rara es la persona, principalmente la que habita en un medio urbano, que no consuma de vez en cuando alguna simple medicina. Sin ánimo de proponer "modelos" de estudio o funcionamiento, recordaremos algunas cifras elocuentes que se recogieron en Gran Bretaña, en 1967. En dicho país, los médicos recetaron a sus pacientes, en más de veinte millones de casos, pastillas para dormir; las recetas de tranquilizantes superaron los catorce millones; las de antidepresivos casi alcanzaron a los



LOS MEDICAMENTOS

cinco millones, lo mismo que los anti-histamínicos. Los estimulantes y los fármacos utilizados para disminuir el apetito totalizaron 4.800.000.

Esto da una idea (con todo lo arriesgado que es dar estadísticas de esta magnitud) de lo que significa en un país la ingestión de medicamentos desde un punto de vista cuantitativo. Pero es útil conocer algunos detalles más de la encuesta de "Drive" (reproducida por la conocida publicación española "Auto Revista"): de las 130

personas que habían consumido alguna clase de productos farmacológicos en las últimas 24 horas, 77 las habían adquirido sin prescripción médica y, de ese número, sólo a tres se les había confirmado que podían conducir sin peligro. Los demás no tenían ninguna idea sobre la posible influencia de los fármacos en el tránsito. Quienes habían tomado sus remedios por prescripción médica estaban mucho mejor informados (en general se les dijo que en sus casos específicos no

La influencia de los fármacos no ha sido estudiada aún



Y EL CONDUCTOR

existía mayor riesgo), pero 73 de ellos no fueron alertados de ninguna manera por sus respectivos facultativos.

Los efectos especiales

Estas cifras sólo sirven para acercarnos al tema. Se trata de lo que sucede en otro país, con diferente idiosincrasia, con distintas formas de

vida. Pero los números acentúan un hecho indudable: la gente consume cada vez más fármacos y no existen campañas de esclarecimiento sobre la influencia que esos hábitos pueden tener sobre quienes conducen.

Es útil reseñar algunos de los efectos secundarios que los más difundidos fármacos pueden tener sobre el ser humano. Los *antidepresivos* pueden producir palpitaciones, dificultad para distinguir colores, ansiedad; pueden, eventualmente, confundir la visión.

¿Qué influencia tienen los fármacos en los accidentes? Es éste un tema que no ha sido estudiado exhaustivamente.

Los fármacos que estimulan o disminuyen el apetito pueden ocasionar estados de euforia, aumento de la impulsividad, disminución de la capacidad de raciocinio, etc.

En el caso de los *antialérgicos*, pueden advertirse muchas veces un estado de somnolencia y cansancio. Los *sedantes*, (sobre todo en la gente de mayor edad), pueden causar, además de cierta somnolencia, una falta de coordinación muscular, dificultad de movimientos, etc. Los *tranquilizantes* pueden hacer más lentos los reflejos, producir falta de coordinación, etc.

Insistimos: se trata, en rigor, de posibles efectos secundarios, que muchas veces se advierten en niveles poco importantes. La incidencia del alcohol es imprevisible, y puede llevar esos efectos a grados insospechados, y aun revertir los procesos.

Aptitud para conducir

"Aspectos médicos de la aptitud para conducir vehículos", se llama un pequeño folleto que ha editado la Comisión Médica para la Prevención de Accidentes de Gran Bretaña. Allí se estudian muchos de los problemas que estamos reseñando. Las recomendaciones de dicho Comité insisten preferentemente en el cuidado que se debe prestar a los fármacos que pueden afectar el sistema nervioso central (muy especialmente antihistamínicos y la combinación de barbitúricos y alcohol).

Las pruebas en sangre y orina facilitan la investigación de estos problemas, y no sería difícil —una vez aclarados ciertos aspectos legales— utilizar las que se realizan habitualmente con personas en estado de ebriedad. Todo esto constituye un campo bastante poco estudiado, por cierto, aparte de algunas investigaciones de carácter eminentemente científico que se pueden estar realizando en nuestro país. Y es nuestro propósito, justamente, dar a todas esas posibles experiencias un nivel de conocimiento público. En una próxima nota trataremos de dar una visión general de los estudios que se realizan entre nosotros sobre este tema, sobre el cual la población tiene una idea no del todo clara. Mientras tanto, aguardamos la opinión de los expertos. ▲

con detenimiento. Reseña de algunas recientes experiencias

**ALTA
MONTAÑA**

OPERATIVO TRAVESIA EN EL VOLCAN LANIN

Puesto de Gendarmería Paimun, desde donde se inició la ascensión.



Si bien es cierto que escalar las escarpadas laderas, para llegar a la cumbre del volcán Lanín, situada a 3.776 metros de altura, es ya una empresa corriente para avezados andinistas, en cada expedición surge algo digno de registrarse en los anales de este deporte.

El 17 de diciembre de 1969 a las 12,40 horas, una patrulla militar integrada por soldados pertenecientes al Regimiento de Caballería de Montaña 4 "Coraceros General Lavalle", llegó a la cumbre del volcán ascendiendo por la faz sur (Paimún) y descendió luego por la ladera norte (Tromen).

Para tener cabal idea de la magnitud de esta empresa, conviene interiorizarse de los antecedentes andinísticos de escalamientos por la faz sur del Lanín. Anteriormente hubo dos escalamientos efectuados por dicha faz, el primero hecho por el señor Zwaryzovsky Jaroslav y el segundo por el señor Bernardo Nelson Dikenson.

Al tercer día de la partida, la expedición dejó el Campamento de Altura a las 3 de la madrugada y a las 12,40 los expedicionarios llegaban a la cima, después de nueve horas cuarenta minutos de ascensión y escalamiento en el hielo.

Como constancia dejaron un banderín de la Unidad, en un cofre de metal, como es tradición en tales prácticas, la patrulla retiró los emblemas allí dejados anteriormente por andinistas del Regimiento de Infantería de Montaña 26 y Grupo de Artillería de Montaña 6°.

Después de este acto simbólico, la patrulla descendió desde la cumbre hasta el Puesto Fronterizo de Gendarmería Nacional emplazado en el Paso Tromen.

Es de hacer notar que la patrulla contó en todo momento con la valiosa colaboración del baquiano don Domingo Ailla, poblador de la zona.

Tal es en síntesis, el relato extraído del libro de ruta del operativo "Patrullaje Andino", llevado a feliz término con arreglo a las normas de Instrucción Especial de Montaña - Empresas Andinísticas Estivales - impartidas por la 4ª Brigada de Infantería de Montaña con asiento en la Ciudad Capital del Neuquén.

La patrulla militar estuvo integrada por:

Cordada de Asalto (Guía): Teniente Tristán Luis Revol, soldados conscriptos Jorge Rivera, Luis Escobar, Carlos Cayún y cabo Pedro Horacio Aguilera.

Cordada de Apoyo: Cabo 1º Néstor Silva, con los soldados Marcelo Mancilla, Oscar Urrutia y Rogelio Vivier y el cabo Luis Rudecindo Escalante.

Cordada de Evacuación y Sanidad: Cabo 1º Juan Domingo Vega, con los soldados Miguel Palacios y Ramón Preisinger y el cabo enfermero Pedro Armella. ♣

Una patrulla militar alcanzó la cima por la faz meridional.



Volcán Lanín, el coloso de 3.776 metros de altura, visto desde el Refugio.



El refugio instalado por personal de cuadros y soldados, a los 2.700 metros.



Personal del Regimiento de Caballería de Montaña 4 en la cumbre del Lanín.



Puesto Tromen. Detrás quedó el esfuerzo y la satisfacción del deber cumplido.

**SE DESCORRE
EL TELON:**

PREMIO APERTURA YPF 1970

Organizar la primera carrera del año tiene sus bemoles. No sólo porque después de las vacaciones, todos nos encontramos un poquito remisos, aun psicológicamente, para absorber el nuevo esfuerzo, sino también porque así como los autos funcionan mejor cuando alcanzan su temperatura ideal, los humanos también debemos entrar en calor, para rendir al máximo.

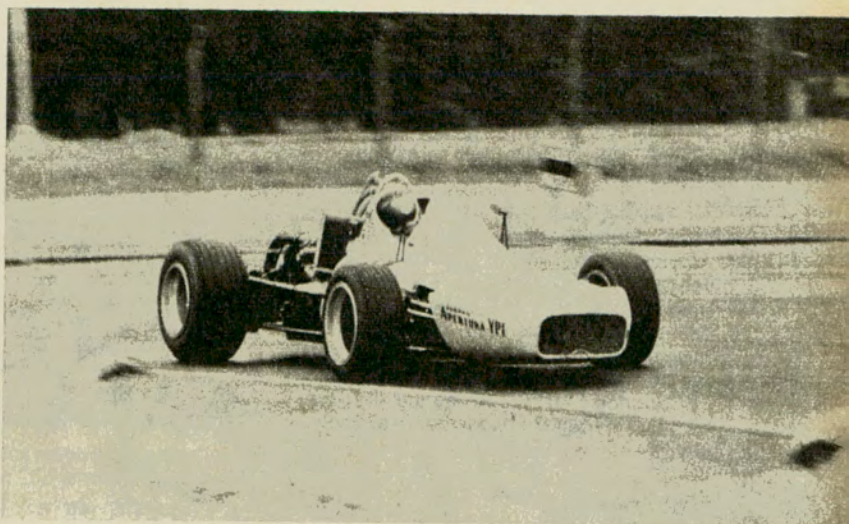
El profesionalismo que ha invadido casi totalmente a nuestro automovilismo, no ha podido sin embargo garantizar un estado plenamente operativo de las diversas unidades, en todo momento y en todo tiempo. A la par que la promoción, la publicidad, los pases de marca y otras características propias de ese profesionalismo mencionado, invaden la escena, aún se advierten algunas lagunas, dignas de la época heroica de la bohemia y el placer de correr en auto, porque sí.

Ello explica en cierta medida, que el esfuerzo del A.C.A. al promover la reunión por el premio Apertura Y.P.F. 1970, si bien ofreció la posibilidad de confrontación y prueba entre todas las categorías, no logró el respaldo del numeroso público que presumiblemente debía asistir.

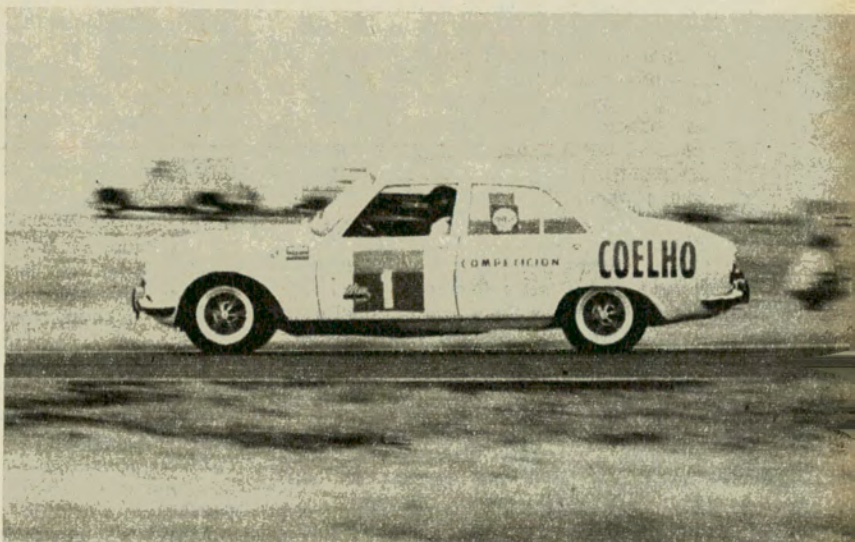
Meteorológicamente hablando, si bien en la mañana del sábado 28 de febrero la lluvia refrescó el ambiente, el A.C.A. indicó la no postergación y el tiempo luego se asoció con un día espléndido, fresco, desusado para la



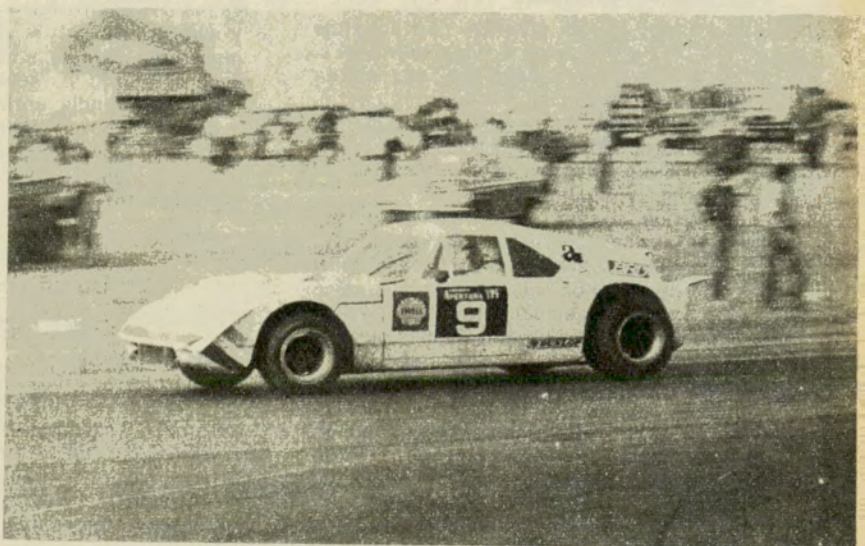
por
**GILBERTO
J. RIEGA**
PARA
AUTOCLUB
Fotos del autor



Bordeu, que reapareció luego de su accidente, obtuvo un meritorio 2º puesto en mecánica argentina fórmula 1, con Dodge.



Mayorga, de excelente manejo, llevó al triunfo en la primer carrera del año, al Peugeot 504.



Copello, cabal ganador de Turismo de Carretera (fórmula B) con Tornado.

época, que favoreció a participantes y espectadores. Lo mismo ocurrió al día siguiente, que aún con temperatura en ascenso, pero debajo del nivel normal, permitió que el autódromo de Buenos Aires, no adquiriera las tórridas características que la fecha podría hacer presumir.

Sábado 28

A la hora de largar la primera prueba, las 14, la pista estaba mojada. El escrupuloso respeto por los horarios, característica aplaudible y que empezamos a ver como normal, hizo que los coches levantaran al comienzo su pequeña cortina personal de agua y que mostrara cómo la ausencia de cubiertas especiales para piso mojado, impedía algo más que acariciar, pocas veces pisar, el acelerador. Uno solo de los coches tenía reflectores para impedir que el agua levantada por las ruedas delanteras llegara al conductor. Puede decirse que esa carrera, con un poco más de agua, se hubiera ganado más fácilmente, aunque todas se ganan allí, con trabajo de boxes, es decir de taller. Fórmula 1 significó para la marca Dodge un positivo halago, puesto que ubicó dos coches en la punta, con Cuvertino y Bordeu en ellos, mientras el eficaz Requejo ubicó su Chevrolet, tercero. Esta categoría sufre, tal vez más que otras, la ausencia de promoción que, círculo vicioso al fin, impide su desarrollo y limita su progreso.

Luego de los grandes, corrieron los chicos. La Fórmula 4, idealmente pensada para conformar los deseos de quienes se inician, mostró un contingente grande de coches y muy disímiles resultados. Puede decirse que la carrera fue atractiva por la cantidad de coches y el circuito bien elegido. Una colisión al final de la recta principal, con coches al pasto, roturas mecánicas, una rueda que vuela, todo felizmente sin problemas personales, puso la cuota de emoción que el público busca, y que es parte indivisible del deporte motor. En la categoría, el triunfo de Renault pilotado por De Rossi, encabezó una nómina de motores de la misma marca, que ocuparon los cinco primeros puestos. Pienso que esta categoría para servir genuinamente de semillero, debería ser controlada y aconsejada en los aspectos conductivos, por pilotos de más experiencia, lo que haría más fácil el aprendizaje de algunos corredores que

no muestran, desgraciadamente, mayores exquisiteces de manejo.

El Turismo de 1.150 a 2.000 cm³, la lucha siempre está entre Peugeot y Fiat. Peugeot, con un modelo 504 al mando de Mayorga ganó en excelente forma, superando a un trío de Fiat que magistralmente conducidos por Rossi, Sáenz y "Napoleón Solo", le quisieron dar guerra, sin lograrlo. El vuelco de Sáenz, sin consecuencias personales, lo dejó de a pie, aunque merecía mejor suerte. Impecable el funcionamiento del blanco 504 de Mayorga y su manejo, tan consistente y firme como siempre.

El sábado se cerraba el programa con Turismo de Carretera (Fórmula B). Las primeras vueltas me hicieron recordar la reunión en que hace años, el TC entró en el autódromo. Los coches estaban tan parejos que entraban juntos en la horquilla. Realmente era un espectáculo que merecía más público. Copello, Di Palma, Cupeiro y Faraoni, brindaron unas pocas vueltas de emoción difícilmente superable. Detrás, otro pelotón, igualmente parejo, mostró la porfía de Pourciel y Begerie, con trompos (demasiados) de D'Angelo. Puede decirse que hubiera sido la carrera si las cosas se hubieran mantenido. El abandono de Di Palma y Cupeiro raleó el lote puntero y sólo la lucha atrás de Pourciel y Begerie mantuvo la emoción. En la llegada sólo 5/10 los separaron, mientras que la diferencia entre Copello (Tornado) y "Cacho" Fangio (Tornado), alcanzó a casi 1 minuto, siendo los únicos en cumplir las 20 vueltas del recorrido total.

Domingo 1º

Puntualmente a las 9 se largó Fórmula 2. En la primer vuelta, al entrar al mixto, se detuvo el coche de Kissling, por un cortocircuito que amenazó incendiar su coche. Barragán puntuó con su Fiat, sin problemas de persecución cercana, pero su motor comenzó a dejar una estela, que luego se transformó en cortina de humo y fue superado por Esteban Fernandino, del equipo del A.C.A., que se adjudicó la



Vista parcial del palco oficial ocupado por autoridades de Y.P.F. y del Automóvil Club Argentino.



El presidente del Automóvil Club Argentino fue requerido por la prensa oral para efectuar declaraciones sobre el desarrollo del programa oficial.



Juan Manuel Bordeu comenta en los boxes alternativas de la interesante prueba realizada.

prueba. Tal vez el esfuerzo a que fue sometido el coche de Barragán (también corrió contra los Fórmula 1 el día anterior) le quitó los halagos de una merecida —por lo mostrado en la pista— clasificación. Hubo pocos coches y no lograron una lucha que apasionara a las tribunas.

Turismo hasta 1.150 cm³ es la categoría más numerosa. Con predominio abrumador de los Renault, la categoría ofrece por su costo y por su interés, un acercamiento al ruido, de quienes sin grandes desembolsos, desean participar en carreras.

El pelotón en las primeras vueltas fue impresionante. En la entrada al mixto, los sistemas convencionales y no convencionales de virar, fueron mostrados. Y allí, pasando el pelotón, dejaba en su conjunto, el rugido que podrían hacer los coches de fórmula 1 internacional. Primero Antelo, Ansaldi y Alonso, y luego entrando en el tema Monguzzi, justamente relegado a partir último por una infracción reglamentaria, la categoría aprobó su nuevo examen. Monguzzi logró pasar al frente y ganar en buena forma, reintegrándose al ruido, después de su accidente en Córdoba. Fue un monólogo de los Renault, como en la categoría Turismo de más de 2.000 cm³ lo fue de Torino. En esta prueba estaba previsto que debería ganar "Larry", no sólo por su reconocida calidad, asimismo por estar su coche preparado con más profesionalismo. Sin embargo tuvo problemas, que no le impidieron ganar, aunque en la práctica lo suyo fue un paseo, sin mayores apremios.

Sport Prototipo, cerraba la reunión. En la pista muchos coches prometían un buen espectáculo, pero la realidad fue otra. Ausente Pairetti, que no pudo largar por problemas mecánicos, abandonando en la primera vuelta Monguzzi y Di Palma (este último reflejo fiel de la "sangre nueva" que empuja con ganas), sólo podía esperarse lucha entre Copello y García Veiga. Pero ocurrió otra cosa. El Chevrolet de García Veiga estaba bien "sintonizado" y Copello se debió dar cuenta que pelear la punta no tenía sentido y se quedó en el segundo lugar, con espíritu aplaudiblemente conservador. La carrera entró en la etapa del tedio. García Veiga viajó muchas vueltas con su puerta derecha abierta (problemas de ventilación) y atrás, desperdigados, seguían Gradassi, Estéfano, Cupeiro y Ruesch. Nada podía pasar salvo imponderables. Así terminó la carrera que pudo ser un vibrante

espectáculo y que sólo fue un tedioso girar y girar. Estéfano se quedó sin combustible, pero esto en mi opinión, no entra dentro de los imponderables. Por encima del esfuerzo del organizador, completo en abarcar todo lo que

tiene cuatro ruedas, hace ruido y enervoriza multitudes, los actores demostraban que había que ensayar aún más el papel. Menos mal que algunas categorías aprobaron con "muy bueno" el examen. ♠



sumamos
un
beneficio

ACA - SADOS

UN CONVENIO PARA SOCIOS

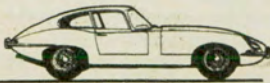
El ACA y la Dirección de Bienestar de la Armada han firmado un convenio mediante el cual los socios del Club pueden efectuar sus compras en SADOS, tanto en su Casa Central (Av. Antártida Argentina entre calles 3 y 5) como en sus sucursales ubicadas en Bahía Blanca (Sarmiento 20), La Plata (Calle 45 N° 377), Mar del Plata (Alberti 2555), Puerto Belgrano (Bernardo de Irigoyen esquina Colón - Punta Alta) y Ushuaia (Av. Maipú esquina Ona).

Para tener acceso en estos lugares los socios deberán presentar su carnet social, o, en caso de concurrir un familiar directo deberá llevar también este carnet acompañado de un documento de identidad.

En reciprocidad, los afiliados a la Obra Social de la Marina, mediante la presentación de su carnet social podrán hacer uso de los hoteles, moteles, recreos, campamentos y balnearios del ACA en iguales condiciones que nuestros socios.



INDUSTRIA AUTOMOTRIZ



Nuevos

El Peugeot 504, de Saffar, tiene líneas equilibradas. Cuenta con un motor tipo XC 6-A, super cuadrado, inclinado a 45° con cuatro cilindros en línea.



Industrias Mecánicas del Estado (IME) continúa actualizando su Rastrojero Diesel, un vehículo de óptimo rendimiento y de consumo de combustible económico.



Calidad de presentación y terminación en un automóvil de modernas características: el Renault 6, que fue presentado recientemente por IKA-Renault.

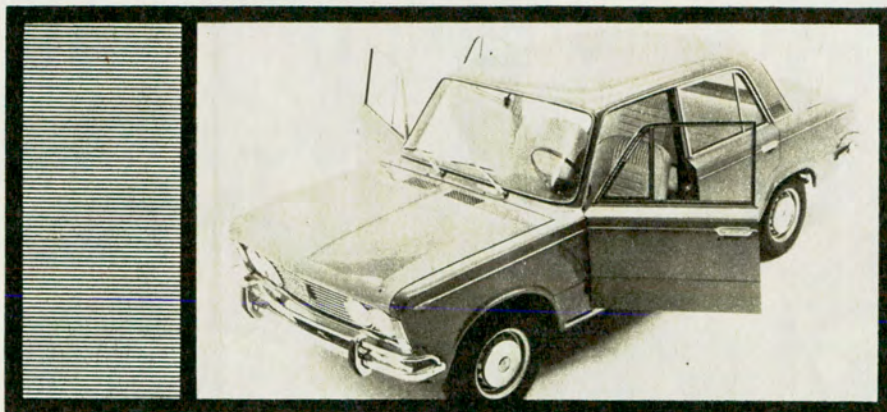


El Polara, de la serie Dodge, fabricado por Chrysler Fevre Argentina, cuenta con una caja de velocidades de tres marchas, todas sincronizadas con cambio al volante.



modelos

Nuevos conceptos en funcionalidad y en diseño presentan los modelos lanzados últimamente por las empresas automovilísticas argentinas. Ese sector de la producción nacional ha alcanzado un nivel técnico y estético de indubitable importancia. Durante el año 1969 se vendieron a concesionarios —según información de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA)— 211.470 automotores, un record absoluto para nuestra industria automotriz.



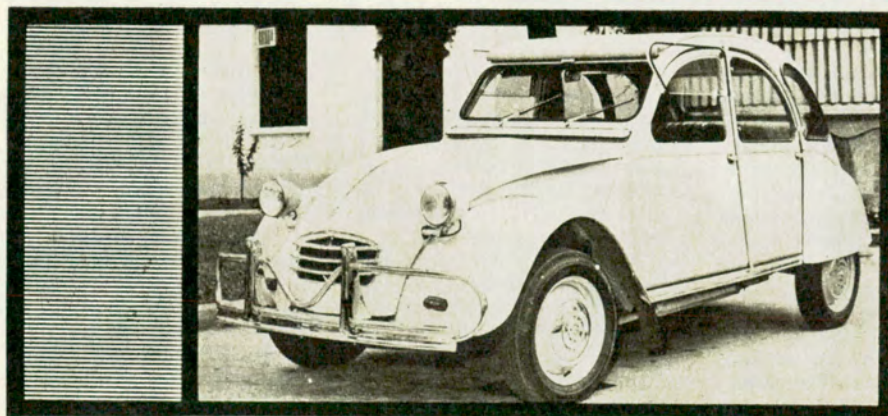
El Fiat 1600 se caracteriza por su sobria elegancia. Tiene motor de cuatro cilindros y una cilindrada de 1.625 cm³. La velocidad máxima es de 155 km/h.



Chevy Super Sport (General Motors), tiene frenos a disco de potencia, de doble circuito, y columna de dirección retráctil. Su motor desarrolla 155 HP a 440 rpm.



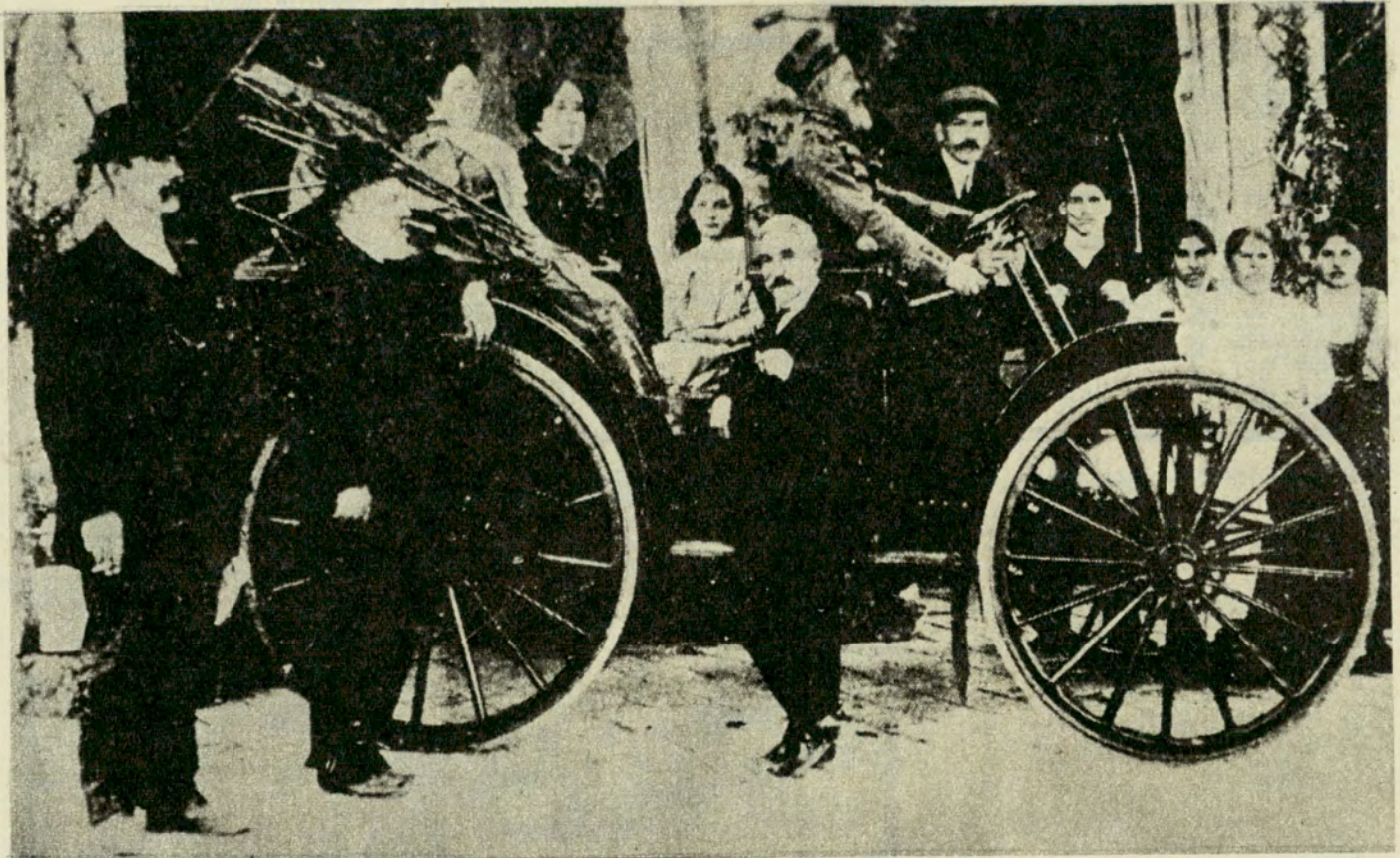
Equipado con un motor de 32 HP, el Azam 3 cv de Citroën desarrolla una velocidad máxima de 116 km/h. Es un modelo económico y de sencillo funcionamiento.



El Fairlane, de Ford Motor Argentina, tiene caja de tres velocidades, todas sincronizadas, opción a dirección hidráulica y freno de potencia.



El Primer Automóvil en Catamarca



Poco después de su llegada a Catamarca, vemos el primer automóvil con el coronel Daza al volante. Las pasajeras son su esposa y sobrinas. En primer término se encuentran los señores Abraham de la Vega, José Domingo de la Vega y Ramón Cisternas.

El domingo 19 de julio de 1908 se realizó una carrera de automóviles en el tramo Núñez-Olivos, organizado por el Moto Club Argentino.

La nómina de los competidores, características de los coches, marcas, incidencias producidas durante la carrera, etc., fueron ampliamente comentadas por diarios y revistas de esta capital, y, en el norte argentino despertaron gran interés y curiosidad, porque los medios de transporte se concretaban a coches de cuatro ruedas, tiburis y carretas con tracción a sangre...

Particularmente en Catamarca, entre los hombres de negocios, no tardó en convertirse en un sueño poseer automóviles —no de carrera—, porque sus caminos con pavimentos de tierra natural, hasta cierto punto los hacían innecesarios para uti-

lizarlos en sus tareas diarias, como asimismo para pasear por esos callejones de La Chacarita y Piedra Blanca, bordeados de álamos, mistoles, naranjos, higueras, etc.

Por estos motivos los hombres con recursos no se aventuraron a exponer sus pesos en un negocio problemático, y me expreso así porque, además de los antecedentes citados, existían otros serlos inconvenientes.

Se requería en primer término contratar los servicios de un mecánico —no se usaba todavía la voz chófer— que se aventurara a trasladarse a 1.200 kilómetros para enseñarles a manejar.

Sin embargo, al finalizar el año parecía que ya se había aquietado el espíritu modernista, cuando en el mes de diciembre la revista "Caras y Caretas", en sus números 531 y 533, publicó el aviso

que transcribo a continuación: "Venta de automóviles Landaulets, de seis asientos, doble alunage, carrocería de lujo, de 12 y 14 H.P., y Lemousin desmontable, muy lujoso, de 18/24 H.P., al precio de siete mil pesos (Sic).

Atraído por este aviso periodístico, el coronel retirado José Silvano Daza (catamarqueño), que residía en su casa de campo de Valle Viejo, se trasladó a Buenos Aires, resuelto a comprar uno de estos automóviles, siempre que se adaptaran a la topografía de la zona, y al mismo tiempo, contratar los servicios de un mecánico.

El automóvil elegido

Ninguno de los automóviles de las marcas citadas le conformó, por lo que recorrió

otras agencias hasta que encontró un modelo de su agrado que le pareció el más práctico, un "International" (1903), norteamericano, motor de dos cilindros opuestos; enfriamiento a aire; embragues en la palanca; 2 velocidades, una adelante y otra atrás; frenos mecánicos; lubricación con distribución central; gomas macizas; velocidad 50 a 60 kms por hora; precio: \$ 5.000.

Después que lo hizo examinar con un mecánico y controlada la marcha, cerró trato y dispuso que le fuera enviado por ferrocarril hasta Catamarca.

¿Por qué eligió un coche con gomas macizas en las ruedas?...

A su juicio, este detalle era la mejor garantía para no quedarse plantado al recorrer caminos de tierra natural, sembrados de espinas

Tres años más tarde, las llantas eran utilizadas por un carro lechero

por RAFAEL CANO

PARA AUTOCLUB

de quimil, que semejan clavos, al igual que al recorrer las calles de la ciudad de Catamarca, con pavimentos de piedras rústicas que habían sido enterradas a golpes de pisón ¡en el año 1872!

El 9 de agosto de 1909, a las once de la mañana, había gran concurrencia de público en la estación del F.C.C. N.A. de Catamarca, porque además de los concurrentes habituales que solían esperar el tren de pasajeros y carga procedente de Buenos Aires, se hallaba reunido un núcleo de personas espectaculares que rodeaban al coronel Daza, entre las cuales figuraban el gobernador de la provincia, doctor Emilio Molina, y sus ministros doctor Justo P. Ibáñez y D. Luis G. Herrera, varios legisladores, etc.

Llegada del automóvil

En cuanto fue bajado el automóvil del tren, se aproximó al coronel Daza un desconocido para todos los presentes y luego de saludarlo respetuosamente le dijo: "Mi coronel, soy José Bertoni, el mecánico que usted contrató en Buenos Aires para dirigirle su coche".

Desde ese momento, Daza adoptó una expresión triunfante e invitó al gobernador Molina y otros amigos a recorrer la ciudad para demostrarles así la marcha extraordinaria de su coche.

En cuanto se ubicaron sus amigos, el mecánico quiso iniciar la marcha; pero el coche no arrancó, lo que motivó sonrisas irónicas de los espectadores y cierto malestar entre los invitados.

Pero el mecánico Bertoni no dio mayor importancia al contratiempo y explicó que el "motor estaba ahogado", por lo que solicitó a varios muchachos que se lo empujarán un trecho. Gracias a esta ayuda el coche arrancó entre los aplausos de los concurrentes.

Después de un breve paseo por las calles de la ciudad, Daza hizo detener el coche frente a la Casa de Gobierno, donde bajaron el

gobernador doctor Molina y sus acompañantes, los que al despedirse, le felicitaron entusiastamente. Pocos días más tarde ya sabía conducir su coche sin la ayuda del mecánico, y todas las tardes, acompañado de su esposa doña Carmen de la Vega, solía pasear por la ciudad despertando la curiosidad de los vecinos y sin advertir o preocuparse de que las explosiones del motor ponían en fuga a los chocos, "pilas" ¹ y cuzcos que vagaban por las calles...

Entrevista con el coronel Daza

Ahora bien: una mañana del mes de octubre de 1909, yo estaba parado en la esquina de las calles Rivadavia y República, sin saber qué rumbo tomar, porque había "hecho la yuta" ² a clase en el Colegio Nacional, donde cursaba quinto año de estudios.

En esas circunstancias, el coronel Daza detuvo su coche a pocos pasos de distancia y me invitó a que lo acompañara a dar un paseo en su compañía. Confieso que acepté emocionado la invitación, porque era la primera vez que iba a pasear en automóvil, y nada menos que en compañía de un coronel de Ejército y ex gobernador de Catamarca. ³

En cuanto me ubiqué a su lado, me dijo: "Mirá muchacho, en el diario "La Ley", que dirige el señor José N. Reydó, he leído varias de tus colaboraciones sobre historia y costumbres populares lugareñas, quiero conversar contigo para que referas, después de mi muerte, que mis comprovincianos son injustos para juzgarme. Te convido a comer un melón cosechado en mi finca "El Mirador", a orillas del Río del Valle y allí vamos a charlar tranquilamente.

En efecto, durante el breve almuerzo me relató algunas escenas de su agitada actuación política, tendientes a sincerarse de que no había sido un déspota. A continua-

ción agregó: "En el año 1885, los catamarqueños no podían ponerse de acuerdo para elegir el candidato a gobernador de la provincia, porque tres partidos aspiraban a triunfar en las elecciones que iban a realizarse. Esas disidencias llegaron a conocimiento del general Julio A. Roca, mi compañero de armas en la Campaña del Desierto. En esas circunstancias, el general Roca me llamó a su despacho y me ofreció el cargo de gobernador, con la condición de que mantuviera el orden y me hiciera respetar.

"El 25 de mayo de 1885 asumí el cargo por un período de tres años y tuve de ministros al doctor Antonio del Pino, a don Manuel Fortunato Rodríguez y al doctor Pedro Koch. De acuerdo con las instrucciones recibidas, a los políticos, curas y periodistas que me combatían para derrocar me, «les hice entrar en vereda»... Y por este motivo afirman que fui un déspota."

Terminado el breve almuerzo, regresamos a la ciudad de Catamarca. Recuerdo que penetramos por la calle República y que durante la mar-

cha el coche daba frecuentes saltos sobre el empedrado porque las llantas de sus ruedas eran de goma maciza.

Destino final del primer auto

Tres años más tarde, en una de mis frecuentes visitas al terruño, vi pasar una jardinera con tarros con leche, la que tenía también llantas de goma macizas y, atraído por la curiosidad, le pregunté a un vecino datos de tan extraño vehículo; me contestó: "las ruedas de esa jardinera que pasó pertenecieron al primer automóvil que llegó a Catamarca..." ♠

¹ Pila: se designaba así a perritos de sangre negra, que criaban las viejas para calentarse los pies en invierno...

² Hacer la yuta, es faltar a clase.

³ Daza nació en Catamarca en 1849 y falleció en 1916. Cuando realicé el paseo en su compañía, usaba su uniforme militar, tenía la cara afeitada, pero llevaba pera ya encanecida.



ESCUELA DE MECANICA

(AUTOMOTORES)

CURSOS 1970
(MIXTOS)

MECANICA LIGERA
CARBURACION
ENCENDIDO
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

VACANTES LIMITADAS

INFORMES

Av. VELEZ SANSFIELD 850, Capital

T. E. 21-6650

AUTO CLUB

informa

Tevedós: mayor área

A partir de la inauguración de sus tres repetidoras, en 25 de Mayo, Las Flores y Dolores, respectivamente, Tevedós ha ampliado su área de servicio en un cincuenta por ciento. De este modo, la actual superficie cubierta es de 70.000 km², con una población estimada en los 9.600.000 habitantes, distribuida entre los principales centros comerciales de la provincia de Buenos Aires.

Rolex: Una visita

Procedente de Suiza llegó a Buenos Aires el señor André Heiniger, director general de Montres Rolex Ginebra. Fue recibido por el señor Walter Ammler, director de Relojes Rolex Argentina y representante para Sudamérica, con quien visitó las modernas instalaciones de la firma y concretó la futura política de expansión y las líneas generales de la campaña para intensificar las ventas de los relojes de esa marca.

Velero de aluminio

En agosto de 1968, en los astilleros de La Perriere, Francia, fue botado el Talofa IV, un velero cuya principal característica es haber sido construido íntegramente con aleaciones de aluminio Duralinox. Tiene una eslora total de 32,40 m, con un desplazamiento de 110 T. Se emplearon en la realización del mismo 35 toneladas de aleación Duralinox. Cabe señalar que la aleación Duralinox es elaborada en la Argentina por Camea S.A.I.C., pri-

mer transformador argentino de aluminio.

Una prueba exitosa

Recientemente en Francia, dos Renault 16, con transmisión automática (combina las técnicas hidráulicas y electrónicas), han efectuado con éxito una prueba de resistencia a lo largo de 40.000 km a través de caminos muy difíciles y cubiertos de nieve y hielo. Para responder a las necesidades del futuro, la asociación Peugeot-Renault ha decidido la construcción de una planta en Bruay-en-Artois para la producción de cajas de velocidad automáticas.

Visitas a Chrysler

Numerosas han sido las delegaciones oficiales y particulares que en el transcurso de 1969 concurrieron al Complejo Automotriz de Chrysler Fevre Argentina S. A. en San Justo (provincia de Buenos Aires). Tuvieron oportunidad de presenciar las operaciones que requiere la producción de los vehículos de esa empresa, desde la Planta de Estampado hasta la de Pintura, pasando por la de Transmisión, Motores y Montaje.

"Chevrolet Van"

General Motors Argentina hizo entrega de la primera parte de una serie de unidades "Chevrolet Van" adquiridas por la firma Kellogg's. Dichas unidades fueron especialmente carrozadas por la Empresa Wasserman Hermanos.

general, señor Yvon Lavaud, el vicepresidente 1º y director general Industrial, señor Jacques Leroy, y el vicepresidente Comercial, señor Robert Borlot.

Posteriormente se sirvió un almuerzo, en el transcurso del cual hizo uso de la palabra el señor Yvon Lavaud, quien fue presentado en la oportunidad por el señor Tibor Teleki, gerente de Relaciones Públicas de la Empresa.

El Renault 6 no sólo representa una novedad en el parque automotriz, sino que trae consigo una serie de respuestas dirigidas al usuario.

Está provisto de un motor de 4 cilindros con una potencia efectiva de 51 HP. El consumo en ruta, promedio 80 kilómetros, es de 13 km por litro de combustible.

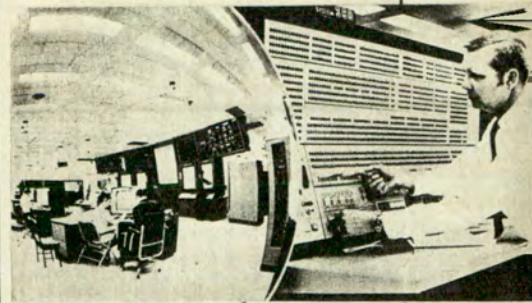
Nuevo modelo: Renault 6



Se efectuó en el Golf Club de Palermo la presentación al periodismo de un nuevo vehículo, el Renault 6, producido en nuestro país por IKA-Renault.

Asistieron el presidente y director

En la ruta de la Apolo 12



El Complejo de Computadoras de Tiempo Real, conjunto de cinco sistemas IBM, hizo frente a delicadas responsabilidades en el viaje de la Apolo 12. Uno de dichos sistemas suministró continuamente datos a los encargados de control de vuelo de la NASA y calculó la trayectoria del vuelo y todas las maniobras de la misión.

Los años del swing



Selecciones del Reader's Digest ha lanzado al mercado una colección de 10 discos long play dedicados pura y exclusivamente a la música de swing: "Los años del swing - Era de las grandes bandas".

Notable es el sonido logrado mediante especiales procesos electrónicos, que permite escuchar tanto una muy buena versión monoaural como una estupenda realización estereofónica obtenida electrónicamente.

Donación de una escuela

En la localidad de Colonia Campo Winter (provincia del Chaco), fue inaugurado el edificio de la Escuela Nacional N° 498, que, junto con sus instalaciones, fue donado por Ford Motor Argentina S. A. y sus concesionarios de todo el país.

Mundo Policial

Ha comenzado a aparecer la revista bimestral "PFA - Mundo Policial", órgano de la Editorial Policial. Se trata de una publicación moderna, que incluye actualizada información nacional y extranjera. Los lectores de temas detectivescos pueden encontrar en sus páginas atractivas notas sobre la temática que da nombre a esta ágil revista, vocero de la Policía Federal Argentina.

Gerentes

De acuerdo con la política de encomendar funciones clave a personal argentino, Chrysler Fevre Argentina ha promovido a tres de sus ejecutivos. Se trata de los ingenieros Horacio Bernardino Soliar y Roberto Antonio Rouco y el señor Jorge Alberto Torres, quienes ocuparán gerencias en dicha empresa.

Un Torino en viaje

La Fragata "Libertad" lleva a bordo un automóvil Torino S-380, con motivo del viaje de instrucción que dicho buque escuela efectúa anualmente. El vehículo está asignado al comandante de la nave, capitán de navío Emilio Massera, para ser utilizado en todas las misiones oficiales que las autoridades de la Fragata efectúen. Asimismo, participa de la muestra industrial argentina que ha sido instalada a bordo.

Nueva avenida en S. Martín

En coincidencia con el 113º aniversario de la fundación del Pueblo de San Martín, se inauguró en ese partido una avenida pavimentada de acceso, penetración y enlace entre la ruta nacional N° 8 y la avenida General Paz.

Record de ventas

En un acto realizado en la concesionaria Fiat "Automóviles Alvear S.A.", la señorita Marta Josefina Sáenz Valiente, recibió el automóvil modelo 1600, con el cual dicha firma alcanzó la cifra de 11.000 unidades vendidas, oportunidad en la que su titular, señor José María Ibáñez, destacó que aquel total representaba un récord en el país en cuanto a la venta de automóviles argentinos de una misma marca, por un concesionario.



Copa Cutty Sark

Fue entregada a la dirección de General Motors Argentina la Copa Cutty Sark, instituida por el diario Buenos Aires Herald y el whisky Cutty Sark, por haber sido el motor Chevrolet el que mayor puntaje acumuló en pruebas de Sport Prototipo durante 1969.

Educación vial en Necochea

Durante la realización del IX Festival del Niño y el IV Congreso del Niño, reuniones de carácter internacional que se efectuaron en Necochea, la Dirección de Transporte dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires realizó una exposición de Educación Vial. "Slides" sincronizados con cinta magneto-fónica, semáforos en funcionamiento, etcétera, dieron especial interés a la exposición, armada con encomiable criterio didáctico.

Actuación de un coro

Bajo la dirección del maestro José Antonio Gallo, actuó por Radio Belgrano el coro de los operarios y empleados de la planta Chevrolet de General Motors Argentina.

Planta de matricería

El Complejo Automotriz de Chrysler Fevre Argentina, instalado en San Justo, contará muy pronto con una nueva planta de matricería. Las obras se hallan en avanzado estado de construcción y su costo será superior a los 20.520.000 pesos Ley 18.188.

Designación en Chrysler

Financiera

Assumió los cargos de vicepresidente primero y director general de Chrysler Financiera S.A., el señor Juan Carlos Groso, designado por el presidente de dicha empresa, señor Gordon Eric Areen. El nuevo directivo sucede en el cargo al señor Alfred Stein, quien pasó a desempeñar en Madrid funciones de similar responsabilidad.

Alimento para automovilistas

Con el nombre de Balancón ha sido lanzado al mercado un nuevo producto alimenticio, aprobado por la Secretaría de Salud Pública de la Nación, y la marca ha sido registrada también en Inglaterra, Francia, Alemania, España, Italia, Grecia, Uruguay, Chile, Brasil, México y Estados Unidos. Se trata de un alimento preparado especialmente para automovilistas, deportistas, empleados, profesionales, etc. Se expende en sobres de 50 gramos, en sabor dulce para el desayuno, o natural para el almuerzo o cena. No necesita cocinarse y puede acompañarse con cualquier clase de bebida.



Presidente de S. A. T. O.

El señor Nicolás D'Onofrio ha sido designado presidente de la South American Travel Organization (SATO), entidad mixta integrada por los gobiernos sudamericanos y los sectores privados vinculados al turismo en el continente, cuya finalidad es la de promover mayores corrientes turísticas hacia esta parte del mundo.

Pionero de la hotelería nacional, el señor D'Onofrio dirige y preside la Organización Hotelera D'Onofrio, que abarca los hoteles Provincial de Mar del Plata, Liao-Liao de San Carlos de Bariloche, Plaza Hotel de Mendoza, Hotel Internacional de Ezeiza y restaurant La Posta del Plata. Como presidente de SATO —sucediendo, entre otros, a Robert Booth, de Braniff International, y a Eduardo Arrarte, de Lima Tours, del Perú— tiene la responsabilidad, con la cooperación del Comité Ejecutivo, de la marcha de la organización.

Luego del éxito de la Asamblea Bional de Miembros realizada en Bariloche y de la ratificación, por parte de la Junta Directiva, de las recomendaciones básicas que allí se aprobaron, la SATO se encuentra en un proceso de fortalecimiento y extensión de su órbita de acción. El presupuesto ordinario se incrementó en un 40% y, además, con el apoyo de compañías aéreas miembros de la organización, se están preparando las bases de una campaña de publicidad, dirigida al mercado consumidor de Estados Unidos y Canadá, cuyo volumen estaría en el orden de los 400.000 dólares.

SATO realiza una actividad permanente e intensa, por intermedio de la oficina instalada en Miami —a cargo del Director Ejecutivo, Dr. Luis Zalamea—. Se atienden allí consultas, se archivan materiales, se organizan seminarios y campañas de difusión en países que están fuera del área sudamericana, se prepara la edición de una revista ("South América") de gran envergadura, y se edita mensualmente el "South American Travel News", que llega por correo a más de 12.000 personas.

Artículos de Caza, Camping y Pesca

La empresa Camping Náutica Sur de avenida Hipólito Yrigoyen 8039, Banfield, ha ampliado el local de exposición de caza, camping y pesca en más de 500 metros cuadrados. ♠



Noticias de la FITAC

El 4 de marzo pasado partieron con destino a Asunción del Paraguay, desde la sede central de la Entidad, avenida del Libertador 1850, las cinco unidades Ford de auxilio mecánico adquiridas por el Touring y Automóvil Club Paraguayo a la planta de Pacheco de la Ford Motor Company por el régimen de "draw-back".

Los choferes paraguayos que conducían las referidas unidades, fueron adiestrados por el A.C.A., cuyo vicepresidente, señor Federico Lajud, pronunció un discurso en el acto de la partida, ante autoridades de la representación diplomática de aquel país, autoridades y funcionarios del A.C.A. y de Ford Motor Company.

NUEVAS UNIDADES DE AUXILIO MECANICO

Fueron adquiridas en la Argentina por el Touring y Automóvil Club Paraguayo



El vicepresidente primero de la Institución, señor Federico Lajud despidió a los choferes que condujeron las unidades adquiridas.



Entre otros, asistieron el señor John Allen, gerente de Exportación e Importación de Ford Motor Argentina; el agregado cultural de la Embajada del Paraguay, señor Hugo Saguier Guanes; el secretario del A.C.A., ingeniero Abel M. Lissarrague; el tesorero, capitán de navío (RE) ingeniero Luis A. Gianelli; otros dirigentes y altos funcionarios del Club.

Las unidades adquiridas fueron equipadas por el A.C.A., con los mismos elementos de sus equipos de auxilio metropolitano, y en fecha próxima serán provistos de radioteléfonos, lo que permitirá una comunicación directa entre ellas por medio del sistema V.H.F., y, consecuentemente, su máximo aprovechamiento.

Esta asistencia técnica prestada al Touring y Automóvil Club Paraguayo es un eslabón más que se agrega a la ya brindada al Automóvil Club del Ecuador en el año 1969, mediante el relevamiento carretero y la posterior impresión de una carta turística, y constituye un claro ejemplo de la fecundidad de los planes que promueve la F.I.T.A.C. y de la vocación americanista que anima a sus entidades adheridas.

Vista de tres de las cinco unidades Ford de auxilio mecánico adquiridas por el Touring y Automóvil Club Paraguayo.

CARRETERA PANAMERICANA

Apoyo de EE.UU. para su terminación

El Servicio Cultural e Informativo de los Estados Unidos dio a conocer una información, en la cual señala el nuevo empeño del presidente Nixon por poner en práctica su programa hemisférico de "Acción para el Progreso", al otorgar su apoyo al proyecto multinacional para construir el último eslabón de la Carretera Panamericana: el llamado Tapón del Darién.

La carretera atravesaría 440 kilómetros de bosques y ciénagas, que van desde Chepo, en la parte oriental de Panamá, hasta Quapa, en la zona nor-occidental de Colombia. Conectaría los dos sistemas de carreteras de la

América del Norte y del Sur, y convertiría en realidad el sueño, acariciado desde hace tiempo, de una ruta terrestre que una a las Américas, conocida como Carretera Panamericana.

Hasta hace algún tiempo parecía demasiado costoso considerar siquiera la construcción de una carretera a través de los bosques de Darién. Sin embargo, el informe del Congreso de la Carretera Panamericana, dado a conocer después de un amplio estudio sobre el terreno efectuado por ingenieros llevados en helicóptero, mostraba que debajo de la

ciénaga estaba el antiguo lecho oceánico, y que podría construirse una carretera y un puente, permitiendo así el uso de una ruta oriental corta, en vez de la ruta meridional más larga, por la costa colombiana del Pacífico.

Ahora, el presidente Nixon ha anunciado que los Estados Unidos prestaría su apoyo a un proyecto multinacional, con Panamá y Colombia, para construir este importante tramo de la Carretera Panamericana. En un proyecto de ley presentado al Congreso, el Presidente ha solicitado que se conceda un crédito por 100 millones

de dólares para dicho proyecto. Colombia y Panamá han convenido en hacer una contribución conjunta por la suma de varios millones de dólares.

La proporción de dos a uno en la participación de los Estados Unidos es similar a la suministrada anteriormente por este país para la construcción de la Carretera Panamericana que atraviesa la América Central y Panamá. En ella, la contribución fue de 170 millones de dólares.

Los estudios y planos para el tramo de la carretera por el Tapón del Darién ya están preparados. Si se adoptan medidas favorables respecto de la solicitud del Presidente, la construcción puede comenzar rápidamente. Se calcula que la obra demandará cinco años. ♠

AUTO CLUB sugiere...



PROTECCIONES DE BALCON

PREVENGASE!... DE LAS TRAVESURAS PROPIAS DE LOS CHICOS CON PROTECCIONES DE CAÑO TUBULAR Y ALAMBRE ARTISTICO

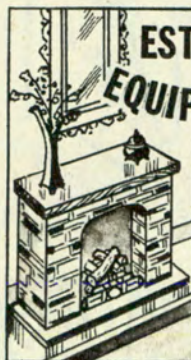
UNA SEGURA TRANQUILIDAD PARA UD MIENTRAS SUS NIÑOS JUEGAN

LA BOUTIQUE DEL HIERRO

THAMES 998 - Bs. Aires
Tel. 772-1245

SE ENTREGAN COLOCADAS Y PINTADAS DEL MISMO COLOR DE SU BALCON

También MÁMPARAS de ACRILICO PARA BANERAS



ESTUFAS, EQUIPOS DE LEÑOS REFRACTARIOS, HOGARES en

Granito, Piedra, Onix, y Cobre • Piedras • Lajas para revestimiento y caminos • Parrillas • Juegos de hierro forjado Tapizados y Azulejos • Reposeras • Sillas y mesas plegadizas • Bancos para plaza Hamacas, calesitas, toboganes • Pérgolas y columnas.

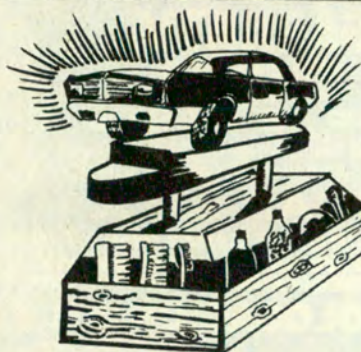
ROBERTO FERNANDEZ Y CIA.

RIVADAVIA 10900/02 T. E. 64-6718 - BS. AIRES
AV. E. S. ZEBALLOS 3180 T. E. 624-5263 - CASTELAR

SIEMPRE RESPLANDECIENTE !

SI EN **5** minutos

EXCLUSIVO • UNICO EN SUDAMERICA
SUPER LAVADO Y ENCERADO AUTOMATICO
(con CERA SILICONADA)



TALLER MECANICO

ESPECIALIDAD FIAT

FLORESTA AUTOMOTRIZ S R L

CONCESIONARIO OFICIAL RASTROJERO

JUAN B. ALBERDI 4402 - Tel. 67-4709/69-3994 - CAPITAL

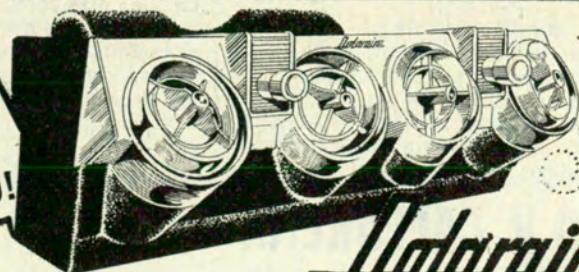
ALINEACION ELECTRONICA

BALANCEO

Estereos • Grabadores

DESCUENTOS A SOCIOS DEL A. C. A.

AHORA ES EL MOMENTO!



METRO-CAR S. C. I.

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

PRIMER TALLER ESPECIALIZADO EN AIRE ACONDICIONADO PARA AUTOMOTORES
NAHUEL HUAPI 3260/62 - Capital - T. E. 78-8379

AUTO CLUB sugiere...

Mejor es prevenir!

En el día le instalamos DEFENSAS para Balcones, Terrazas, Lavaderos, Piletas de Natación, etc.
Llámenos al 53-0420 le asesoraremos sin compromiso



CASA REY

Fábrica de Alambre Tejido
AV. SANTA FE 1437 - 792-5889 - MARTINEZ

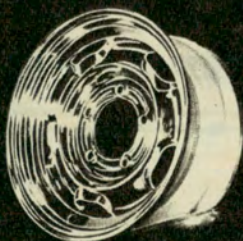
LLANTAS CROMADAS

UNICAS CON GARANTIA ESCRITA POR 12 MESES

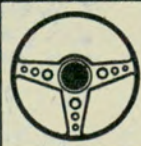
Ventilado Deportivo para Valiant - Dodge Falcon - Fairlane - Chevrolet y Torino

VICAR S. C. A.

Av. JUAN DE GARAY 2356 - T. E. 26-5347



COLOCACION EN EL ACTO



VOLANTES DEPORTIVOS
FABRICA BORSAN S.C.A.

LADINES 3808 - 50-7572
ALTURA Av. SAN MARTIN AL 7100, BS. AS.

EOOIE

1870
1970

UN SIGLO DEDICADOS A LA CONSTRUCCION DE GUITARRAS Y A LA MUSICA EN GENERAL



ORGANOS

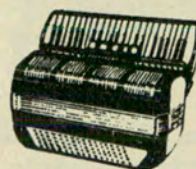
BATERIAS

Socios A.C.A. descuentos especiales

CREDITOS DESDE 10 HASTA 40 MESES

ANTIGUA CASA NUÑEZ

SARMIENTO 1573 T. E. 46-7164



Acordeones
Combinados
Amplificadores
Grabadores
PIANOS



MAO PUBLICIDAD



DISFRUTE SUS VIAJES CON MUSICA...

Si su coche no tiene radio se la instalamos, si funciona mal, se la reparamos.



INSTALACIONES Y REPARACIONES DE TODAS LAS MARCAS.
AUTORRADIO ESTEREO
ANTENAS ELECTRICAS

FABRICACION Y VENTAS

ELECTRONICA ALFER S.A.

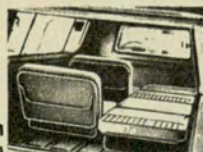
Av. RIVADAVIA 10824 - BUENOS AIRES

VITIS

ASIENTOS ESPECIALES

PARA CAZA, CAMPING, VIAJES. LINEA DE ASIENTOS FUNCIONALES, Convertibles en CAMA totalmente horizontales.

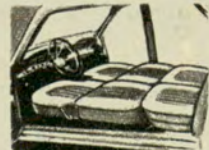
MAURICIO VITIS Y CIA., Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes San Blas), Alt. Av. San Martín 2700, T. E. 59-2026



PICK-UP



ESTANCIERA



FORD FUTURA.



CITROEN y 4L

PROTEJA SU AUTOMOVIL CONTRA LAS INCLEMENCIAS DEL TIEMPO...



SU GARAJE PORTATIL

FUNDA CUBRE-COCHE

la más resistente a la intemperie, que le brinda total protección en cualquier época del año. Cosida y soldada, 100 x 100 impermeable, plastificada y afelpada por dentro, no raya ni se pega. Ventilación integral. Para todas las marcas y modelos de coches.

PEDRO V. CAFFARENA

J. B. JUSTO 6801, Buenos Aires T. E. 69-6065

Ahora también, a pedido del cliente se entrega con ojajillos de seguridad sin cargo alguno.

CAFFARENA LO TIENE SI ES PLEGABLE

La línea más completa de artículos plegables y portátiles para la comodidad y confort del automovilista, camping, pic-nic, casas fin de semana, playas, etc.

TODO LO QUE NECESITE LO ENCONTRARA AQUI A LOS MEJORES PRECIOS.

DESCUENTOS ESPECIALES A SOCIOS DEL A.C.A.

ENVIOS AL INTERIOR • VENTAS POR MAYOR Y MENOR • NO CERRAMOS AL MEDIODIA

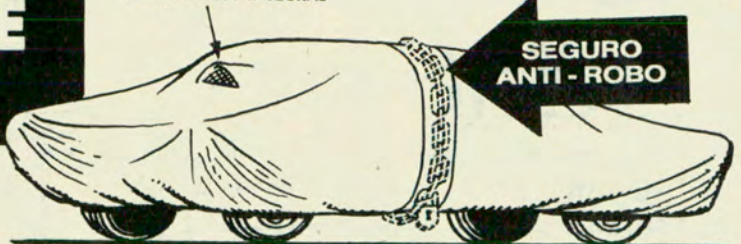
DIRECTAMENTE DE FABRICA...

llega a usted en la mejor calidad y al más bajo precio.

¿Porqué dejar que el sol, la lluvia, el rocío y las heladas dañen a su vehículo, si para evitarlo fué creado el TAPAUTO BRUNO? No espere más, aisle a su automóvil de los agentes climáticos, colocándole un TAPAUTO BRUNO. Su óptima confección en tela frisada con policloruro de vinilo importado y con proceso MULTIFLEX, sus soldaduras electrónicas, su ventilación integral, le garantizan más calidad y más duración por menos precio. También puede adquirirlo, a opción, con SEGURO ANTI-ROBO (Mod. Reg. N° 3004). Fabricado para todo tipo de vehículo.

Disponemos de fundas para cubrir lavarropas.

VENTILACION INTEGRAL



SEGURO ANTI-ROBO

TAPAUTO®

AHORA CON HD 405 ALUMINIZADO QUE RECHAZA LOS RAYOS SOLARES

Bruno

PAT. N° 161655

Central LONERA

Bm6. MITRE 2771 • TEL. 87-9666-8481
Estacionamiento gratuito al lado y en Castelli 150

DISTRIBUIDORES: ZONA OESTE Y CASTELAR SUR: MORAS HNOS., Buenos Aires y Zevallos (Ruta 7) T. E. 629-0793 - ROSARIO: LONERA "EL INDIÓ", San Luis 1559, T. E. 68076 - CORDOBA: CASA MARCOS KAPLAN, Rivadavia 265, T. E. 5212 - BAHIA BLANCA: OSCAR LEBED, Charlone 21, T. E. 33750. - TUCUMAN: CASA FUCH, Muñecas 262, T. E. 13274.



Descuento especial a socios del A. C. A.

Av. JUAN B. JUSTO 7694/96/98 T. E. 69-7775 - CAPITAL



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

NO PERMITA QUE LO RAYEN!



PROTEPUERT®

IMANTADO FACIL DE APLICAR Y GUARDAR

FABRICADO en ESPUMA de POLIESTER LARGO 1,80 cms. x 5 de ALTO y 4 de ANCHO



Central LONERA Bm6. MITRE 2771 TEL. 87-8481-9666

CRISTALES CURVOS o PLANOS PARA AUTOMOTORES

COLOCACION EN EL ACTO

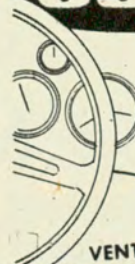


CERRAJERIA

CASA JOSE RENTA BILLINGHURST 2150
IMPORTADORES Tel. 82-2118 - Bs. Aires
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

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

DORREGO 644 EN SU NUEVO LOCAL T. E. 54-0338

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



VIDRIOS - CRISTALES - MARCOS - CRISTALES PARA MUEBLES

SERRANO 2284
T. E. 71-7136

COLOCACION A DOMICILIO Y EN OBRAS

AUTO CLUB sugiere...

**CIGARRERA
ENCENDEDOR
PARA
AUTOMOVILES**



Carga 20 cigarrillos de cualquier tamaño

YA PREND

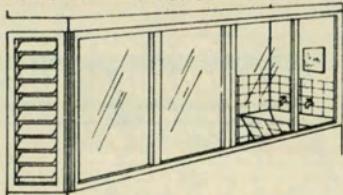
Con extracción y encendido automáticos
PRECIO \$ 99,90

TUCUMAN 784 - Bs. Aires - Tel. 392-4914/8348/8398
ENVIOS AL INTERIOR

CERRAMIENTOS DE ALUMINIO

Lavaderos - Patios - Terrazas - Balcones - etc.

COMPLETAMENTE
COLOCADOS.
Con vidrios
incluidos.



ABERTURA
S.C.A.

SANABRIA 2440 — CAPITAL — T. E. 50-2053
Solicite corredor - Facilidades de pago

Producciones J. Blankleider

INSTITUTO MODELO DE ENSEÑANZA

Directora: THEODORA TAUBAS

La más acreditada en: Escuela Superior - Enseñanza de Corte para Caca - Pedicura - Postizos. balleros y Niños.

CURSOS ACCELERADOS Y FACILIDADES DE PAGO

Atención: A socios y familiares del A.C.A. precios especiales
Lunes a viernes desde las 15 hs. Sábado desde las 9 hs.

CORRIENTES 2732 - P. 1° - 12 - Capital - Tel. 87-8976



SERVICE
Y REPUESTOS LEGITIMOS

LUSTRADORAS
ASPIRADORAS
LICUADORAS
VENTILADORES
BATIDORES



TODAS LAS MARCAS
Y MODELOS
NACIONALES
E IMPORTADOS

ROYAL S. R. L.
Velazco 236 - Bs. As. - 54-5816
A socios del A.C.A. descuento del 10 %

• Asegure su vehículo contra todo riesgo en el Automóvil Club Argentino.

CHAPAS PATENTES REGLAMENTARIAS



Modelo Provincia de Buenos Aires

Estampadas - el par \$ 7,50 (PESOS) (Ley 18184)



Modelo Registro del Automotor

Se hacen de acuerdo a las autorizaciones del Registro del Automotor

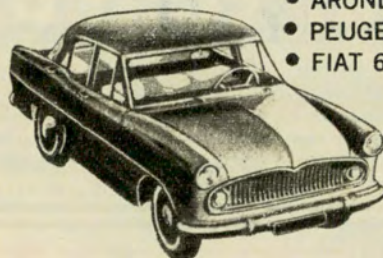
ENTREGAS EN 24 HS. - ENVIOS AL INTERIOR LIBRES DE FLETE - SOLICITE INFORMES

Fabricante: MARCELO F. BARTHE - Ameghino 1527 - Tel. 67-9790 - Bs. As.
PRECIOS Y CONDICIONES ESPECIALES PARA AGENTES REVENDEDORES

REPUESTOS Y ACCESORIOS **SIMCA**

5402

- ARONDE - ARIANE - VDT.
- PEUGEOT 403 - 404.
- FIAT 600 - 1100 - 1500 - etc.



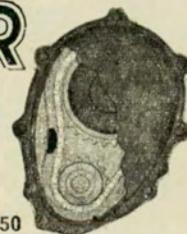
ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04,
esq. Malabia,
Tel. 72-4817 - Bs. As.

¡ELIMINE EL RUIDO DE CADENA DE DISTRIBUCION CON...

TENSOR de CADENA WINCHESTER

WINCHESTER fabrica para las siguientes marcas de automotores:

- | | |
|------|------------------------------------|
| FIAT | Línea IKA año 56-64 |
| 1500 | |
| 1600 | FORD FALCON |
| 1100 | |
| 800 | FORD F 100 - F 350 - F 600 - F 750 |
| 770 | |
| 750 | WILLYS Jeep |
| 600 | Línea DODGE 37-69 |



Modelo original SIAM DI TELLA - RAMBLER - TORINO y ESTANCIERA.
PEUGEOT 404 y 504.

Solicítelo en toda casa del ramo y por mayor.
BEAUDEAN DO PORTO y CIA. S. A., Córdoba 1532.
VENTOR S. A. C. e I., General Hornos 1221 - FEINSTEIN S. A., Paraná 555 (Buenos Aires).

Auto Radio "SAN ISIDRO"

Service Autorizado

Autovox - Blaupunkt - Motorola - Auto Stereo
Antenas Eléctricas - Parlantes Adicionales Y
AHORA TAMBIEN INSTRUMENTAL

Comunica a su distinguida clientela su
UNICA Y NUEVA DIRECCION

Av. Santa 46 - Tel. 743-3343
San Isidro

En SANTA FE desde 1851

Alfajores



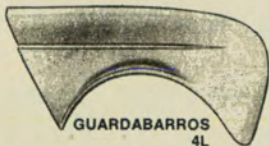
UNA ANTIGUA TRADICION SANTAFESINA

Fábrica y Ventas:
3 DE FEBRERO 2743/47
T.E. 22148

Local Centro:
MENDOZA 2535
T.E. 20662

SANTA FE

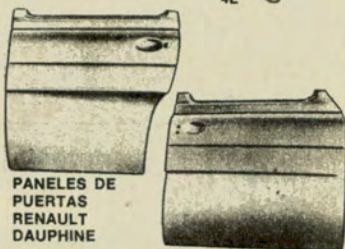
**CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES
CON PIEZAS ESTAMPADAS**



GUARDABARROS 4L

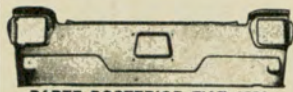


CALIDAD QUE SE ESTAMPA

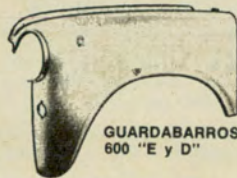


PANELES DE PUERTAS RENAULT DAUPHINE

PANELES DE PUERTAS RENAULT DAUPHINE



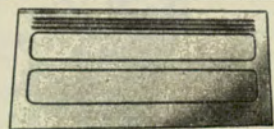
PARTE POSTERIOR FIAT 1500



GUARDABARROS 600 "E y D"



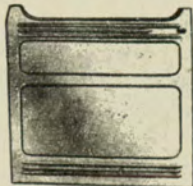
ZOCALOS RENAULT DAUPHINE



PANEL DE PUERTAS ESTANCIERA



CUBRE PIEDRAS ESTANCIERA



PANELES DE PUERTAS ESTANCIERA



PANEL LATERAL ESTANCIERA



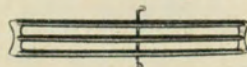
FRENTE COMPLETO "D y E"



GUARDABARROS BEDFORD



FRENTE REJILLA EXTERIOR



REJILLA INTERIOR BEDFORD



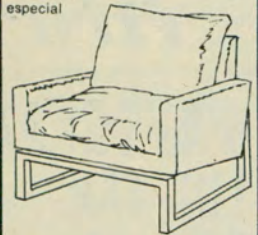
COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS

INDUSTRIAS METALURGICAS EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.
FABRICANTES > GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175 < ENVIOS AL
DISTRIBUIDORES < FRENTE A LAS ANTENAS • PCIA. BUENOS AIRES > INTERIOR

LA MONTAÑA

RESUELVE
EL PROBLEMA DE
"ESOS MUEBLES"
QUE USTED
NECESITA

Socios A.C.A.
Descuento
especial



AMENABAR 2164
MONROE 4850

**AUTOMOVILES
RENAULT
RAMBLER
Y TORINO**

- "Lo nuevo" en servicio mecánico integral
- Sin turnos, atención inmediata
- Reparaciones en horas, garantía 90 días
- Chapa y pintura, también por Cías. Seguros
- Tarifa fija de mano de obra
- Horario continuo de 7 a 19.30 hs.

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.
SALTA 1160/64 y 1325/29 - TEL. 23-8913/5673/4763

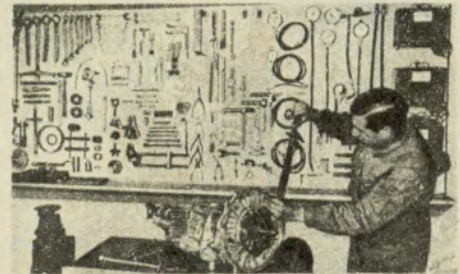
DE MARCO HNOS. S.R.L.

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.

DEFENSAS TAMEKO

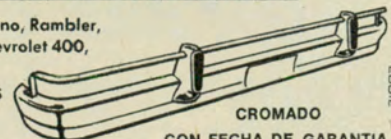
PROTEGEN Y REALZAN LAS LINEAS DE SU AUTOMOVIL

INDEPENDENCIA 1558-66
TEL. 37-0583 - BUENOS AIRES

Colóquela en los casos 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



CROMADO
CON FECHA DE GARANTIA

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

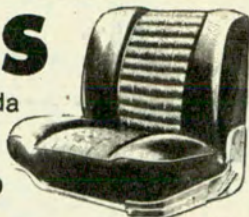
EXIJA LA MARCA GRABADA

La amplia circulación de AUTOCLUB y su interesante contenido turístico la constituyen en el medio ideal para realizar una eficaz publicidad.

AUTO CLUB sugiere...

FUNDAS LIN-TAP

y... nada más!



621 X
EODIE

¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO

CITROEN \$ 69,50 M\$N 6.950.-	FALCON ... \$ 97,50 M\$N 9.750.-
FIAT 600 " 69,50 " 6.950.-	RAMBLER Ent. " 94.- " 9.400.-
RENAULT " 85.- " 8.500.-	VALIANT ... " 96.- " 9.600.-
DI TELLA " 89,50 " 8.950.-	

Y TODAS LAS MARCAS

A Tapiceros, Concesionarios, Revendedores, Dtos. BOOM.
RIGLOS 253/55 - T.E. 99-5933 (Orientación: Rivadavia y J. M. Moreno)

Nueva! PALANCA AL PISO V.T.

para

Dodge - Valiant I-II-III-IV - Fairlane - Falcon - Chevrolet Torino 300, Z.F. - Rambler, Z.F. - Peugeot 403-404 - Fiat 1500 - Di Tella - Pick-Up, Chevrolet, Dodge y F. 100.

ESTAMPA LTDA. S.R.L.
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

PARA SU
citroën

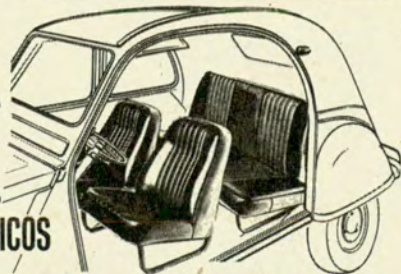
AHORA A LA PAR DEL
AUTOMOVIL MAS LUJOSO

ASIENTOS ANATOMICOS

- DISEÑO EXCLUSIVO
- ASIENTO TRASERO SIN CAÑO CENTRAL
- SE COLOCA COMO EL ORIGINAL

Soliciteles
en los concesionarios

citroën



o en **autopista s.c.a.**
TODO PARA EL INTERIOR DEL AUTOMOVIL
COCHABAMBA 2296
esquina Pichincha - T. E. 26-7096

OTRO TRAMO DE LA RUTA NACIONAL N° 34

Se ha iniciado la pavimentación del tramo Sunchales-Monigotes de la Ruta Nacional N° 34, del Sistema Panamericano de Carreteras.

La noticia ha sido recibida con explicable complacencia, habida cuenta de la importancia de esa arteria dentro de la red vial argentina y americana, ya que une a la ciudad de Rosario de Santa Fe con la ciudad de Yacuiba, en la República de Bolivia, continuando a través de aquella hasta su capital, La Paz.

Se informó que otros tramos de la Ruta Nacional N° 34 han sido ya adjudicados. Otros están próximos a ser sueltos por la Dirección Nacional de Vialidad y el Banco Interamericano de Desarrollo.

Las necesidades del desplazamiento a través del país motivan que el propietario de una embarcación deba pensar, ineludiblemente, en la adquisición de un remolque o "trailer". Salvo —claro está— que mantenga permanentemente su embarcación en el mismo espejo de agua (tal es el caso de quienes sólo navegan en el Delta y conservan sus lanchas en las numerosas y modernas guarderías que allí se han instalado).

En nuestro medio, la producción de remolques es encarada principalmente por una firma especializada que se ha hecho clásica, y que cubre un elevado porcentaje de la producción total del país. Aparte de ello, muchos cultores de los deportes náuticos mandan armar sus "trailers" en talleres particulares, lo que permite contemplar las necesidades específicas de determinadas embarcaciones.

Algunos remolques

Algunos precios servirán para lograr una visión general del mercado en esta materia: los remolques con anguileras graduables, balizas protectoras y enganche completo cuestan (sin rodado) desde \$ 649 (ley 18.188) el modelo Standard A, que carga hasta 150 kilos, hasta \$ 3.496 (ley 18.188) el modelo Olímpic tándem, 4 ruedas, D, que carga 2.000 kilos. Entre esos dos modelos existe una variada gama: hay, por ejemplo, diversos tipos de Standard: el de 150 kg, ya mencionado, y de 300, 450, 600 y 750 kg.

Para lanchas con casco en "V" se producen los modelos Gurí, que están provistos de suspensión con elástico semi-elíptico y laminados especiales para arrastre. Los Gurí van desde el modelo A (que carga hasta 150 kg y cuesta \$ 858) hasta el modelo E (que carga hasta 750 kg y cuesta \$ 1.538). Los Gurí tándem llevan chasis doble reforzado (cuatro ruedas): van desde el modelo A (que carga hasta 900 kg y cuesta \$ 2.046), al modelo C, que puede transportar hasta 1.600 kilos, y cuyo valor es de \$ 3.846 (siempre, claro está, en los valores de la ley 18.188).

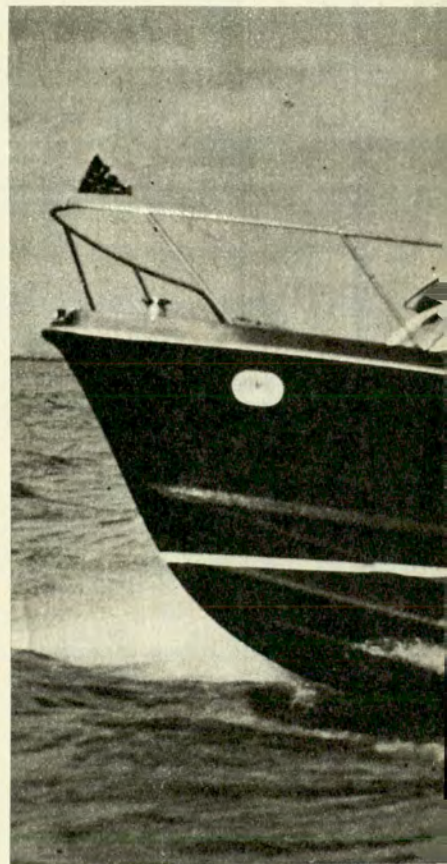
Los modelos Olímpic están provistos de suspensión independiente a barra de torsión. El Olímpic A carga hasta 300 kg y su valor es de \$ 1.397 (ley 18.188). Lo si-

VELEROS,

El "trailer" y sus posibilidades

• Los modelos • Costos: la embarcación y su mantenimiento • Una nueva visión de la vida: el hombre que navega.

ULTIMA NOTA



guen el B, C y D; este último puede transportar 750 kg y cuesta \$ 1.997 (ley 18.188). La serie de los Olímpic tándem (4 ruedas) se inicia con el modelo A (900 kg), de \$ 2.596 (ley 18.188), y culmina con el Olímpic tándem D, cuya capacidad de carga y precio ya hemos mencionado.

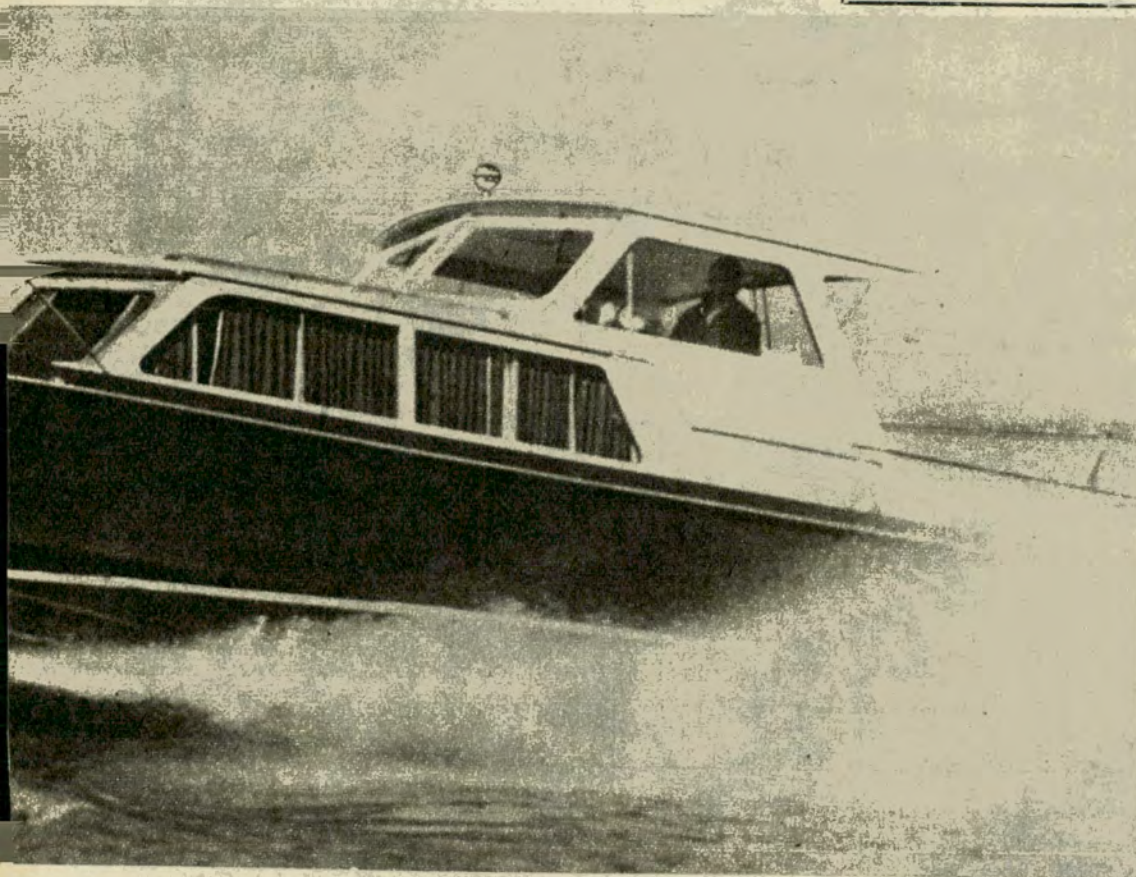
En general, los modelos mencionados se adaptan, en sus diferentes modelos, a cualquier tipo de lancha. Hay también carritos porta-moto-



LANCHAS Y CRUCEROS

Lancha de plástico reforzado con fibra de vidrio, especialmente preparada para trabajo pesado. Forma parte de una serie de 15 embarcaciones similares, que construye el Astillero Ortholan para la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables de la Secretaría de Obras Públicas de la Nación, con destino al estudio, relevamiento y atención del balizamiento de emergencia, servicios generales de asistencia a dragas y embarcaciones y, especialmente, para asistir al personal que trabaja en el nuevo Canal Mitre. El plástico reforzado con fibra de vidrio es laminado en el mismo astillero constructor y sus escantillones responderán a las exigencias de la entidad clasificadora internacional Lloyd's Register of Shipping.

ACLARACION: En una nota anterior (AUTOCLUB, N° 49, pág. 134), se publicó una foto del velero "Bries", fabricado en serie por Astilleros Marco. Este modelo ha sido diseñado por E. G. Van De Stadt de Zaandam, Holanda, y se construye bajo licencia, en nuestro país, por los astilleros mencionados.



res, cuyos precios fluctúan entre \$ 51,50 y \$ 89 (ley 18.188).

En la práctica, el remolque se vende conjuntamente con la embarcación, pero no es habitual —por problemas prendarios— que se incluya su precio en la financiación general.

El presupuesto total

Los precios de la embarcación y el remolque no son

los únicos que inciden en la economía de quien los adquiere. Obviamente, hay una serie de factores complementarios que se deben tener en cuenta: gastos generales de mantenimiento, seguros, guardería (cuando no se cuenta con instalaciones propias para la conservación de la embarcación), ingreso a alguno de los numerosos clubes náuticos y cuotas societarias, pago del arancel anual (que es el equivalente de la patente de los automoto-

res), etc. Muchos de estos costos dependen, desde luego, de la importancia de la embarcación. Conviene tener en cuenta de antemano el presupuesto total de gastos, el monto de las obligaciones mensuales y su incidencia en el presupuesto personal.

En la actualidad, el panorama náutico se ha visto aclarado notablemente —en lo que el aspecto financiero se refiere— con las ventajas de las operaciones de largo alcance (ver AUTOCLUB, N° 49,

pág. 135), mediante el sistema de crédito prendario.

Una vida distinta

Hemos reseñado en esta serie de notas algunos de los aspectos más importantes de la fabricación, comercialización y compra de embarcaciones. Los cultores de la náutica, cada vez más numerosos en el país, tienen posibilidades de desplazamiento que les permiten huir del "mundanal ruido" y vivir con plenitud su tiempo libre. La pesca, el esquí acuático, la natación y otros deportes complementan lo que podría calificarse, sin exageración, como una forma de vida distinta, ya sea que se navegue a vela o con motor, a grandes velocidades o con el ritmo tranquilo, propio de los viajes familiares.

Quien practica la náutica y sabe aprovechar sus mil posibilidades, puede conocer el país de una manera muy diferente, deteniéndose a contemplar las bellezas naturales de nuestra tierra. La conjunción *lancha-remolque-automóvil*, cada vez más común en nuestras rutas, es el símbolo de una actividad creciente: la de todos aquellos que han decidido dar a su tiempo libre un sentido cabal.

Pero es menester que las autoridades nacionales, provinciales y comunales apoyen, en la medida de sus posibilidades, el desarrollo de la náutica. La instalación de rampas en los numerosos espejos de agua con que cuenta el país, es el paso inicial —y por cierto que bastante económico— para atraer al turismo que se interesa en nuestro deporte. Esto, sin hablar de las necesarias, y a veces mínimas, obras infraestructurales que posibilitan el progreso de toda zona lacustre.

El turismo y el deporte se hermanan, así, con el desarrollo de ciertas regiones que, contando con insuperables espejos de agua, pueden recibir enormes contingentes humanos. En ese sentido, las competencias de yachting y motonáutica que hacen cada vez más nutrido nuestro calendario deportivo, contribuyen de manera muy directa a promover estas actividades. ♣

» CAZA, CAMPING Y PESCA



LA CAZA

Relato de Julio César Maldonado, basado en una narración del guía profesional argentino Hugo Pesce, organizador de safaris en el Chaco Paraguayo. "Un enorme Tigre —Jaguar americano o Yaguareté, como lo llaman los indios de aquella región— fue cazado después de un mes de persecución y luego que la fiera devoró 11 chivitos, el señuelo que se utiliza para capturar a estos felinos. El autor de esta hazaña cinegética fue el deportista argentino Antonio Sergi. La cabeza, que también aparece en esta nota, es el trofeo conquistado por el doctor Rodolfo Campos Mercandino, presidente del Club Argentino de Caza Mayor —quien en compañía del señor Gerardo Erro, presidente del Comité de Honor del citado Club, participó de otro safari en el Chaco Paraguayo. La pieza, con sus características físicas, fue registrada con todas las formalidades de rigor en la entidad donde actúan estos sportmen. El cráneo de tan magnífica fiera fue enviado al "Conseil de la Chasse Internationale" (Consejo Internacional de la Caza), que funciona en París, Francia, para ser "medido", y si reúne los requisitos exigidos, homologarlo como "pieza record de su especie".

por **JULIO C. MALDONADO**
PARA AUTOCLUB

Es fama que el Chaco Paraguayo posee la fauna y el ambiente de un fabuloso coto de caza, donde pueden cobrarse valiosos ejemplares de felinos. El tigre, que los indios guaraníes llaman Yaguareté, y que es el auténtico Jaguar americano, es la pieza más codiciada y la



que subyuga la pasión cinegética de cazadores deportistas y profesionales.

Desde cuatro años a esta parte, Hugo Pesce, un cazador profesional argentino de bien cimentado prestigio, organiza anualmente una temporada de safaris para brindar a sus clientes la oportu-

nidad de participar de las alternativas de tan excitante cacería, plena de dramatismo, sugestión y suspenso, teniendo como escenario la selva del Chaco Paraguayo.

Al cabo de ese lapso, Hugo Pesce ha logrado armar una organización tan completa, que nada tienen que

envidiar a los que realizan en el Africa y la India poderosas compañías americanas y europeas.

Estas partidas de caza duran de dos a tres semanas. Nunca menos de ese período, porque la cacería del tigre, la sanguinaria bestia de las selvas chaqueñas, requiere

Un deportista argentino obtuvo en el Chaco Paraguayo una pieza excepcional.

DEL YAGUARETE

una paciente labor para ubicar la zona por donde transita el felino; la identificación de sus huellas; su rastreo a través de montes y cañadones; la preparación del foso donde se meten los cazadores a la espera de la fiera; la colocación del señuelo, y la escena final, que culmina la cacería con la muerte del fiero yaguareté.

El campamento

Hugo Pesce, experto en tan insólita profesión, ha planificado con tal justeza los múltiples detalles de sus temporadas de safaris, que las inicia en el mes de abril de cada año para finalizarlas a fines de agosto. Ese lapso comprende la época propicia. Después, es la veda obligada para permitir la reproducción de las especies, evitando así la extinción de tan valiosos ejemplares que constituyen un formidable potencial turístico.

El campamento, montado con todo confort, es el centro de operaciones del grupo, que cuenta con el ayudante guía Carlos Meani, un joven argentino oriundo de la Patagonia; el taxidermista Laudelino Salinas, encargado de "cuerear los bichos" y preparar sus pieles para que se conserven en perfecto estado; el mecánico Francisco José Jiménez, para la atención de tres Jeeps y un camión; el cocinero Roberto Fernández, y el asistente Gerardo Ayala. Todos paraguayos, además de un grupo de indios que se ocupan en menesteres del campamento. Hugo Pesce es el director del grupo. Lo acompaña siempre su esposa, María Luisa de Pesce, una hermosa dama húngara descendiente de una noble familia de Hungría, criada en la Argentina, con acento y actitudes de una graciosa chica porteña.

El campamento es como un pequeño oasis en medio de la soledad chaqueña. Dispone de carpa comedor, en cuya mesa tocada con albo mantel se sirve exquisito me-

nú a gusto del cliente y se escancian vinos y licores añejos. Tiene música funcional, ventiladores, estufas y pequeña biblioteca con libros escogidos. La carpa dormitorio cuenta con muelle cama de tibias cobijas para el amanecer chaqueño, que es frío, y con su baño moderno. Las carpas se levantan sobre piso de portland y están cerradas convenientemente para impedir la entrada de insectos y alimañas. El ambiente selvático, con crepúsculos pintados de rojo vivo, noches de safiro tachonadas de titilantes estrellas y amaneceres saturados de aire puro y rumor de tonalidades cambiantes, conforman una singular visión panorámica, que aquieta el espíritu y predispone a la reflexión. Mientras en la mente del aficionado que se halla en ese trance surgen imágenes y el afán impaciente por ver al sanguinario tigre y matarlo, para llevar su piel como trofeo y prueba de su proeza cinégetica...

Un tigre cebado

El año pasado Hugo Pesce efectuaba su tercer Safari con Antonio Sergi, un deportista argentino. Tres semanas hacía que había percibido la presencia de un tigre y lo había visto algunas veces escabulléndose entre los matorrales. La astuta fiera ya le había devorado 10 cabritos, el señuelo que atado a una estaca sirve de víctima propiciatoria para atraer al tigre. Todos sus intentos para cazarlo, ubicado él y sus clientes en un foso cavado a 15 metros del señuelo y bien mimetizado con ramas y arbustos, habían fracasado. La bestia, con su fino instinto y su aguda vista, esperaba pacientemente que sus enemigos partieran al amanecer, tras la noche de larga espera en acecho. Y entonces, con un zarpazo certero, ultimaba al quejumbroso chivito y lo paladeaba glotonamente. La fiera se había cebado con la carne caprina y

en sus ansias de conseguirla hasta se había acercado al campamento...

La estratagema

Para cazar a este astuto y escurridizo tigre, Antonio Sergi y Hugo Pesce idearon una estratagema que les dio feliz resultado. Prepararon un foso, cubierto con una cha-



El Dr. Rodolfo Campos Mercandino, con un tigre cazado en el Chaco Paraguayo.

DIRECTO DE FABRICA

OFERTAS PARA SOCIOS DEL A.C.A.

Carpa de 4 personas, tela AVION, piso plastificado con zócalo, herrajes de duraluminio, 1 año de garantía escrita \$ 99 Ley 18.188. Bolsa de dormir, rellena con posición.

PERMISOS DE CAZA SIN CARGO - SECCION ARMERIA SURTIDA Y CON LOS MEJORES PRECIOS EN PLAZA



CAMPING CAZA

JURAMENTO 2432 casi Cabildo

ALQUILE SU EQUIPO DE CAMPING..!

CARPAS, MOCHILAS Y BOLSAS DE DORMIR

PESCA ARMAS DE CAZA Y DEPORTIVAS



WÖRNS y Cía.

SARMIENTO 377
Tel. 31-4191 - 32-8834
BUENOS AIRES



SIN ANTICIPO Y EN 24 MESES

YUMPA 5 HP	\$ 66,—	por mes
ZANELLA 9 1/2 HP	93,50	" "
DORADO 8 HP	84,70	" "
Bote Plástico BORDIGA 515	97,70	" "
Chinchorro BORDIGA, 2,70 eslora ..	55,—	" "

LANCHAS BERMUDA CON MOTORES EVINRUDE
Lanchas, botes y motores usados

CAMPING NAUTICA SUR

AVDA. H. YRIGOYEN 8039 - BANFIELD

» 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)

X 125

la conquista del espacio

por reposeras **MULTI-FORM***
MINI-FORM*



5 años de
garantía

Fabrica y distribuye:
FA-MET S.R.L.
Jean Jaurés 3759
Tel. 208-4658/7772
242-4414 - 67-7313



LOS ALERCES

Todo para el camping



Carpa p/4 personas tela
avión \$ 99
También con doble techo
Bolsa de dormir, desde \$ 29
Mochila con armazón,
desde \$ 39

Carpas estructurales, 1 y 2 dor-
mitorios y también baños.

Escopetas calibre 16 . \$ 99
Carabina automática ca-
libre 22, culata plástica \$ 99
Chaleco cazador con bol-
sa perdicera \$ 23

VENTA Y ALQUILER

Vea nuestra amplia exposición
de modelos de carpas y acce-
sorios.

Recibimos su carpa usada en
parte de pago.

CREDITOS

Avda. San Martín 3033 - Tel. 58-6171

Actúe, facilite, secunde y obedezca las indicaciones
municipales y policiales en materia de ordenamiento
del tránsito público.

pa de tambor de nafta, en cuyo centro había el espacio necesario para que pudiera asomar la cabeza de Antonio Sergi y su mano empuñando un revolver de grueso calibre. El foso fue dotado con un "caño sifón" para aventar el olor humano de sus ocupantes. Estaba revestido de ramas con buen "camouflage", a un metro de la estaca donde se hallaba el chivito. La riesgosa operación consistía en acechar al tigre y cuando éste se lanzara sobre el chivito, aparecer por el boquete del foso y descerrajarle un tiro mortal a boca de jarro. Hubo otro detalle previo a esta ingeniosa estratagema. El jeep transportando a los cazadores llegó hasta el lugar escogido. Pesce y Sergi se metieron en el foso y los ayudantes partieron en el vehículo, simulando que abandonaban la cacería para cespistar al animal.

Pasaron horas de expectante, inquietante espera, hasta que por fin percibieron por el fuerte olor que despidió la fiera, su proximidad. Antonio Sergi, haciendo gala de sangre fría y notable serenidad,

esperó unos instantes, y cuando el tigre ultimó al cabrito surgió del foso y le disparó un certero tiro en pleno pecho. La fiera pegó un salto y debatiéndose en la agonía cayó a cinco metros. La inteligencia del hombre había triunfado una vez más frente a los instintos carnívoros de aquel felino, víctima de su propia voracidad.

Maniobra audaz

Cuenta Hugo Pesce, que "fue un momento realmente dramático y de grave peligro, porque si fallaba Sergi y el tigre caía dentro del estrecho foso, el epílogo de la audaz maniobra hubiese sido distinto", aun cuando Pesce, con su poderosa arma, un fusil *Drilling* de tres caños calibre 9, 3 por 72, cargado con balas explosivas y cartuchos *Brenske*, estaba preparado para intervenir. Sólo que en un espacio tan reducido y con poca visión, el tiro no era seguro. Pero Antonio Sergi no falló. No podía fallar, porque de él dependía la vida de ambos. Le



FABRICA DE CARPAS DE 1ª CALIDAD

**ESPECIALIDAD EN
CARPAS BUNGALOW
COMPARABLES CON LAS
MEJORES DEL MUNDO**

Bolsas de dormir, colchonetas,
mesas, sillas, etcétera.

Remolque para equipaje
transformable en mueble de
cocina plegable. Se guarda en
10 cm de espesor arimado a
una pared.

VENTA DIRECTA - Sábados y domingos abierto
TISCORNIA 985 - SAN ISIDRO (R) - T. E. 743-8621

Exposiciones:

Panamericana esq. H. Yrigoyen (Martínez) - Al lado de Fanacoa
NUOVO CAMPING: Rivadavia 22500, Ituzaingó.
CARPING: Córdoba 6900, Rosario.



Disponemos el surtido
más completo de
implementos para
CAMPING - PESCA
NAUTICA CAZA
CREDITOS
ALQUILER
REPARACIONES

envios al interior



OFERTAS

CARPA para 4 personas,
Tela AVION, piso, ventana,
etc., Lista para acampar
**GARANTIZADA, precio to-
tal \$ 99.- (m\$N 9.900.)**

BOLSA de DORMIR, muy
abrigada, modelo exclusivo
total \$ 35.- (m\$N 3.500.)

Av. 12 de OCTUBRE 1025
QUILMES OESTE - Prov. Bs. As.

puso un acolchado de caucho a su revólver, a modo de manopla, para aguantar el retroceso del arma. Y calculó todo, en sus mínimos detalles.

Cuando el tigre había sido abatido, un sudor frío perlaba la frente de ambos. Miraron al feroz enemigo que yacía sanguinolento y con los ojos vidriándose, pero aún con un brillo asesino, en tanto que la muerte lo iba invadiendo y dejaba yerto su cuerpo. Luego, una explosión de júbilo sacudió a los dos cazadores, y se dieron la mano en efusiva felicitación.

Unos tiros al aire —señal convenida con la gente del campamento— permitió que un jeep los transportara rápidamente después de aquella jornada inolvidable, en las soledades del Chaco Paraguayo, a 400 kilómetros de la quietud de Asunción, la colonial capital del Paraguay...

La hazaña del Dr. Campos

En el safari donde participaron el doctor Campos Mer-

candino y el señor Gerardo Erró, las cosas sucedieron de distinto modo; mas lo cierto es que estos caballeros argentinos vivieron la gran aventura de cazar un tigre de mayor alzada que el cobrado por Antonio Sergi. Además, se llevaron como preciado trofeo el puma, cuya cabeza aparece en estas páginas.

El campamento de Pesce, que en esta temporada está instalado en las cercanías del que fuera Fortín Garrapatal durante la Guerra del Chaco, cuenta con un transmisor de banda comercial. Diariamente se comunica con su agencia en la capital paraguaya. Así se intercambian noticias, se comentan novedades de los safaris y se anuncian la llegada de un nuevo cliente. Los jeeps tienen radio-telefono para hablar con el campamento, y de esa forma están en comunicación constante para cualquier emergencia.

Hugo Pesce debe atender en la temporada de este año 20 clientes. Todos llegan con la esperanza de cazar un tigre. A veces no se da esa chance y deben conformarse con algún ejemplar de

puma o de tapir. Se dice que este animal, el tapir, es descendiente remoto del rinoceronte, aunque ya no tiene el cuerno que luce éste sobre el hocico, ni su ferocidad.

Vida aventurera

Pesce, cazador profesional, es un hombre de buena talla, cutis trigueño y ojos azules; tiene maneras sobrias y habla reposadamente, con tono suave, reflexivo y modesto. Nunca alardea de sus éxitos, aunque se muestra inquieto y preocupado por perfeccionar todos los detalles de su empresa, que es su modus vivendi.

Se aficionó a la cacería acompañando al padre, que gustaba hacer excursiones por la provincia de Buenos Aires y La Pampa, para cazar perdices, martinetas y volátiles. Más adelante realizó cacerías en Misiones, y luego se aventuró en las selvas de Matto Grosso, Brasil, donde adquirió conocimientos valiosos y vasta experiencia en la cacería de felinos. Actuó varios años como

guía profesional, contratado por agencias de turismo. En tal carácter llegó al Paraguay en 1965. Durante un par de años se asoció a una agencia de viajes, la primera que explotó el negocio. Después se retiró, y desde entonces trabaja por cuenta propia. "Recién este año —nos dijo durante una plática en su casita de Asunción— estoy bien organizado, con todos los elementos de trabajo necesarios para que mis safaris se lleven a cabo con las mejores posibilidades de éxito y satisfacción para mis clientes".

Hugo Pesce es un hombre contento y muy feliz en compañía de su gentil esposa, María Luisa, la dama húngara, que tiene la misma afición y el espíritu aventurero suyo. Durante los meses de descanso se dedican a reparar el material de su empresa, contestar correspondencia y visitar a familiares. En Asunción, los dos son personajes conocidos. Han estado en la televisión, filmaron una película para la Dirección General de Turismo y son publicitados frecuentemente por diarios y revistas especializadas. ♠



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

Simplex

Artefactos portátiles a gas con sus propias microgarrafas de 1/3; 1; 2 ó 3 kg. Basta aplicar la llama de un fósforo y ya funciona.

RECARGA DE GAS ASEGURADA EN TODO EL PAIS



FAROL PORTATIL
500 bujías



CALENTADOR
PORTATIL



GRILL PORTATIL

Cocinita portátil 2063:
De 2 hornallas. Guardaviento.
Se entrega en una cómoda valijita metálica, con su propia microgarrafa de 1/3 kg. También puede usarse con garrafa de 1, 2 ó 3 kg.

Adquiera los artefactos Simplex con facilidades en:

PROVEEDURIA DEPORTIVA S. A. I. C. Lima 363 CAPITAL	SUIZA CAMPING Juramento 2432 CAPITAL	OZORES S. A. José Bonifacio 2280 y sucursales CAPITAL	FERRETERIA FRANCESA S. A. C. Pellegrini 47 CAPITAL	BALTAIAN HNOS. Iriarte 2264 y sucursales CAPITAL	BAZAR MANTEIGA Lima 1293 CAPITAL
---	---	---	---	--	---

» CAZA, CAMPING y PESCA



Corría el año 1929. Polonia, resucitada al terminar la guerra del 14, gracias al Tratado de Versalles, formaba sus ejércitos y, naturalmente, "sufría" de falta de oficiales; por tal motivo, aceptaba a la mayoría de los oficiales rusos que se refugiaron en su territorio después de la hecatombe rusa, o sea después de la revolución (1917-1920), al terminar la sangrienta guerra civil. Algunos de ellos tomaron la nacionalidad polaca, otros simplemente fueron contratados como profesionales, por dos o tres años. Entre éstos me encontré yo, contratado en carácter de Instructor de Caballería del décimocuarto Regimiento de Ulanos de Lwof, con el grado de Teniente Primero (no quisieron darme el grado de Capitán de Caballería, que yo poseía en el ejército ruso).

En aquellos años yo era muy aficionado a la caza, por lo que aprovechaba cualquier licencia para alejarme del rigor del regimiento e ir a cazar a los Montes Cárpatos, a una aldea llamada "Porohy" (lo que en ruteno quiere decir Los Umbrales), distante doscientos kilómetros de la ciudad de Lwof.

Esta aldea estaba situada en ambas márgenes del Río Bistritza (correntoso, conocido por la abundancia de truchas), casi en la misma frontera con Checoslovaquia, y se extendía a lo largo de 10 km. en un valle angosto, que en algunos lugares se transformaba en una quebrada. La aldea poseía aproximadamente unos cuatro mil habitantes.

Las laderas de las montañas abruptas, cubiertas de bosques de coníferas, encinas y arbustos de enebro, otorgábanle una singular belleza y atraían a muchos cazadores en el invierno, en procura de la caza mayor: osos, lobos, jabalíes y lince.

La caza era bastante abundante, pero era difícil conseguir el permiso, porque los cerros y los bosques eran de propiedad de un Barón "Sudete", de apellido

UNA NOCHE PAVOROSA

por JAROSLAV M. TURBANOFF
PARA AUTOCLUB

"Tranquilo, pero mudo, seguía el rastro de mis propias pisadas, cuando corrí como un despavorido..."

Von Liebick, de un carácter duro e inaccesible. El coto de caza estaba cuidado por guardabosques uniformados y armados.

Al llegar a la aldea, me hospedé en la casa de una campesina, mujer amable y bonachona, viuda desde la guerra del catorce. Al otro día me presenté en la Comisaría local para solicitar el permiso de caza por quince días y me encontré con la desagradable sorpresa de que no podían otorgármelo, por la sencilla razón de que había que solicitarlo por escrito al Administrador de las propiedades del Barón, que vivía en la ciudad de Stanislawof, capital de la provincia y distante cuarenta y ocho kilómetros. Los trámites demorarían aproximadamente una semana. Pero el comisario, al saber que yo era un oficial del Ejército, se puso a mi disposición, diciéndome que hasta que me mandaran el permiso podía cazar tranquilamente, y que, por lo menos ellos iban a hacer la vista gorda, pero que tratara de cazar de noche y en lugares apartados, para no toparme con los guardabosques.

Un cementerio militar

Esa aldea había sido escenario de cruentas batallas entre los ejércitos rusos y austro-húngaros, durante los años 1915-1916. A unos dos kilómetros del pueblo, al pie de la montaña, en un valle relativamente angosto, existía un cementerio militar donde los rusos y los austriacos yá habían enterrado, en su ete-

no descanso, sin importarles en absoluto ya, las diferencias ideológicas, raciales o étnicas. La muerte los había hermanado.

De noche, la mayoría de la gente, si no tiene miedo, por lo menos evita los cementerios como éste, tan apartado del pueblo y metido dentro de las montañas. Decidí que ése sería el lugar ideal para ir a cazar, por lo que fui a inspeccionarlo: el cementerio ocupaba más o menos dos kilómetros cuadrados, y estaba cercado, en su mayor parte, con alambre de púas; en el centro había una morgue cerrada, que media unos cuatro metros de largo por tres de ancho, no más. Para quedarme al acecho, ésta me serviría bien como escondite, así que traté de forzar la puerta para penetrar e inspeccionarla por dentro. No lo conseguí, porque no pude romper la cerradura; en cambio, con un poco de trabajo, pude desclavar las tablas con las que estaba tapada la única ventana. Trepando por ella me metí adentro. Una mesa desvencijada y un

banco de madera a su lado, era todo lo que contenía. El piso de tablas rústicas, sin cepillar, crujía bajo mis pies. En el techo, telarañas colgaban por todos lados, dando un aspecto bastante tétrico al recinto. Revisé todo; ni siquiera una laucha podría haber pasado inadvertida. Salí, ya completamente decidido a aprovechar la primera noche de luna para quedarme ahí, al acecho.

Era en enero. El invierno estaba en todo su apogeo. El aire sano y frío formaba chorros de vapor con el aliento que salía de la boca al respirar. Las sepulturas de millares de soldados me rodeaban, la nieve cubría todo con su manto helado; algunas cruces caídas estiraban sus brazos ya carcomidos, tristes y abandonados, como si pidieran una oración por el alma de los caídos, sepultados allí, de los que quedaban ya solamente los esqueletos.

Por todos lados se veían muchas pisadas de zorros, algunas de jabalíes y unas pocas de lobos, que aprovechaban el suave declive del valle para penetrar en la aldea y hacer de las suyas.

El día siguiente fue radiante, de unos catorce grados bajo cero. No se movía ni una hoja; el humo de las chimeneas de las "izbas" subía derechito hasta deshacerse mezclándose con la atmósfera diáfana.



LA PULGA "HACE RONCHA" con los PRECIOS

Escopeta 1ª calidad, todo calibre	\$ 109,90
Borceguies desde	\$ 25,00
Equipo cocina - farol a gas	\$ 49,95

Los mejores precios y el más amplio surtido en cartuchería y armas nacionales e importadas.

ARMAS - PESCA - CAMPING

Av. SAENZ 1417 - Tel. 91-2963

N. POMPEYA a 1/2 c. Centenera y A. Alcorta

Libre Estacionamiento

Una noche de frío

Por fin llegó la noche, fría y estrellada. La luna tenía que salir alrededor de las nueve y treinta, así que, bien comido y bien abrigado, con una petaca de vodka en el bolsillo y con el arma escondida debajo del abrigo, me encaminé hacia el cementerio. Envuelto en un diario llevaba un pedazo de carne, para usarlo de carnada y atraer algún zorro o lobo.

A las nueve y veinte llegué al cementerio y coloqué la carnada encima de una tumba distante unos veinticinco metros de la ventana de la morgue, bien visible. Reinaba un silencio absoluto.

Al meterme en la morgue arrimé el banco a la ventana, para poder sentarme mientras esperaba la aparición de una presa, con el arma apoyada en el marco de la ventana y la mirada clavada en la tumba con la carnada.

Los montes *Cárpatos* son muy lindos, dignos de admiración, y con más razón en una noche de invierno, con mucha nieve, el cielo estrellado, negro como la boca del lobo, y una luna que, colgada en lo infinito, hacía lo posible por desgarrar las sombras. Las horas pasaban y no aparecía nada.

De repente, tras mío, me pareció sentir un ruido suave, como si fuera el que produce un animal al pisar la nieve cuando está dura y escarchada. Me quedé quieto y agarré el máuser en la mano. Atento a lo que pudiera aparecer, miraba por la ventana.

Me di cuenta que el ruido

de las pisadas era demasiado suave para que fuera un animal grande; pensé que seguramente sería un zorro. Al poco rato sentí un escalofrío al darme cuenta de que las pisadas procedían de adentro de la morgue, no de afuera.

Pensé: es mi imaginación. No puede ser. Es imposible. Es el lugar, el ambiente, que me pone nervioso. Yo revisé bien todo, nada podía pasar inadvertido...

El interior de la morgue estaba casi completamente oscuro, salvo un pequeño rayo de luna que penetraba de costado. En el bolsillo derecho de mi abrigo guardaba una linterna eléctrica: despacito metí la mano en el bolsillo, sacándola. Me di vuelta, poniéndome de frente a la oscuridad: no veía absolutamente nada, pero sentí la presencia de alguien o de algo que se movía, produciendo el ruido. No aguanté más: prendí la linterna, iluminando sucesivamente todo: los cuatro rincones, el techo y la mesa. Nada, absolutamente nada. Sin embargo me pareció que en un rincón una telaraña estaba desgarrada...

Cosa de fantasmas

Miré la hora: eran exactamente las doce y diez minutos. Sin poderlo evitar, empecé a pensar en los fantasmas. El lugar me pareció más tétrico que antes, el interior de la morgue más oscuro.

¿No habría cometido un sacrilegio entrando en ese lugar, profanando la tranquilidad del Campo Santo?, pensé medio en serio, medio

en broma, para darme ánimos. Ya no me importaba la caza, por lo que encendí un cigarrillo, con mano temblorosa, tratando de tomarme el pelo a mí mismo. Al apagarlo, a medio fumar, por lo nervioso que estaba, sentí otra vez las pisadas, pero mucho más fuertes, más marcadas, tanto que me pareció oír el crujido de las tablas del piso y el movimiento de la mesa. Sentí un sudor frío en todo el cuerpo, y el pelo erizado; me persigné. Con un movimiento brusco saqué la linterna, me puse de cara a la oscuridad, encendí la luz, alumbrándolo todo: me castañeteaban los dientes de miedo. No había nada, absolutamente nada, por más que miraba.

Empecé a razonar: es la media noche pasada, estoy solo en un cementerio, dentro de una morgue, rodeado de miles de sepulcros en los que yacen los cadáveres de los soldados caídos. Seguramente la mayoría de ellos fueron sepultados sin la presencia de un sacerdote o tal vez sin siquiera una oración...

Me acordé de la petaca de vodka que guardaba y me tomé un buen trago. Tenía mucho miedo. Ya no dudaba de la presencia de algo del otro mundo y que mi permanencia allí no era de su agrado. No obstante, no quise escapar corriendo.

Tomé el máuser y lo puse afuera de la ventana: con la linterna apagada en la mano, miré desafiante a la oscuridad del interior, poseído por un miedo indescriptible, pero firmemente decidido a enfrentar lo que fuera. Sentí los pasos otra vez, con todo su peso amenazador, como si fuera con

rabia; algo cuya presencia sentía y que me pareció divisar se paró frente a mí, no respirando, sino más bien jadeando; su respiración gélida me daba directamente en el rostro. Era espantoso...

Apoyando la mano en el marco de la ventana, salté como un gato montés, agarré mi arma y corrí como un gamo para alejarme lo antes posible de ese lugar y llegar a casa.

Para entrar en mi habitación tenía que pasar por la cocina, en la que estaba sentada la dueña de casa, hilando lana. Me miró y dijo: "¿Qué le pasa Teniente, que está tan pálido?". Mi contestación fue simple: "Nada señora, es el frío de afuera".

No dormí, no pude cerrar los ojos aquella noche; todavía, cada tanto, un temblor me estremecía el cuerpo al pensar en lo sucedido.

Por la mañana, cuando apenas alboreaba, volví al cementerio, encaminándome directamente a la morgue: todo estaba tranquilo, silencioso. Nada había cambiado. La carnada había desaparecido. En la morgue tampoco nada había cambiado: puse el banco en su lugar, inspeccioné bien las cuatro paredes, el techo, las telarañas y recogí la colilla de mi cigarrillo. Levanté las tablas con las que estaba clavada la ventana y volví a clavarlas. Di vuelta alrededor de la morgue por si descubría algunas pisadas que no fueran mías; pero no había nada. Tranquilo, pero mudo, seguía el rastro de mis pisadas, cuando corrí como un desparovido. ♣

Las dos empresas textiles más importantes del país, unen sus departamentos dedicados al CAMPING para confeccionar las carpas de mayor calidad obtenibles en el mercado, a un precio realmente **promocional**, pre-temporada. Este es el momento de adquirir su carpa con las mejores ventajas en calidad y precio.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

CIA. LONERA ARGENTINA

Montevideo 255 T. E. 35-1900
fábrica de material para camping

Venta de tela y accesorios para que usted confeccione su propia carpa - ASESORAMIENTO GRATIS



Noticias y Actividades del A.C.A.

NUEVA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA DEL A.C.A.

EL extraordinario desarrollo operado por el Automóvil Club Argentino en todos los ámbitos de su actividad a lo largo de la última década, ha llegado a conocimiento público a través de diversos medios de difusión y especialmente de AUTOCLUB, que ha informado acerca de la expansión de los servicios de la Institución, visible en el numeroso y significativo grupo de obras inauguradas y habilitadas para el más eficiente cumplimiento de sus fines.

El turismo, con la serie de actividades que le son afines: venta de pasajes, emisión de documentación internacional, cheques de viajero, publicaciones cartográficas, organización de excursiones, etc., así como las estaciones de servicio, hoteles y moteles, auxilio mecánico, los servicios de previsión, recreos y campamentos, las escuelas de mecánica y conducción, en fin, todas las actividades que, por su naturaleza están dentro de la órbita de acción de la Entidad, han sido debidamente planificadas para alcanzar el nivel, en calidad y número, que el país demanda.

La notable expansión de servicios a que nos hemos referido, y la dimensión y complejidad de las tareas iniciadas han obligado a iniciar un proceso de reorganización administrativa con el fin de adecuar las estructuras administrativas de la Institución a la mencionada expansión de servicios.

En su sesión del 27 de febrero último, el cuerpo directivo consideró el informe de la Comisión Asesora Especial de Organización Institucional que preside el Dr. Ricardo E. Aráoz. El trabajo inteligente y serio de esta Comisión, que contó con la colaboración del cuerpo gerencial de la Administración del Club, se concretó en la fundamentación y propuesta de un nuevo

Aprobó la Comisión Directiva un nuevo organigrama y un conjunto de normas para su aplicación.

organigrama y de nuevas normas de conducta, coordinación y control que constituirán la base de sustentación de la labor que desarrollan los cuadros administrativos.

La resolución adoptada establece la integración de la plana mayor administrativa con una Gerencia General que estará secundada por las Gerencias de Administración, de Arquitectura, de Estaciones, de Promoción y Previsión y de Turismo. Cada Gerencia está dividida en Subgerencias según una agrupación funcional de actividades. Del mismo modo, las Subgerencias tienen a su cargo un número de Divisiones que surgen de las distintas operaciones específicas que conforman la labor general de la Administración del Club. En una segunda etapa, que finalizará antes del 31 de julio próximo, se determinará la estructura organizativa y operativa de las secciones de menor nivel.

Esta estructura de organización se halla complementada con un conjunto de normas para su funcionamiento, los que también fueron aprobadas por la Comisión Directiva, y tienden a satisfacer diversos objetivos, los más importantes de los cuales son: eficiencia de los servicios, celeridad de los trámites y minimización de los costos. Estas metas se persiguen a través de una clara delegación de autoridad y una estricta asignación de responsabilidades, determinando exactamente las

atribuciones y obligaciones de cada cargo y los procedimientos de relación y coordinación entre distintas áreas. Todos los aspectos —serviciales, financieros y administrativos— quedan así cubiertos por normas específicas en las que cobra gran importancia la función de planificación. Esta, elevándose desde el nivel de las Divisiones, concurrirá a cumplir la doble función de proyectar la actividad general de la Institución y servir como instrumento de control de la gestión administrativa.

Las normas aprobadas establecen asimismo los principios que regirán la actividad de las dependencias del A.C.A. en todo el país y la vinculación recíproca entre ellas y las distintas áreas administrativas de la sede central.

Finalmente, la Comisión Directiva resolvió efectuar una aplicación paulatina de la nueva estructura, ya que la misma fue elaborada con una actitud de previsión que no ha atendido únicamente a las necesidades actuales, sino también a las que el futuro seguramente planteará como consecuencia de los planes que habrán de ejecutarse.

De este modo, la implementación del nuevo organigrama se hará con las máximas exigencias en cuanto al óptimo aprovechamiento de los recursos humanos y económicos.

Este conjunto de medidas aprobadas por la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino implica, como puede advertirse, la adecuación de los medios a los fines. Estos son día a día más trascendentes y tienen repercusión no sólo en la vasta masa societaria, sino también —en muchos y significativos casos— en todo el ámbito nacional. De ahí la gran importancia de las resoluciones que comentamos. Sus efectos habrán de favorecer todos y cada uno de los aspectos de la actividad de la Institución, sosteniendo su siempre vivo dinamismo y ampliando su pujanza para más grandes objetivos.

ASAMBLEA DE DELEGADOS

COMISION DIRECTIVA

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

MESA DIRECTIVA

Auditoría Externa

Auditoría Interna

PRESIDENTE
VICEPRESIDENTE 1º
VICEPRESIDENTE 2º

SECRETARIO TESORERO
PROSECRETARIO PROTESORERO

GERENCIA GENERAL

Asesoría Relaciones Internacionales

ASESORIA JURIDICA
ASESORIA LABORAL
INSPECCION GENERAL
SECRETARIA
ESTUDIOS ESPECIALES

GERENCIA DE ESTACIONES

GERENCIA DE TURISMO Y ASUNTOS VIALES

GERENCIA DE PROMOCION Y PREVISION

GERENCIA DE ARQUITECTURA

GERENCIA DE ADMINISTRACION

Subgerencia de Estaciones A Subgerencia de Estaciones B

Subgerencia de Turismo Subgerencia de Moteles

Subgerencia de Cartografía y As. Viales

Subgerencia de Promoción Subgerencia de Previsión

Subgerencia de Arquitectura A Subgerencia de Arquitectura B

Subgerencia Administrativa

Subgerencia Contable

Subgerencia de Procesam. de Datos

DIVISION ESTACIONES NORTE DIVISION AUXILIO MECANICO

DIVISION VIAJES Y TURISMO DIVISION MOTELES

DIVISION CARTOGRAFIA

DIVISION DE PROMOCION DIVISION POLIZA Nº 2

DIVISION PROYECTO DE OBRAS DIVISION MANTENIM.

DIVISION SOCIOS

DIVISION CONTABLE

DIVISION SISTEMAS Y PROGRAMAC.

DIVISION ESTACIONES SUD DIVISION EXPLOTACION Y SUMINISTROS

DIVISION ADUANAS Y DOC. INTERNAC.

DIVISION ASUNTOS VIALES

DIVISION SINIESTROS

DIVISION DIRECCION DE OBRAS DIVISION CONTROL ADMINISTRAT.

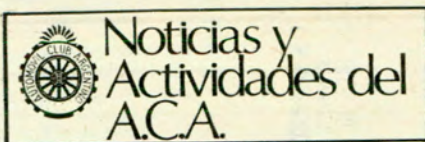
DIVISION PERSONAL

DIVISION COMPRAS

DIVISION PROPIEDAD AUTOMOTOR

DIVISION POLIZA Nº 1 Y VIDA

DIVISION ABASTECIM.



AUTORIDADES DEL ACA

Comisión Directiva

Miembros Honorarios:

VICEPRESIDENTE 1°:
Dr. Horacio C. Rivarola

VICEPRESIDENTE 2°:
Ing. Mario L. Negri

SECRETARIO:
Dr. Walter A. Saborido

Miembros Titulares:

PRESIDENTE:
Dr. César C. Carman

VICEPRESIDENTE 1°:
Sr. Federico Lajud

VICEPRESIDENTE 2°:
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 SUPLENTE:
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. Victor 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

VICEPRESIDENTE:
Sr. Oscar San Miguel

SECRETARIO:
Dr. Manuel Pérez Taboada

VOCALES TITULARES:
Dr. Luis F. Orcoyen

VOCALES SUPLENTE:
Sr. Luis J. R. Méndez Calzada
Sr. José María de Monasterio
Dr. Rodolfo Roccatagliata

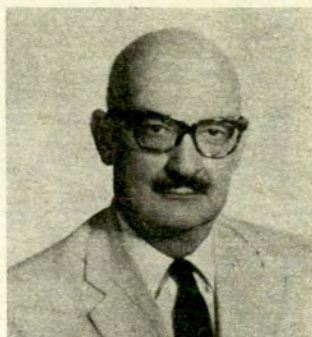
Tribunal de Honor

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

NUEVOS GERENTES



Sr. Carlos J. von Breuning

HAN sido designados Gerente de Turismo y Asuntos Viales y Gerente de Arquitectura los señores Carlos J. von Breuning y Arq. Jaime J. W. Sequeira, respectivamente.

El señor von Breuning ingresó a la Entidad en 1935, desempeñando funciones de auxiliar administrativo. En diciembre de 1941 fue ascendido a jefe de la Estación de Servicio San Carlos de Bariloche. En abril de 1943 pasó a desempeñar el cargo de Inspector Zona Lagos hasta marzo de 1958, en que fue nombrado Inspector Regional.

En el año 1964 fue designado Sub-inspector General y en mayo de 1967



Arq. Jaime W. Sequeira

Subgerente de Turismo. En febrero de 1970 pasó a ocupar el cargo de Gerente de Turismo y Asuntos Viales.

El Arq. Sequeira ingresó a la Entidad en setiembre de 1962, como jefe de la Oficina Técnica de Construcciones. En 1964 pasó a desempeñar el cargo de jefe de la Oficina Técnica de Edificios hasta el 8 de marzo de 1966, fecha en que fue ascendido a jefe de la División Arquitectura. En mayo de 1968 pasó a ocupar el cargo de Subgerente Técnico y en febrero de 1970 fue nombrado Gerente de Arquitectura.

Con estas designaciones queda completado el cuadro administrativo supe-

rior de la Institución. La Gerencia General es desempeñada por el señor Domingo M. Armendáriz; la Gerencia a cargo de la Asesoría de Asuntos Internacionales por el señor José D. C. Rucci; la Gerencia de Administración por el señor Hugo Montivero; la Gerencia de Estaciones por el señor Carlos A. Iribarnegaray, y la Gerencia de Promoción y Previsión por el señor Alberto Zanotti.

INGRESARON 45.000 NUEVOS SOCIOS

La Conscripción de Socios sin cuota de ingreso que finalizó el 31 de enero próximo pasado, culminó con gran éxito, ya que las solicitudes recibidas superan la significativa cifra de 45.000 adhesiones.

También la producción de seguros de automotores tuvo un incremento notable en dicho período.

MENSAJE DEL GOBERNADOR LLORENTE A LA ENTIDAD

CON motivo del luctuoso accidente ferroviario registrado recientemente en las cercanías de la localidad de Tigre, el gobernador de la Provincia de Buenos Aires, ingeniero agrónomo Saturnino Llorente, hizo llegar al presidente el Automóvil Club Argentino el siguiente mensaje:

La Plata, 18 de febrero de 1970.

Señor Presidente del Automóvil Club Argentino: "El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, trasuntando el pensamiento de toda la comunidad, ha valorado en su verdadero alcance la encomiable colaboración prestada por esa entidad con motivo del lamentable accidente ferroviario ocurrido el día 1º del corriente mes en el Partido de Tigre. Lo hecho satisface plenamente mi responsabilidad de gobernante y me emociona como ciudadano.

"Es por ello que en nombre de este Gobierno cumplo con el inexcusable deber de agradecer profundamente la realización de actos de tal naturaleza, que prueban una vez más y acabadamente, el espíritu de solidaridad y conciencia del cumplimiento de las obligaciones de ayuda al prójimo que anima a cada uno de los miembros de la gran familia argentina, quienes han sabido brindar en forma espontánea, su amplia, sacrificada e inteligente colaboración en todos los momentos en que ha sido menester concurrir en auxilio de los que sufren.

"Hago votos por el mantenimiento de esas especiales dotes de capacidad, vocación de servicio y responsabilidad que en esta emergencia han sido puestas a prueba en favor de la comunidad formada por los habitantes de esta Provincia. El mantener incólumes tales condiciones naturales del individuo, significará el mejor de los aportes para llevar adelante la grandeza de nuestra patria, gestada principalmente por los valores morales y espíritu de sacrificio de sus hijos."

Señor asociado:

Recordamos a Usted que los Pedidos de AUXILIO MECANICO están centralizados en el siguiente número telefónico: 82 - 6081.



CONVENIO CON LA PROVINCIA DE FORMOSA

EL Automóvil Club Argentino suscribió recientemente un convenio de señalamiento con la Dirección de Vialidad de la Provincia de Formosa, que contempla en su primera etapa la colocación de 800 indicadores, obra que será realizada en el corriente año. Estuvieron presentes en la firma del convenio (de izquierda a derecha en la foto): el vocal de la Comisión Directiva del A.C.A. doctor Eduardo A. Ortiz; el presidente de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Formosa, ingeniero

Luis Schattner; los miembros de la Comisión Directiva de la Entidad, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli (tesorero); señor Federico Lajud (vicepresidente 1º), e ingeniero Abel M. Lissarrague (secretario); el representante de Formosa en la ciudad de Buenos Aires, señor Luis Alvarez; el jefe de la División de Asuntos Viales del A.C.A., señor Raúl Harsich, y el gerente general de la Institución, señor Domingo M. Armendáriz.

DESIGNAN SOCIO HONORARIO AL EMBAJADOR DE VENEZUELA

EN el curso de una cordial recepción que se realizó en la sede central del Automóvil Club Argentino, se designó al nuevo embajador de Venezuela en



Momento en que el presidente del Automóvil Club Argentino hace entrega de los documentos que lo acreditan como socio honorario de la Entidad, al nuevo embajador de Venezuela en nuestro país, Dr. Antonio M. Araujo.

nuestro país, doctor Antonio Martín Araujo, socio de honor de nuestra Institución. El doctor Araujo fue recibido por miembros de la Comisión Directiva de la Entidad, encabezados por su titular, a quien acompañaban el vicepresidente primero, señor Federico Lajud; el secretario, ingeniero Abel M. Lissarrague; el vocal titular, señor Ovidio H. Salgueiro, y otros miembros de la Comisión Directiva y funcionarios de la Institución.

El señor Salgueiro pronunció un breve discurso referido al acontecimiento. Destacó algunos aspectos de la personalidad del doctor Araujo, expresando que había sido varias veces ministro de Estado en su país, al que había representado como embajador en Egipto, Estados Unidos y Canadá. Señaló, asimismo, que el gobierno de Caracas había querido destacar la reanudación de relaciones con nuestro país con la designación de una personalidad de tan significativo relieve internacional.

El doctor Araujo agradeció con breves palabras la distinción de que fue objeto.



Estación y motel del A.C.A. junto al puente sobre el río Barrancas y cerca del límite entre Mendoza y Neuquén.

Importantes servicios prestan la estación caminera y el motel de la localidad de Barrancas, provincia de Neuquén.

La bien dotada estación de servicio de San Antonio Oeste se halla en un lugar estratégico de la Prov. de Río Negro.



PROYECCION NACIONAL DE LA OBRA REALIZADA EN 1969



Nuevas e importantes dependencias fueron inauguradas por el Automóvil Club Argentino en el curso del año 1969 y en el primer trimestre del corriente, como etapas del creciente desarrollo de la Entidad, en todo el territorio de la República.

A las nuevas hosterías y moteles inaugurados recientemente en las localidades de Famatina, en la provincia de La Rioja; de Cafayate, y San Carlos, en la provincia de Salta; y de Calafate, en la provincia de Santa Cruz, se agregarán en breve las habilitaciones de otras dependencias que acrecentarán los servicios destinados a atender al potencial social, que alcanza a los 480.000 adheridos.

Publicamos, asimismo, fotos complementarias de las dependencias inauguradas, como continuación de las que se ofrecieron en el número anterior.





Vista panorámica de la estación de servicio de San Agustín de Valle Fértil, en el este de la provincia de San Juan.

Nueva y completa estación de servicio del A.C.A. en Concepción del Uruguay.



El motel del A.C.A. de Chos Malal, en Neuquén, cubre una sentida necesidad.

Estación de servicio del A.C.A. en Viedma cerca del puente sobre el río Negro.



Vista de la estación caminera de Chos Malal en la provincia de Neuquén.

Puesto de abastecimiento del A.C.A. en Copahue. Trabaja las 24 horas del día.



Estación caminera y motel del A.C.A. en Gobernador Duval, provincia de La Pampa.



LA ENTIDAD EN EL PLANO INTERNACIONAL



EL AUTOMOVIL CLUB DEL ECUADOR (A.N.E.T.A.)

Filial de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubs (F.I.T.A.C.)

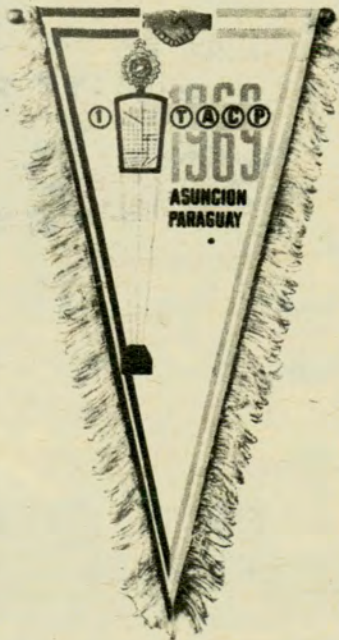
Al señor *Doctor César Carman, Presidente del Automóvil Club Argentino*
En testimonio de la más franca expresión de agradecimiento por su invaluable aporte al desarrollo turístico y vial del País y muy particularmente de nuestra Institución, mediante los trabajos de relevamiento de las carreteras ecuatorianas, realizados bajo el auspicio y asistencia técnica del Automóvil Club Argentino, Entidad que ha sabido comprender los anhelos de los Clubes hermanos de América.

QUITO, Agosto de 1969

Manuel de Guzmán Polanco, PRESIDENTE
Manuel de Guzmán Polanco, VICEPRESIDENTE EJECUTIVO
Dr. Manuel Ciferri de Vaca, VICEPRESIDENTE
Manuel de Guzmán Polanco, DIRECTOR-RESERVA
Manuel de Guzmán Polanco, DIRECTOR
Manuel de Guzmán Polanco, DIRECTOR

TAMBIEN durante 1969 la Institución recibió ecos de la proyección internacional de su labor. El Automóvil Club del Ecuador entregó al titular del A.C.A. un diploma, "en testimonio de la más franca expresión de agradecimiento por su invaluable aporte al desarrollo turístico y vial del país y muy particularmente de nuestra Institución, mediante los trabajos de relevamiento de las carreteras ecuatorianas, realizados bajo el auspicio y asistencia técnica del Automóvil Club Argentino, Entidad que ha sabido comprender los anhelos de los clubes hermanos de América". Firman esta distinción el presidente del A.C.E., Dr. Manuel de Guzmán Polanco, y otros miembros de la C. D. y funcionarios de la institución ecuatoriana.

El Touring y Automóvil Club Paraguayo envió a la Entidad, asimismo, como testimonio de amistad, un banderín en el que se destaca el muñeco adoptado como distintivo por aquella institución del país hermano.



CLAUSURA DE UN MOTEL Y ESTACION CAMINERA

SE informa a los señores asociados que por razones técnicas se ha dispuesto la clausura de la estación caminera y motel de Caleu Caleu, Provincia de La Pampa, sobre la ruta na-

cional N° 22. Esa decisión fue adoptada a partir del 30 de enero ppdo., no habiéndose determinado aún la fecha en que se reanudarán los servicios.

HABILITACION DE HOSTERIAS Y MOTELES

EN fecha reciente fueron habilitados hosterías y moteles del Automóvil Club Argentino en las provincias de Salta, La Rioja y Santa Cruz, con lo que se amplía el panorama de posibilidades turísticas para los asociados de la Entidad, con nuevos y confortables establecimientos, a precios módicos, que se suman a los ya numerosos que posee el Automóvil Club Argentino en todo el país.

En Salta y La Rioja

El día 2 de febrero fueron habilitadas dos hosterías en las localidades de Cafayate y San Carlos, de la Provincia de Salta, y el 24 del mismo mes la hostería ubicada en la localidad de Famatina, de la Provincia de La Rioja. Las comodidades con que cuentan cada uno de los establecimientos y las tarifas vigentes, son las siguientes:

1) Hostería Cafayate: Cuenta con 23 habitaciones con baño privado y servicios de restaurante y bar. Tarifas: a) Alta temporada (1° de enero al 28 de febrero y 1° de julio al 31 de agosto), una persona \$ 11, dos personas \$ 16 y tres personas \$ 21; Baja temporada (1° de marzo al 30 de junio y 1° de setiembre al 31 de diciembre), una persona \$ 9, dos personas \$ 13 y tres personas \$ 17. 2) Hostería San Carlos: Cuenta con 13 habitaciones con baño compartido y servicios de restaurante y bar. Tarifas: a) Alta Temporada (1° de enero al 28 de febrero y 1° de julio al 31 de agosto), una persona \$ 9, dos personas \$ 14 y tres personas \$ 18; Baja temporada (1° de marzo al 30 de junio y 1° de setiembre al 31 de diciembre), una persona \$ 7, dos personas \$ 11 y tres personas \$ 14. Hostería Famatina: Cuenta con dos habitaciones con baño privado y 6 habitaciones con baño compartido. Tarifas: a) habitaciones con baño privado: una persona \$ 9, dos personas \$ 13 y tres personas \$ 18; b) Habitaciones con baño compartido: una persona \$ 7, dos personas \$ 11 y tres personas \$ 16.

Habilitación Motel Calafate

Han sido habilitadas ocho (8) unidades del motel ubicado en la localidad de Calafate (Provincia de Santa Cruz). Estas unidades forman parte del Complejo Turístico Lago Argentino y constan de tres dormitorios, baño, cocina y lavadero, con capacidad para siete pasajeros cada una. La estada máxima en las mismas es de cinco días y la tarifa ha sido fijada en \$ 56 diarios por unidad, no cobrándose laudo.

Dr. EDUARDO ASTARLOA

HONDO PESAR CAUSO SU FALLECIMIENTO

CONSTITUYO una sensible pérdida para el Automóvil Club Argentino el fallecimiento del doctor Eduardo Astarloa, quien se desempeñó hasta su deceso como miembro titular de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas de la Entidad, actividad que inició en mayo de 1969.

Caballero de juicio ponderado y hombre de ciencia de destacada actuación, estaba unido al A.C.A. por indisolubles lazos de amistad. Integró la Asamblea de Delegados como miembro titular y fue presidente de la delegación argentina a la Asamblea General de la FITAC, Federación Internacional de Touring y Automóvil Clubes, efectuada en Miami, Estados Unidos, en 1969.

En todas las misiones en que le tocó participar y en su habitual labor dentro del A.C.A., el doctor Astarloa puso de manifiesto sus muchos méritos personales y profesionales.

El acto de su sepelio, efectuado en el cementerio de la Chacarita, al que asistieron miembros de la Comisión Directiva, autoridades de la Institución y personas representativas de círculos profesionales, universitarios y científicos de nuestro medio, constituyó una expresiva muestra del pesar que causó su desaparición.

Para despedir sus restos pronunciaron discursos el presidente del Automóvil Club Argentino; el doctor Rodolfo A. Eyherabide, quien representó a los amigos y ex compañeros del Hospital Durand; por el cuerpo médico forense lo hizo el doctor Emilio P. F. Bonet. Finalmente, por la Unión Cívica Radical del Pueblo, habló el ex diputado nacional señor Manuel Belicoff.

Dijo el Dr. Carman:

"De tanto en tanto, vemos desaparecer amigos con quienes, durante años, hemos compartido el azar de los caminos, ideales, esperanzas y desengaños; pero ese hecho inevitable no nos libera de la angustia con que los vemos partir. Angustia y no solamente



El titular de la Entidad despide los restos del Dr. Eduardo Astarloa: "Poseía una extraña pureza de sentimientos y de conducta", dijo.

Habla el Dr. Rodolfo A. Eyherabide en el momento del sepelio, en el cementerio de la Chacarita. Hondo pesar se advirtió en la ceremonia.

pena, es lo que siento, en este momento al despedir los restos de Eduardo Astarloa.

"Al recordarlo ahora, no haré el panegírico de su vida y de su acción. Me bastará decir que fue un hombre bueno, cuyo espíritu maduró al calor de ideas y convicciones, inclusive políticas, que dieron eminencia a su personalidad y lo distinguieron dentro de la fecunda generación en que le tocó actuar. Poseía una extraña pureza de sentimientos y de conducta. Identificado desde muy temprano con la simplicidad patriarcal de nuestro ambiente campesino, aprendió, el íntimo lenguaje de nuestra tierra y su generosa sensibilidad le llevó a convertirlo en una norma de conducta. Quizás por esto mismo, entregaba sus afectos limpiamente, sin cálculos ni mezquindad. Esta calidad formaba parte de señorío espiritual, sello amable y instintivo que fue la marca de su existencia. Digo esto, no como un simple elogio al amigo que nos deja, sino como una postrer palabra de justicia ante los despojos de quien fue uno de los caracterizados representantes de una estirpe moral, ya muy raída, que sabían apreciar el don de la amistad porque también la ofrecían sin reservas.

"Poco a poco, camino andando, fue ensanchándose su visión del país y del ancho mundo. Advirtió los problemas de esta hora inquieta y convulsa; pero esto fortaleció su decisión, en vez de tentar su ánimo hacia un cómodo retiro, y entró en la liza para bregar por un ideal que era una ampliación del que había abrazado desde su juventud: luchar por una América unida y solidaria, para resguardar la mejor conquista de nuestra civilización, esto es, la libertad y la dignidad del hombre y del ciudadano, amenazadas hoy desde tantos frentes. Y así se abrió paso Astarloa hacia las primeras filas de los combatientes con la convicción de que nuestro Continente es y debe ser el reduto de las fuerzas morales que han de contener triunfalmente la ola de destrucción que estremece las entrañas del mundo occidental.

"En nombre del Automóvil Club Argentino, de sus asociados y dirigentes, a quienes con tanta altura representó Eduardo Astarloa en la última asamblea de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, despedido a este caballero y amigo que, al irse, nos deja el recuerdo ejemplar de sus quilates de hombre de bien.

"Que Dios le dé descanso."

El doctor Eyherabide dijo en su discurso:

"Hondamente consternados con la partida del fraternal amigo Eduardo, venimos a rendirle el cálido homenaje del afecto, acompañando el féretro que atesora sus restos.

"Asistimos a la triste ceremonia de



la despedida definitiva con el corazón contrito y la pesadumbre que agobia, frente a la realidad infausta del viaje, al recuerdo del magnífico amigo, que supo con su hombría de bien y conducta integérrima, merecer la consideración afectuosa de su jefe, de sus amigos, compañeros, discípulos y enfermos.

"Hombría de bien, concepto en su aparente sencillez difícil de alcanzar en la apreciación de las gentes y que mereciera en su alta calidad por su señorío, reflejado en la bondad de sus sentires, la ecuanimidad de sus juicios, la rectitud en sus gestos, la lealtad en sus convicciones, la gratitud a sus mayores, cualidades todas reveladoras de la presencia de un espíritu superior.

"De clara inteligencia, ponía eficaz empeño para solucionar los problemas en que se requería su opinión, expresándose siempre en base a conceptos éticos en la trinitaria postura de su moral privada, profesional y pública, alimentada en la raigambre de su estirpe euskara que ostentaba como orgulloso blasón.

"Cultivaba con fervor la amistad como don preciado de los humanos y era tolerante en sus juicios para los demás, desempeñándose siempre con tacto imponderable, que ponía en todos sus actos, con lo que lograba sin buscarlo, conquistar, y afianzar cuando no acrecentar el respeto de quienes le trataban, así como incrementar el afecto de quienes se honraban con el sacrosanto vínculo de la amistad.

"Ponía en el cumplimiento de sus faenas cotidianas, la dedicación y capacidad necesarias para su realización, haciéndolo con tanto agrado, que a ninguno podría aplicarse mejor la reflexión de que gozaba de la vida en las arduas como fatigosas tareas emprendidas, posponiendo muchas veces el descanso en su diaria labor, excesos de los que se prodigó en su prolongada trayectoria y cuando quiso beneficiarse con la merecida recompensa jubilaria, fue por lapso efímero, pues poco tiempo después de haber dejado sus actividades profesionales, habría de ser llamado para el reposo definitivo.

"Hemos dicho larga trayectoria y podríamos agregar luminosa y fecunda la transcurrida en más de medio siglo de labor sin pausas.

"Lo vimos actuar en el Hospital Durand, centro asistencial de sus preferencias, siempre solícito en la atención de los enfermos, en la sala de su jefe dilecto y admirado maestro, el Prof. Nicolás Romano, a cuya vera y siguiendo sus enseñanzas forjó su

mentalidad profesional concurriendo asimismo al magnífico vivero de saber médico cultivado por el maestro de maestros Prof. Mariano R. Castex en el Hospital de Clínicas.

"En constante función específica y bienhechora de su sacerdocio adquirió genuina prestancia, como reflejo cabal de médico probo y experimentado, que atendía siempre con vocacional dedicación al necesitado, con la perseverante misión de atenuar sus dolencias somáticas y suavizar con subyugantes palabras las afligentes expresiones del espíritu vencido.

"Contribuían a facilitar su misión persuasiva, los profundos conocimientos psicológicos de su rico bagaje, acumulado en la ejercitación de su cátedra de Psicología, desarrollada en el Colegio Nacional, en la que descollo ante el alumnado por su clara verificación en los intrincados problemas animicos, expuestos con eficaz precisión y sencilla elocuencia.

"Tuvo también destacada actuación en la Asociación Médica Argentina, de la que fue Miembro Honorario y Presidente de una de las secciones, la Sociedad de Medicina Legal y Toxicología; Miembro Correspondiente de la Sociedad de Neurología y Psiquiatría de Río de Janeiro y titular de numerosas entidades médicas entre ellas el Capítulo Argentino de la Sociedad Internacional de Medicina Interna."

Dijo después el Dr. Eyherabide que como secretario de Salud Pública del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social de la Provincia de Buenos Aires, el Dr. Astarloa demostró su espíritu renovador y esforzado afán por fiscalizar los múltiples organismos integrantes de la compleja subsecretaría.

"Uno de los problemas más candentes que hubo de enfrentar de inmediato y con urgencia de solución —agregó el orador— fue la terrible epidemia de poliomielitis en la temporada estival 1955/56, oportunidad en la que Astarloa desarrolló una denodada acción, poniendo de manifiesto su capacidad planificadora.

"Supo multiplicarse, acorde con las circunstancias, luchando contra el artero e implacable mal, dirigiendo la brega en la zona afectada de la vecindad de la Capital Federal, la zona más azotada de la epidemia.

"La lucha fue desigual, por carencia de los actuales recursos defensivos, pero sobra fe y empeño en quienes luchaban y Astarloa estuvo a la altura de las circunstancias.

"Otra campaña en la que actuó tesoneramente fue la lucha contra la hidrofobia canina, que se había difundido extraordinariamente, contribuyendo conjuntamente la desidia oficial y la falta de colaboración popular.

"La tarea era ardua, a veces insalvable y los recursos modestos, pero en su función no le amilanaron obstáculos y prosiguió su acción con éxito, a pesar de interferencias de toda índole que dificultaban su realización.

"La necesidad de concentrarse en las nuevas actividades en la medicina forense, obtenidas por concurso, le hicieron resignar el cargo provincial, luego de diez meses de labor sin pausas, dejando como saldo prestigioso, el recuerdo de su fecunda como fructífera actividad, así como haber cosechado numerosos amigos que fueron sus colaboradores y siempre le recuerdan por su cordialidad, rectitud y compañerismo en la función pública realizada, respondiendo a los principios que reflejaron su vigorosa personalidad.

"Súmense aquellos a los muchos que le conocieron en su larga comó limpiada trayectoria, disfrutando de su amistad, aunando todos su expresión de dolor al sentir que experimentamos quienes por estar más cerca, mejor apreciamos el postrer homenaje que ha sabido merecer quien a su paso por la vida dejara hondas huellas de carácter, conducta, inteligencia y hombría de bien.

"La luctuosa ceremonia refirma en su dolor la sabiduría de la sentencia anónima, cuando dice que "la muerte de un ser querido, más que de él es nuestra, puesto que nosotros la vivimos."

ESTACIONES ADHERIDAS

Incorporación de la Estación Adherida Gral. Viamonte (Los Toldos) Bs. As.

La Comisión Directiva de la Entidad aprobó la incorporación de la Estación de Servicio Autorizada de Y.P.F., propiedad de la firma Juan Camino, ubicada en la calle Hipólito Yrigoyen y Avda. San Martín a la red de Estaciones que el Club posee en calidad de adheridas.

Puerto Deseado (Santa Cruz)

También aprobó el cambio de firma de la Estación adherida de Puerto Deseado, Santa Cruz. La dirección es Don Bosco 823 y su teléfono N° 183, siendo actualmente su propietario el señor Severino Cuesta.

TEST PARA CONDUCTORES

RECUERDE que saber conducir no significa precisamente ser diestro frente al volante de un automóvil para sortear velozmente a otros vehículos en una carretera, o calle de gran tránsito, o detenerlo en una distancia pre-fijada.

El buen conductor sabe maniobrar correctamente en iguales circunstancias, pero ajustándose a las normas de tránsito que conoce y aplica, que constituyen las bases sobre las que se sustenta el orden y la seguridad en la circulación.

¿En cuál de los dos grupos se halla usted?

Estudie todas las preguntas e indique con la letra que corresponda en el cuadro que acompaña a cada pregunta, la respuesta que usted estime correcta. Tal vez, alguna respuesta lo sorprenda, comprobando que la ignoraba.

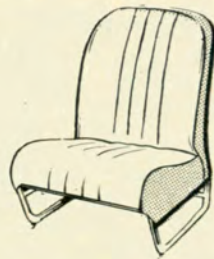
- ¿Qué es lo que ocasiona la mayoría de los accidentes de tránsito?
 - El camino.
 - El conductor.
 - El vehículo.
- Es conveniente mantener cierta distancia del vehículo que lo precede. A 40 kilómetros por hora, usted debe circular a no menos de

Examine su conocimiento de las reglas de tránsito

- El largo de dos automóviles.
 - El largo de tres automóviles.
 - El largo de cuatro automóviles.
- La distancia a la que usted debe mantenerse detrás del vehículo que lo antecede, depende de
 - La velocidad, el estado del tiempo y el estado del camino.
 - El límite de velocidad máxima permitido.
 - El estado de los vehículos.
 - Está usted conduciendo detrás de un camión que lentamente va llegando a la cima de una cuesta, ¿cuándo debe usted pasarlo?
 - Inmediatamente, si no hay más tránsito en el camino.
 - Cuando llegue a lo alto de la cima y pueda ver el resto del camino.
 - Luego de tocar bocina como advertencia.
 - ¿Qué debe hacer usted cuando otro vehículo está a punto

- de alcanzarlo y pasarlo?
 - No aumentar la velocidad.
 - Disminuir la velocidad.
 - Aumentar la velocidad.
- De noche, cuando otro vehículo lo encandila con las luces altas, lo más seguro es
 - Encender sus propias luces altas.
 - Abrir y cerrar los ojos rápidamente.
 - Mantener sus luces bajas y apartar ligeramente la vista hacia el lado derecho del camino.
- ¿Qué debe usted hacer cuando ve aproximarse la luz roja intermitente de un vehículo de emergencia?
 - Disminuir la velocidad.
 - Parar donde esté.
 - Ceñirse a la derecha y parar.
- Cuando un conductor lesiona a un peatón con su vehículo, ¿qué debe hacer de inmediato?
 - Identificarse y dar cuenta a la policía.
 - Esperar ayuda y llamar a la ambulancia.
 - Detenerse, procurar ayuda médica para el lesionado y dar cuenta a la policía.
- El vehículo que se encuen-

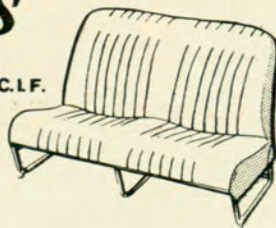
**SIENTASE COMODO
Y REALCE SU
CITROËN
con FUNDAS Y
TAPIZADOS DE
CALIDAD SUPERIOR!**



Nuevo Juego. Modelo MM para asiento enterizo y/o butacas individuales delanteras en armazones originales. Muy fino. Varios colores.

Además como siempre nos especializamos en "vestir de gala" a unidades CITROËN 2 CV

**TAPIZADOS
avenida S.A.C.L.F.**



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

Variedad en Fundas,
Capotas, Accesorios, etc.

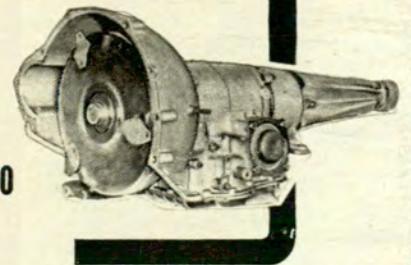


**SERVICE DE
AUTO Sport
ARGENTINA
S.R.L.**

Conc. Oficial
ELECTRICIDAD - CHAPA - PINTURA
MECANICA - ALINEACION Y BALANCEO
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
Exp. y Ventas: AV. ALYEAR, 1936
Tel. 44-5502/4783 - Bs. As.
Talleres: ARRIBENOS 3132
T. E. 701-6727 Capital
AV. DEL LIBERTADOR 6840
T. E. 701-9934 Capital
Descuentos especiales
a Socios del A. C. A.

**HYDRAMATIC
CAJAS
AUTOMATICAS**

Service y Reparación
Trabajos Garantidos
Direcciones hidráulicas
y frenos de potencia
HUMBERTO A. ROMANO
Virrey Avilés 3152
(Alt. El Cano 3100)
T. E. 73-2831 - Capital



SERVICIO MECANICO INTEGRAL

REPUESTOS Y
ACCESORIOS



RECAMBIO DE CIGUEÑALES EN EL ACTO



180 DIAS
DE GARANTIA
Ventas por
Mayor y Menor

Consúltenos y verifique nuestros precios
DESCUENTOS ESPECIALES
FACILIDADES

Exposición y Ventas:

**DOMINGO PERRI
Y CIA. S.R.L.**

Av. Córdoba 6260 - T. E. 54-6781



Noticias y Actividades del A.C.A.

- tra delante del suyo está esperando virar a la izquierda, usted puede
- a) Apurarlo con un toque breve de bocina.
 - b) Pasarle por la derecha.
 - c) Avanzar con cuidado por la izquierda.
10. ¿Cuándo puede usted hacer uso correcto de la bocina? ..
- a) Al cruzar cada esquina.
 - b) Para advertir su presencia en caso indispensable.
 - c) Cuando el tránsito está detenido y usted desea avanzar.
11. ¿En qué momento debe indicar su intención de girar? ..
- a) 30 metros antes de empezar la maniobra.
 - b) Al iniciar el giro.
 - c) Después de iniciar el giro.
12. ¿Cuál es la velocidad máxima normalmente permitida en zonas rurales, cuando no hubiera señales o disposiciones que indiquen otras?
- a) 60 kilómetros.
 - b) 80 kilómetros.
 - c) 100 kilómetros.
13. Cuando va a adelantarse a un vehículo y por el carril contrario se aproxima otro, usted
- a) Calcula la distancia y luego se adelanta.
 - b) Se adelanta considerando que el otro le permitirá hacerlo y se ve obligado a frenar en la mitad de la maniobra.
 - c) Hace señas con las luces y luego se adelanta.
14. Al descender una pendiente pronunciada, lo hace
- a) Utilizando constantemente el freno.
 - b) Frenando con el motor en marcha.
 - c) Frenando, con el motor detenido.
15. Frente a un obstáculo sobre su mano, en la ruta, usted ..
- a) Da la prioridad de avance al vehículo que viene de frente.
 - b) Creer tener el derecho al paso y avanza.
 - c) Espera prudentemente y luego cruza.
16. Está llegando a un cruce donde no hay semáforo ni policía. Una persona está atravesando la calle por la senda peatonal correspondiente frente a su automóvil. Usted debe
- a) Seguir y atravesar el cruce, ya que usted tiene el derecho de vía.
 - b) Disminuir la marcha y tener cuidado.
 - c) Parar y cederle el derecho de vía.
17. Usted está llegando a un cruce donde hay una luz amarilla intermitente. Usted debe ..
- a) Disminuir la velocidad y seguir con cuidado.
 - b) Parar si lo puede hacer con seguridad.
 - c) Seguir a la misma velocidad.
18. Está conduciendo en una calle o ruta. El auto delante suyo va muy despacio y el camino está libre para pasarlo. Usted debe
- a) Pasarle por la izquierda.
 - b) Pasarle por cualquiera de los dos lados.
 - c) Pasarle por la derecha.
19. Está llegando a un cruce en el que el semáforo indica la luz roja. Un policía le señala que siga. Usted debe
- a) Esperar que el semáforo indique luz verde y luego seguir.
 - b) Indicar al policía que la luz está roja.
 - c) Obedecer la señal del policía.
20. Cuando el semáforo indica luz verde y se enciende la amarilla al acercarse usted al cruce, ¿qué debe hacer?
- a) Apresurarse a cruzar.
 - b) Parar frente al cruce de peatones.
 - c) Seguir y atravesar el cruce con cuidado.
21. Una señal PARE requiere que usted
- a) Se detenga totalmente.
 - b) Se detenga cuando fuera necesario.
 - c) Conduzca a velocidad normal, pero que mire en ambas direcciones.
22. Está conduciendo en una calle y quiere cambiarse de un carril a otro, ¿qué debe hacer?
- a) Dar la señal debida para el cambio.
 - b) Cambiar de carril solamente cuando pueda hacerlo con plena seguridad.
 - c) No cambiar nunca de carril pues ello constituye una infracción a la ley de tránsito.
23. Se acerca a un cruce que no tiene semáforo, señales o un policía que controle el tránsito. Usted debe
- a) Disminuir la velocidad y seguir con cuidado.
 - b) Parar completamente.
 - c) Seguir a la misma velocidad si la vía está libre.
24. ¿En qué carril debe estar usted antes de dar la vuelta a la izquierda desde una calle de un solo sentido?
- a) El carril más cercano a la acera izquierda.
 - b) El carril más cercano al centro de la calle.
 - c) Cualquiera, mientras dé la debida señal de vuelta a la izquierda.
25. ¿Está permitido abrir la puerta de un automóvil por el lado del tránsito?
- a) Cuando no hay tránsito en la calle.
 - b) Cuando su automóvil se ha detenido por completo.
 - c) Nunca.
26. Al conducir de noche y con mal tiempo, la velocidad máxima permitida es de
- a) 10 kilómetros menos que las indicadas en las señales.
 - b) Velocidad razonable según las condiciones del momento.
 - c) La velocidad indicada en las señales.
27. Antes de dejar estacionado su automóvil en una cuesta arriba, usted debe
- a) Colocar las ruedas delanteras apuntando hacia el frente.
 - b) Virar las ruedas delanteras hacia la acera.
 - c) Virar las ruedas delanteras en dirección opuesta a la acera.
28. Al acercarse a un cruce el semáforo indica luz verde para que usted pueda seguir; un cortejo fúnebre está pasando por el cruce directamente frente suyo, ¿qué debe hacer? ..
- a) Seguir con cuidado.
 - b) Esperar a que haya un hueco en la caravana y entonces cruzar.
 - c) Seguir cuando el semáforo indique luz verde solamente después que toda la caravana haya pasado el cruce.
29. Dos líneas plenas y paralelas pintadas en el eje del pavimento significan que
- a) Se pueden cruzar para pasar a otro automóvil.
 - b) No se pueden cruzar para adelantar a otro automóvil, ni en ninguna otra circunstancia.
 - c) Una zona para pasar con seguridad.
30. Una sola línea discontinua en el pavimento significa
- a) Se puede cruzar para pasar a otro automóvil.
 - b) No se puede cruzar para adelantar a otro automóvil.
 - c) La carretera es demasiado estrecha para pasar.
31. ¿Cuándo está permitido conducir un automóvil con el motor desembragado?
- a) Cuando va en una ligera cuesta abajo.
 - b) En una carretera horizontal, unos cien metros antes de parar.
 - c) Nunca.
32. ¿Qué forma tiene una señal PARE?
- a) Cuadrada.
 - b) Romboidal.
 - c) Octogonal.

Las respuestas correctas se encuentran en la página 158.

NUEVAS CONSTRUCCIONES E IMPORTANTES OBRAS DE MEJORAMIENTO EN MAR DEL PLATA

EN una reunión efectuada en la sala de sesiones del Automóvil Club Argentino de Mar del Plata, el presidente de la Entidad se refirió a las importantes obras de mejoramiento y ampliación de construcciones existentes y la construcción de nuevas dependencias en la escollera norte de esa ciudad.

Asimismo, habló sobre la concreción de un amplio plan de realizaciones preparado para la zona Atlántica y la labor cumplida por el A.C.A. en todo el país.

Asistieron a la reunión, además del presidente de la Institución y del Comandante de la Base Naval de Mar del Plata, capitán de navío Ricardo Alonso, el secretario de la Comisión Directiva, ingeniero Abel M. Lissarrague; el gerente general señor Domingo M. Armendáriz; el gerente de Arquitectura, arquitecto Jaime W. Sequeira; el miembro de la Comisión Asesora Permanente de Turismo, señor Adolfo Rawski; el representante de la Gerencia de Turismo, señor Marcelo Tornquist; el presidente de la filial Mar del Plata, señor Juan De Leonardis y el secretario de la filial señor Juan Luis Grassi, representantes de la prensa escrita, oral y de televisión de la ciudad balnearia y corresponsales de diarios de la Capital Federal.

Del Presidente del A.C.A.

El doctor Carman, en su discurso, dijo:

"No tengo el deseo de hacer hincapié en los objetivos del Automóvil Club Argentino, ampliamente difundidos a través de sus esfuerzos al servicio del automovilista, del turismo y de la cultura, los cuales, no solamente llevan el propósito de beneficiar a sus asociados, sino a la comunidad y a la nación misma, finalidades para las cuales día a día la Institución multiplica los esfuerzos.

El constante incremento de la masa societaria, no sólo es un incentivo importante para concretar la ampliación de los servicios existentes, sino que ello estimula a la Institución a la incorporación de nuevos servicios, animada por el propósito de atender las necesidades del automovilista, como así también de coadyuvar al perfeccionamiento turístico de la nación.

Con respecto a Mar del Plata y sus zonas de influencia, es dable recalcar que durante la temporada veraniega quedan afectadas, entre las de esta ciudad, las ubicadas en las Estaciones Camineras y el patrullaje en las rutas nacionales Nos. 2 y 226, y la Provincial N° 11, 75 unidades.

También debemos destacar la verdadera identificación entre los anhelos de los gobiernos provinciales y el Automóvil Club Argentino, en el sentido de dotar a nuestro país de una

infraestructura turística acorde con sus verdaderas posibilidades; este propósito común ha posibilitado a la Institución, por diversos acuerdos, la habilitación de 23 establecimientos hoteleros, ubicados en distintos lugares de las provincias del Neuquén, La Pampa, La Rioja, Salta, Chubut, Río Negro, Santa Cruz, Misiones y el Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Más de 200.000 personas han utilizado en el transcurso del año pasado los servicios de alojamiento y gastronómicos que se brindan en las citadas dependencias con 14 nuevos establecimientos de esta naturaleza.

Lugares de recreación

También es constante preocupación de A.C.A. brindar a sus asociados lugares de recreación y esparcimiento. Con tal fin mantiene en la zona conurbana de Buenos Aires, los recreos en Ingeniero Maschwitz, Laguna de Chascomús, Luján, Punta Lara y el Centro Turístico del Delta, y en la Provincia de Santa Fe el Recreo de Timbues. En materia de campamentos menciono el de Villa Carlos Paz, el de San Martín de los Andes y los ubicados en San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó, en la Costa Atlántica, ambos complementados con balnearios que se hallan dotados de interesantes comodidades. Se habrá de habilitar un nuevo Campamento en Mar Chiquita y, si bien por el momento Santa Clara del Mar cuenta con un puesto de abastecimiento, se halla en vías de concreción dotar a este lugar también de un campamento.

Las playas de la ciudad de Mar del Plata cuentan con las comodidades de los amplios Balnearios Alfar y Maripisca y, algo más distante, en las cercanías de Miramar el denominado Las Brusquitas. Estos establecimientos, incluyendo los de San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó, cuentan con instalaciones integradas por más de 1.500 carpas y sombrillas, las cuales fueron utilizadas en la temporada 1968-69 por, aproximadamente, 60.000 personas.

Un plan para la zona atlántica

La Entidad ha iniciado también la concreción de un amplio plan de realizaciones que en materia servicial ha preparado para la zona Atlántica. Así, con miras a cubrir las necesidades de los señores socios en sus viajes hacia y desde Mar del Plata, comenzó en la Estación de Servicio de Dolores, sobre la Ruta Nacional N° 2, los trabajos de ampliación de playa e islas de surtidores, obras que demandarán una inversión del orden de 293.000 pesos

(ley 18.188). Una segunda etapa comprenderá la construcción de talleres mecánicos, un gran salón-comedor y dependencias auxiliares, trabajos que han sido calculados en la suma de pesos Ley 18.188 399.350, con lo que se concretará este importante Centro Servicial. Otras significativas ampliaciones se han comenzado en la Estación de General Pirán, habiéndose invertido hasta el momento la suma de pesos Ley 18.188, 35.000.

Por otra parte, se han efectuado una serie de mejoras en los campamentos de San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó. Con respecto a Villa Gesell, cabe señalar que se tarabaja en un proyecto para la formación de un Centro Turístico, lo que ha de originar un llamado a licitación en fecha próxima. Se han iniciado también las primeras obras en el Campamento que se ha planeado para Claromecú. La concreción de los trabajos aludidos se calcula habrá de insumir inversiones del orden de pesos Ley 18.188, 2.048.000.

En la escollera norte

Otras ejecuciones para la prosperidad del turismo de la Perla Atlántica, constituyen las mejoras y construcción de una carpeta asfáltica en la Escollera Norte; el apuntalamiento de la Playa de Estacionamiento en Playa Grande; la ampliación de la Estación de Servicio ubicada en la Avenida Colón y la construcción de una dependencia similar sobre la Avenida Independencia. Estas realizaciones alcanzarán el monto de pesos Ley 18.188, 2.439.000.

Es importante destacar asimismo las tratativas que se están realizando con la Dirección de Turismo de la Provincia de Buenos Aires, tendientes a lograr un acuerdo que posibilite la instalación de dos grandes balnearios que, por sus características, serían modelos en su género.

Al finalizar este breve comentario sobre la acción del Automóvil Club Argentino y su futura labor en correspondencia con los objetivos que se ha trazado, es para mí una enorme satisfacción destacar la amplia colaboración del Comando en Jefe de la Armada y, en especial, de las autoridades de la Base Naval Mar del Plata, lo que ha posibilitado la habilitación de la Escollera Norte, que contará con un moderno sistema de iluminación, cuyos trabajos serán licitados en la presente semana; ello, indudablemente, habrá de realzar aún más la atracción de un lugar tan accesible a la comunidad.

Todas estas obras y proyectos fueron y serán concretados por el Automóvil Club Argentino merced a la colaboración estrecha y desinteresada que le prestan sus dirigentes honorarios de todo el país, que lo sirven del mejor modo deseable."



VISITA DE UN DIRECTIVO NORTEAMERICANO

El presidente del Chicago Motor Club y miembro del Comité Ejecutivo de la A.A.A., señor G. W. Cavanagh acompañado de su esposa efectuó una visita de cortesía al Automóvil Club Argentino, donde fueron recibidos por el presidente de la Entidad. El dirigente norteamericano habló sobre distintos temas referentes a la organización institucional del automovilismo. Participaron de la entrevista el Gerente General del A.C.A. señor Domingo M. Armendáriz, y el Gerente de Turismo y Asuntos Viales, señor Carlos J. von Breuning.

TURISMO EN MISIONES

El Poder Ejecutivo de Misiones dictó la ley número 509, por la que se declara de interés público todas las actividades de la iniciativa privada vinculadas con el turismo en la provincia de Misiones.

En cuanto a la desgravación del impuesto a las actividades lucrativas, el primer año será del 100 por ciento; el segundo, del 80 por ciento y luego de 60, el 40 y el 20 por ciento, al quinto año. También gozarán de excepción por el término de 5 años del impuesto inmobiliario por el valor de las nuevas mejoras.

UNA ACLARACION

POR un error en la compaginación del N° 50 de AUTOCLUB, la nota sobre "Accidentes de tránsito" (páginas 118 y 119 de esa edición) apareció como una colaboración del ingeniero José Pascual Trípodí, Director General de Tránsito y Obras Viales de la Municipalidad de Buenos Aires. En realidad, el trabajo a que hacemos referencia fue preparado para nuestra revista por la Dirección de Tránsito de la Policía Federal Argentina. Cumplimos, pues, en aclarar este error, a la par que presentamos nuestras excusas al ingeniero Trípodí y al mencionado organismo de la institución policial.

PATENTES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

EL 11 de mayo próximo vencerá el plazo para abonar las patentes año 1970, ante la oficina de recaudación donde se halla radicado el vehículo, correspondiente a la Provincia de Buenos Aires, sin recargo alguno.

El Automóvil Club Argentino, por intermedio de sus oficinas de la División Propiedad del Automotor, instaladas en el entrepiso de la Gran Central Once (Avenida Rivadavia y Agüero) realiza dichos trámites, debiendo los socios interesados o por intermedio de terceros, presentarse de lunes a viernes de 8 a 18.30, hasta el día 6 de mayo próximo, como última fecha, con la siguiente documentación:

- a) El cupón-patente 1970 que enviará la autoridad provincial a su domicilio.
- b) El importe que corresponda, en efectivo.
- c) Carnet de asociado.

d) Si el vehículo no figura a su nombre, adjuntar también recibo de compra con firma legalizada por escribano.

e) Los trámites corresponden a los automóviles particulares, camionetas y vehículos de carga (primera categoría hasta 4.000 kg).

Los asociados que por un motivo u otro no recibieran los mencionados cupones para los pagos, deberán proceder en la siguiente forma:

1) Concurrir ante la "Dirección de Recaudación" del lugar en que se halla radicado el vehículo.

2) Presentar la "Declaración Jurada" del automotor y recibo de patente del año 1969.

3) Con el comprobante otorgado y sellado por esa repartición debe abonar en el Banco Pcia. de Bs. As. de esa localidad.

CAMPEONATO INTERNO DE PESCA LACUSTRE DE PEJERREY

LA Comisión Asesora de Pesca, que preside el señor Lucilo del Castillo, estableció el programa de fechas de la selección Interna de Pesca de Pejerrey Lacustre, a disputarse en el transcurso del corriente año en aguas de la laguna de Chascomús, donde el Automóvil Club Argentino posee un recreo.

Esta selección tiene por objeto servir de base para la formación de los equipos representativos de la Entidad.

Asimismo, la mencionada Comisión Asesora redactó el reglamento que regirá dichas pruebas. Las fechas aprobadas fueron las siguientes: 19 de abril, 17 de mayo, 12 de julio y 9 de agosto.

Para informaciones complementarias e inscripciones, los interesados deberán dirigirse a la Oficina de Recreos, Campamentos y Balnearios, en la sede central de la Entidad. Avda. Libertador 1850.

ORGANIZA LA ENTIDAD DOS PRUEBAS DE MOTONAUTICA

Serán con puntaje para el Campeonato Argentino

EL Automóvil Club Argentino por intermedio de la Comisión Asesora Especial de Motonáutica que preside el señor Oscar F. Marvaso, ha previsto un calendario de pruebas de motonáutica con puntaje para el Campeonato Argentino de esa especialidad y que serán fiscalizadas por la Federación Argentina de ese deporte.

Las mismas se disputarán el 3 de mayo y el 30 de agosto próximos, teniendo como escenario las aguas del río Luján, frente a las instalaciones del Centro Turístico del Delta, que el A.C.A. posee sobre dicho curso de agua.

Para la primer competencia han comprometido su participación destacados pilotos de nuestro medio, como así también de distintas zonas del interior del país. Estos últimos se verán com-

pensados en sus gastos de traslado por distancia recorrida, desde sus lugares de residencia, a la zona de la prueba.

Las carreras se iniciarán a las 10 y se disputarán cinco series separadas con intervención de las distintas categorías de lanchas que actualmente participan de este tipo de pruebas.

El recorrido será el siguiente: Largada frente al Centro Turístico del Delta por el Río Luján hasta Canal Villanueva y regreso, el que será cubierto en varias oportunidades. Se han previsto distintas medidas de seguridad tendiente a garantizar el éxito de las competencias, y los asociados que concurren ese día a las instalaciones del A.C.A. sólo podrán efectuar el cruce de la balsa entre serie y serie.

VISITA DEL INTENDENTE DE LA CIUDAD DE CORRIENTES



El intendente de la ciudad de Corrientes, teniente coronel (R) Néstor Lucas Braillard Pocard, durante su visita al Automóvil Club Argentino conversó con directivos y funcionarios de la Entidad. En la foto aparecen de izquierda a derecha: el vicepresidente 1º, señor Federico Lajud; el visitante, teniente coronel Braillard; el prosecretario, escribano Enrique F. Ghezzi; el tesorero, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli; el jefe de la División Asuntos Viales, señor Raúl Harsich, y el jefe de redacción de AUTOCLUB, doctor Manuel Goldstraj.

EL Intendente de la ciudad de Corrientes, Teniente Coronel (R) Néstor Lucas Braillard Pocard, concurrió a la sede central de la Institución a efectos de hacer presente a las autoridades y funcionarios de la misma, su agradecimiento por el estudio integral sobre el desenvolvimiento del tránsito automotor en dicha ciudad, llevado a cabo por el personal especializado en la Oficina de Estudios de Tránsito.

En el estudio de referencia, se formularon diversas consideraciones sobre el desarrollo de la circulación urbana, como asimismo se recomendaron diversas disposiciones tendientes a facilitar un más ágil desplazamiento de los vehículos automotores.

Pueden destacarse entre ellas, la implantación del estacionamiento medido en algunas arterias del área comercial administrativa, restricciones al tránsito de camiones y a las operaciones de carga y descarga de mercaderías y la necesidad de reglamentar la obligatoriedad de reservar espacios para el estacionamiento de rodados en los nuevos edificios de vivienda multifamiliares. Asimismo, se preparó un proyecto de ordenanza y Código de Tránsito a regir en el ámbito de ese municipio.

Por último, cabe señalar que las propuestas presentadas en dicho estudio, fueron aprobadas en su totalidad por las autoridades comunales, realizándose, como consecuencia, un convenio entre la Municipalidad de la ciudad de Corrientes y el Automóvil Club Argentino para la señalización de las disposiciones emergentes del mismo.

CONVENIO DE RECIPROCIDAD CON LA DIRECCION DE BIENESTAR DE LA ARMADA

ENTRE la Dirección de Bienestar de la Armada y el Automóvil Club Argentino se ha firmado un convenio mediante el cual los socios del Club quedan autorizados para efectuar compras en Sados, en la casa Central, y en las sucursales de Bahía Blanca, Puerto Belgrano, Mar del Plata, Ushuaia y La Plata.

Para tener acceso a estos locales deberán presentar el carnet social, y en caso de concurrir familiares sin el titular, llevar también este carnet

acompañado de un documento que acredite su identidad.

Esta franquicia también es extensiva al personal del Club y sus familiares, mediante la presentación de la credencial de Servicios Sociales.

En reciprocidad, los afiliados a la Obra Social de la Marina, mediante la presentación de su carnet social, podrán hacer uso de los hoteles, moteles, recreos, campamentos y balnearios del A.C.A., en iguales condiciones que nuestros socios.

COLABORACION DEL ACA CON EL RALLY DE LA COPA MUNDIAL

COMO se ha informado en su oportunidad pasará por nuestro país el denominado Rally de la Copa Mundial organizado por el diario Daily Mirror en colaboración con el Royal Automobile Club de Inglaterra. El mismo partirá desde el estadio de Wembley en Londres, el día 19 de abril y finalizará en la ciudad de México el 27 de mayo del corriente año.

En la República Argentina los participantes deberán recorrer 3.208 kilómetros partiendo el 12 de mayo desde Saladillo (Buenos Aires) para salir por el Paso Puyehué (Neuquén) a Chile y volver a entrar nuevamente por el paso de Aguas Negras (San Juan) y cruzando las provincias norteñas de La Rioja, Catamarca, Tucumán, Salta, Jujuy y pasarán a Bolivia atravesando La Quiaca.

Cabe señalar, asimismo, que uno de los comisarios de esta competencia es el presidente del Automóvil Club Argentino. Por su parte la Entidad prestará también su colaboración para el normal desarrollo de la mismo dentro del país, y ya ha gestionado ante los gobiernos de las provincias por las que pasará esta importante prueba, la colaboración hospitalaria y/o policial, en caso de que así fuera necesario.

Señor Asociado:

Recordamos a usted que los Pedidos de AUXILIO MECANICO están centralizados en el siguiente número telefónico: 82-6081.

AUXILIO MECANICO

LA estadística del servicio de auxilio mecánico del Automóvil Club Argentino en la Capital Federal y Gran Buenos Aires arrojó los siguientes guarismos para los meses de enero y febrero.

ENERO	Cantidad de auxilios
Con demora de:	
15 minutos	28.505
30 "	5.234
45 "	3.066
1 hora	2.165
1 h. 15 m.	811
1 h. 30 m.	665
1 h. 45 m.	479
2 horas	448
2 h. 15 m.	164
2 h. 30 m.	181
2 h. 45 m.	166
3 horas	138
Más de 3 horas	154
RESUMEN	
En concepto de:	
Mecánica	21.609
Remolques	17.808
Gomas	2.759
Total de auxilios	42.176

FEBRERO	Cantidad de auxilios
Con demora de:	
15 minutos	29.814
30 "	3.203
45 "	2.261
1 hora	1.669
1 h. 15 m.	585
1 h. 30 m.	369
1 h. 45 m.	212
2 horas	168
2 h. 15 m.	88
2 h. 30 m.	55
2 h. 45 m.	39
3 horas	52
Más de 3 horas	63

RESUMEN	
En concepto de:	
Mecánica	19.254
Remolques	17.245
Gomas	2.079
Total de auxilios	38.578

CONCURSO "INICIACION ARTISTICA SOBRE EDUCACION VIAL"

Contó con 11.000 participantes. Se entregaron los premios en el A.C.A.



Panel con trabajos a seleccionar.

El ingeniero Abel M. Lissarrague entrega el premio al niño Hugo Francisco María Iannelli, ganador de la categoría hasta 6 años en dos de las especialidades concursadas.



ALCANZO gran éxito el concurso "Iniciación Artística sobre Educación Vial" organizado conjuntamente por el Automóvil Club Argentino y la Editorial Atlántida S. A., editora de la revista infantil "Billiken".

Contó con un numeroso grupo de participantes (11.000), mucho de ellos residentes en Bolivia, Paraguay, Uruguay y Perú.

Actuaron como jurados el ingeniero Abel M. Lissarrague, por el A.C.A.; la señora Sara Pradère de Gayán, integrante de la comisión de actividades culturales de la misma entidad, y los señores Lino Palacio, de la Comisión Asesora de la revista AUTOCLUB; Eugenio R. Bianco, de la oficina de publicidad del A.C.A., y Juan Antonio Ramírez, oficial subayudante de la Policía Federal. Por la editorial Atlántida, fueron jurados la señora Nidia B. de Catalá y los señores Juan Gálvez Elorza (Fantasio), Pascual Perrota, Abraham Fogelst y Miguel Jaworsky.

Las bases del certamen establecían tres categorías, discriminadas por edad, para cada tipo de obra: dibujo con



El secretario de la Entidad, ingeniero Abel M. Lissarrague en momentos en que pronuncia su discurso.

lápices de colores, acuarela, ténpera, adhesivos de color y collage.

Obtuvieron los primeros premios los siguientes niños: *Con lápices de colores.* Categoría A: Hugo Francisco María Iannelli, 6 años. Categoría B: Alejandro M. Berardi, 7 años. Categoría C: Héctor Daniel Hojber, 10 años. *Acuarela.* Categoría A: Hugo Francisco María Iannelli, 6 años. Categoría B: Claudia Inés Infante, 7 años. Categoría C: Rubén Omar Infante, 10 años. *Ténpera.* Categoría A: Néstor Fraga, 4 años. Categoría B: Paula Amante, 9 años. Categoría C: Juan Esteban Vassallo, 13 años. *Adhesivos de color.* Categoría A: Rosa Benítez. Categoría B: Mauricio Pichem. Categoría C: Diana Iris Griot. *Collage.* Categoría A: Gerardo G. Piroli, 6 años. Categoría B: Claudio Eugenio Iannelli, 9 años. Categoría C: Patricia Laura Franulovic, 12 años.

Entre los niños residentes en el extranjero resultaron premiados con menciones especiales. *Acuarela:* Categoría A, Alejandra García, Asunción, Paraguay. *Ténpera:* Categoría C, Isa Tenchio Godoy, Paysandú, Uruguay.

La entrega de los premios

La ceremonia de entrega de los premios otorgados en el concurso "Iniciación Artística sobre Educación Vial", se efectuó en el salón de actos de la Institución y contó con la asistencia de una numerosa concurrencia. Asistieron, asimismo, el ingeniero Abel M. Lissarrague, secretario de la Comisión Directiva del A.C.A.; el profesor Luis Martínez García, del Consejo Nacional de Educación, los integrantes del jurado; miembros directivos de la editorial Atlántida y representantes de la revista Billiken. Abrió el acto el señor Arquímedes Mantovani de la editorial Atlántida y luego el ingeniero Lissa-



Los miembros del jurado señores Juan Gálvez Elorza, Lino Palacio, Miguel Jaworsky, Eugenio R. Bianco y Abraham Fogelst, deliberando sobre uno de los trabajos presentados.

rrague pronunció un discurso para referirse a la significación del acto.

Entre otros conceptos, el orador expresó:

"Este concurso de educación vial, elaborado sobre bases de moderna pedagogía, ha logrado que los niños se interesaran, jugando, por algo tan fundamental como es el conocimiento y respeto a las normas de tránsito, porque la educación vial no es sólo enseñar estas leyes sino tratar por todos los medios, de lograr que las mismas se respeten y esa educación de la disciplina es más positiva iniciada desde la niñez.

"Es ahí precisamente donde reside la importancia de esta campaña de educación vial. De esta forma, gradualmente, poco a poco, lograremos ver cristalizados nuestros esfuerzos y esperanzas.

"En nombre del Automóvil Club Argentino agradezco a los padres de los niños que han colaborado para hacer posible este certamen y nuestras más sinceras felicitaciones a todos los pequeños grandes artistas —premiados o no— que con tanto interés y entusiasmo han intervenido, deseándoles al mismo tiempo, un feliz año lectivo."

Finalizada la ceremonia de entrega de los premios, se ofreció a los asistentes un espectáculo con números de magia y proyección de filmes de dibujos animados.

Posteriormente, los miembros del jurado, autoridades del A.C.A. y representantes del Consejo Nacional de Educación y de la Editorial Atlántida se dirigieron al restaurante de la Institución donde se sirvió un refrigerio.

En esta ocasión el representante de la Editorial Atlántida, señor Arquímedes Mantovani entregó al ingeniero Lissarrague, una plaqueta recordativa con la siguiente inscripción: "Campeonatos Escolares Billiken. Concurso Iniciación Artística sobre Educación Vial, al Automóvil Club Argentino".

GESTIONES ANTE EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

EL Automóvil Club Argentino dirigió una nota al Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, ingeniero agrónomo Saturnino Llorente, para exponerle su preocupación ante la vigencia del Decreto 10.961/68 modificatorio del artículo 7º del Decreto 10.763/68, relacionado con la autorización para conducir vehículos de terceros en jurisdicción de ese estado argentino.

En su presentación, la Entidad, después de recordar que "ha hecho conocer en distintas oportunidades su apoyo a los esfuerzos que viene realizando esa provincia en defensa del automovilista, ante los reiterados robos y hurtos de rodados de que lamentablemente son víctimas", solicita se disponga una revisión de las disposiciones comentadas.

El presente pedido ha sido fundamentado en la siguiente forma:

"Consideramos inevitable destacar que el mencionado decreto está en pugna con lo establecido por el Reglamento General de Tránsito para los Caminos y Calles de la República Argentina (Ley 13.893), ya que el artículo 36 inc. c) especifica textualmente que, la licencia de conductor extendida por autoridad competente, autoriza a conducir en todo lugar de la República Argentina cualquier vehículo del tipo para el cual es acordado, patentado en otra jurisdicción.

"Denuncias de nuestros asociados dan cuenta que en numerosos destacamentos o controles policiales, al exigir el certificado que autoriza a conducir rodados ajenos, solicitan que el mismo se halle extendido en papel sellado provincial por valor de \$ 500.— (\$ 5 - Ley 18.188), aspecto no indicado ni reglamentado en el referido Decreto-Ley. Este requerimiento, de existir, al no haber lle-

gado a conocimiento de los interesados por las vías ordinarias, da origen a numerosos inconvenientes pues, de acuerdo a las denuncias de nuestros socios, dicha exigencia se hace extensiva no sólo a los residentes de la Provincia sino a todos los usuarios del país, que desde luego desconocen esta disposición ya que se sienten amparados por la Ley 13.893.

"Por otra parte, el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, régimen ya vigente en casi todo el país, entrega a los propietarios una cédula de identificación, de acuerdo con el art. 21 del Decreto Ley N° 6.582/59, en la que se consignan los datos del titular y del rodado, cuya tenencia acredita el derecho o autorización para usar el vehículo, lo cual se halla en contraposición con lo exigido en virtud del Decreto 10.961/68.

"Además, estimamos conveniente destacar que en la Convención Nacional sobre el Régimen del Automotor, celebrada en la ciudad de Buenos Aires del 9 al 12 de diciembre próximo pasado, se aprobó sin reservas una conclusión que establece que para tener derecho al uso del automotor inscripto en el Registro Nacional, sólo se exigirá la exhibición de la cédula de identificación del automotor, licencia de conductor y recibo de pago de patente al día.

"En consecuencia, interpretamos que, con la eliminación del gravamen a la transferencia de automotores, absorbido por el impuesto único establecido por la Ley Nacional 18.530, recientemente promulgada, y teniendo en cuenta los eficaces y modernos equipos y métodos de comunicación utilizados por los organismos policiales, resultaría innecesario mantener en vigencia el decreto en cuestión."

EL AUTODROMO DEL PARQUE ALMIRANTE BROWN

EL Automóvil Club Argentino remitió al Intendente Municipal de la ciudad de Buenos Aires, general de brigada (R) Manuel Iricibar, una nota sobre el magnífico estado de conservación del Autódromo, donde se realizó el Torneo de Apertura 1970. La nota dice textualmente:

"Nos es particularmente grato, dirigirnos al señor Intendente Municipal, con la finalidad de hacerle llegar nuestro reconocimiento por el magnífico aspecto que presenta el Autódromo del Parque Almirante Brown, luego de las reparaciones que fueron realizadas en sus pistas, por intermedio de la Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad.

"La prontitud y la eficiencia puesta de manifiesto por las autoridades y personal técnico, en el cumplimiento de esa finalidad, son las que permiten a nuestra Entidad realizar el Torneo Apertura de Automovilismo Y.P.F. 1970", que tendrá lugar entre el sábado 28 del actual y el domingo 1º de marzo, bajo los mejores auspicios.

"Queremos, en consecuencia, hacerle llegar al Señor Intendente Municipal nuestros plácemes por la labor realizada, la que mucho habla en beneficio de todos los que asumieron esa responsabilidad, que fuera también una preocupación de este Automóvil Club."

TERCER FESTIVAL TURISTICO DE LAGO EPECUEN



La reina del Festival, señorita Graciela Fuentes, rodeada por las dos princesas: Lilián Alicia Ramírez a la izquierda, y Nora Biscaychipi.

EL Tercer Festival Turístico de Lago Epecuén se realizó en Carhué con señalado éxito.

El público asistente pudo disfrutar de las interpretaciones de varios conjuntos de música moderna "Lechuga", "Rómulo y Remo", "Piel Tierna" y "S.O.S.", este último de la ciudad de Rivera; participó también el Ballet Folklórico de Miguel Angel Saravia y se realizó el tradicional Desfile de Carrozas.

Se efectuó, asimismo, la elección de la Reina del Festival, certamen en el que participaron cinco aspirantes. Fue consagrada Reina la señorita Graciela Fuentes, representante de la Hotelaría de Lago Epecuén, y princesas Nora Biscaychipi, del Club Sarmiento de Saavedra y Lilián Alicia Ramírez, del club Juventud Agraria de Rivera.

ACLARACION

Fotografía de la página 52

En el epígrafe del grabado de la página 52 de esta misma edición, los nombres de los mecánicos del Equipo de Competición Y.P.F. Argentino, aparecen invertidos.

El primero de la izquierda es Mario Quaglia y el último, a la derecha de la fotografía, Alberto Piloto. Con esta aclaración dejamos salvado el respectivo error de imprenta.



Noticias y
Actividades del
A.C.A.

Señor Asociado

PATENTES Y REGISTROS

Recordamos a usted que la División Propiedad del Automotor del Automóvil Club Argentino, donde los asociados podrán realizar las gestiones sobre patentes y registros, funciona en la Gran Central Once, Rivadavia y Agüero. El teléfono es 87-7111.

IMPUESTO DE EMERGENCIA AL PARQUE AUTOMOTOR

POR ley N° 18.530 del 31 de diciembre de 1969, ha sido sustituido el impuesto a la compra y transferencia de automotores y su adicional por el impuesto de emergencia nacional (anual) al parque automotor, por el término de diez años.

Con tal motivo ofrecemos las tasas aplicables a automóviles, jeeps y rurales, en pesos ley 18.188.

MOD. AÑO	CATEGORIA "A" Hasta 800 kg	CATEGORIA "B" de 801 a 1.150 kg	CATEGORIA "C" más de 1.150 kg
1970	152	253	350
1969	134	223	300
1968	120	195	250
1967	110	180	225
1966	97	165	203
1965	90	143	173
1964	83	123	158
1963	75	110	135
1962	66	102	120
1961	60	93	113
1960	54	83	105
1959	46	75	100
1958	25	40	50
1957	23	35	45
1956	20	30	40
1955	15	25	35
1954	15	25	35
1953	15	25	35
1952	15	25	35
1951	15	25	35
1950	15	25	35

Señor Asociado

Recordamos a usted, que los pedidos de AUXILIO MECANICO, están centralizados en el siguiente número telefónico: 82-6081.

GIRA DE DIRECTIVOS POR EL NOROESTE DEL PAIS

Fueron oficialmente inauguradas
hosterías y estaciones de servicio

EN las localidades de San Carlos y Cafayate, sobre la ruta 40, en la Provincia de Salta, quedaron inaugurados oficialmente los servicios de las hosterías que el Automóvil Club Argentino, por convenio con el gobierno provincial, explotará por el término de 99 años. Además, en Cafayate, las autoridades del A.C.A. inauguraron la nueva Estación de servicio, en la cual se expenden, como en todas las del Club, productos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

En ambas ceremonias, a las cuales asistieron autoridades oficiales y representantes de las fuerzas vivas, usó de la palabra el presidente del A.C.A., a quien acompañaban en esta gira por la región noroeste del país, el vicepresidente del Club señor Federico Lajud, el vocal titular de la Comisión Directiva doctor Ricardo E. Aráoz, el vocal de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas señor Oscar San Miguel, y el Gerente General señor Domingo M. Armendáriz.

En San Carlos

En el acto realizado en la localidad de San Carlos, el presidente del A.C.A. expresó entre otros conceptos:

"Aquí estamos hoy, en esta histórica localidad salteña que, fundada allá por 1551, sufrió destrucciones implacables de los indios y recibió distintas denominaciones, hasta que la misión jesuita de San Carlos, en el siglo XVII, le dio fisonomía y nombre definitivos." Tras referirse a la iglesia, declarada monumento histórico, y recordar la vinculación de San Carlos con las guerras de la Independencia, su condición de paso obligado en la ruta al Alto Perú, y aquella ocasión en que la localidad no pudo ser capital de la Provincia por una diferencia de sólo un voto, el orador continuó:

"Hasta aquí ha llegado el Automóvil Club Argentino para inaugurar con esta hostería un nuevo servicio que la Institución pone en marcha como un complemento de la empeñosa tarea que las autoridades provinciales desarrollan, dentro del sentido nacional que inspiran siempre nuestros actos."

En Cafayate

En la ceremonia realizada en Cafayate, el presidente del A.C.A. manifestó:

"Nos disponemos a inaugurar esta hostería de Cafayate. De este Cafayate del que tantas cosas podríamos

decir de su pasado lejano, como cuando en 1826 doña Josefa Frías de Aramburu cedió parte de sus tierras para que los lugareños pudieran agruparse en el pueblo, que nació entonces de aquel gesto y que tomó forma definitiva en 1840, cuando por orden del hijo de la fundadora, Manuel Fernando Aramburu, se trazó la demarcación del poblado. Y de su más reciente progreso, que le ha valido ser llamado la Capital de los Valles Calchaquíes, desde cuyos verdoros vinos, de esa industria hecha pasión por ese ciudadano ilustre que fue don David Michel Torino y que su distinguida familia identifica con la historia misma de Cafayate.

"También es aquí donde vive ese ejemplo de dedicación y cariño a las cosas de su terruño que se llama Rodolfo Ildefonso Bravo, cuyo museo arqueológico formado vocacionalmente y con espíritu pionero, es hoy atracción cierta para el visitante de este hermoso valle de Santa María, y cuya voz, hace un par de años, fue escuchada en Buenos Aires, en nuestro salón de actos, dando autenticidad de cosa nuestra a la serie de conferencias denominadas 'Jueves Turísticos'.

"Este sencillo acto —continuó— es fiel reflejo de nuestras permanentes inquietudes por conectar entre sí a todas las regiones del país, en la esperanza también de que sea una puerta abierta para que se asome por ella la capacidad creadora del capital privado, y vea en todo esto un constructivo ejemplo.

"Señores —concluyó—, ustedes que son salteños, que aman a su bella provincia, que suman su trabajo al quehacer del país todo, sepan que para la Institución que presido es un orgullo haber inaugurado estos servicios en la tierra gaucha de Güemes."

Al cierre de esta edición la comitiva del A.C.A. continuaba su gira, que probablemente se extendiera hasta Bolivia, con el objeto de analizar las posibilidades existentes para la realización de una competencia automovilística hacia el Norte.

FILIAL LA PLATA: NUEVOS NUMEROS TELEFONICOS

SE pone en conocimiento de los señores asociados, que han sido habilitadas en la Filial La Plata dos nuevas líneas telefónicas para el servicio de auxilio mecánico, las cuales responden a los siguientes números: 4-9040 y 4-8150.

» GUÍA «

PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

D.K.W. Auto Unión SERVICE GARANTIZADO

La casa más completa del Repuesto y Accesorio para su DKW

Anexo: Planta integral de reconstrucción de motores DKW. Laboratorio Modelo para reacondicionamiento del cigüeñal.

Trabajos Garantidos.

Legítimos y Nacionales aprobados por I.A.S.F.S.A.
Adquiéralos en

MELONI Hnos. S.A.C.I.F.I. y A.

SOCIOS DEL A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL IMPORTADORES
ENVIOS RAPIDOS AL INTERIOR - TALLER AUTORIZADO I.A.S.F.S.A.

Av. Las Heras 3449-3451/53 - T. E. 71-7376 y 72-6747 - Sucursal: D. Alvarez 90 - T. E. 66-3237
Sucursal Norte: Avda. Maipú- 3302 - T. E. 797-9538



AUTO UNION
CUELLO Hnos
SERVICE AUTO UNION
• MECANICA • CHAPA
• PINTURA • TAPICERIA
SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL
Gral. URQUIZA 630
frente HOSPITAL RAMOS MEJIA



DKW - AUTO UNION
REPUESTOS Y ACCESORIOS
D.K.TOBO
NACIONALES e IMPORTADOS
ENVIOS AL INTERIOR
MONROE 2691 - T.E. 73-9275



IGNACIO GIRÓ
SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.S.A.
AL SERVICIO DEL DKW DESDE 1939
MECANICA INTEGRAL
CHAPA • PINTURA
REPUESTOS LEGITIMOS
SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL
UGARTECHE 3282 - T.E. 71-4865
(altura Avda. Libertador 2900)

LANZANI & GHIOTTI
La Casa del Amortiguador
ESPECIALISTAS SUSPENSION PEUGEOT

- EMBRAGUE • FRENOS
- SUSPENSION
- DIFERENCIAL
- TREN DELANTERO
- CAJA DE DIRECCION
- BALANCED DE RUEDAS
- ALINEACION DE DIRECCION



DISTRIBUIDORES
AMORTIGUADORES
S.A.D.A.R.

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura
Adm. T. E. 89 - 2357

RIVADAVIA 3400
Playa 89 - 3224
ENVIOS AL INTERIOR

X 215

REPUESTOS  GRACIELA - GW - INSTITEC

**RECAMBIO DE CIGÜEÑALES
RECTIFICACION DE MOTORES**

casa ambrosino UGARTECHE 3019
Bs. Aires T. E. 72 - 6859
J. O. AMBROSINO - R. RUIZ



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

 **TALLERES
SPORT S.R.L.**

Service autorizado - Engrase espe-
cializado - Chapa - Pintura.

Repuestos legítimos y nacio-
nales aprobados por I.A.S.F.S.A.

Descuentos a socios del A.C.A.
HONDURAS 5857 T. E. 77 - 0146
A. Jura Juan B. Justo 1500) 773 - 1325

Cadillac
SERVICE GARANTIZADO

AGUIRRE, MASTRO Y CIA.
SOCIEDAD ANONIMA
Servicio
**CADILLAC,
OLDSMOBILE
Y PONTIAC**
REPUESTOS Y
ACCESORIOS LEGITIMOS
AUSTRIA 2658 T. E. 83-8310
(a una cuadra del A. C. A.)

CITROEN 2-CV
MECANICA INTEGRAL ESPECIALIZADA

 **AUTO FRAN**
NEUQUEN 1020 / 24
T. E. 90 - 2548 - Bs. As.

 **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
PEÑA 3047/49 - Tel. 82-0665

Citroën
SERVICE GARANTIZADO

CITROËN
TALLER ESPECIALIZADO EN:
MECANICA INTEGRAL
CHAPA Y PINTURA
AV. JUAN B. JUSTO 4640/42
T. E. 59-7853
**ENRIQUE
STRAMSCHAK Y CIA**

CITROËN
**BUCCI Y
ALBERTONI**

MECANICA
CHAPA - PINTURA
SABADOS ABIERTO TODO EL DIA
PAUNERO 2885 - 72 - 3412

**LA REVISTA
AUTOCLUB**

tiene una circulación documentada de 476.000 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.

Cruce por los lugares señalados para su seguridad y buen ordenamiento del tránsito.

Señor Socio
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

ASI NO!.. 

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

 "HOESCH"

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

LAPRIDA S.A.

CONCESIONARIO

FIAT

LAPRIDA 2150/60

a una cuadra de Avdas. Las Heras y Pueyrredón con Taller de Service en el centro de la ciudad.

T. E. 84-0212 y 83-3862

TODO PARA
SU **FIAT** EN
REPUESTO

REPUESTOS ORIGINALES
FABRICACION - IMPORTACION
VENTA POR MAYOR Y MENOR
ENVIOS AL INTERIOR

MONROE 2767 - T. E. 73-6389

FIAT

REPUESTOS Y ACCESORIOS ESPECIALIDAD
NACIONALES E IMPORTADOS

TODO PARA
SU UNIDAD **FIAT**

VENTA POR MAYOR Y MENOR

SARMIENTO 3899 - T. E. 87-1852-1992

NO TENEMOS SUCURSALES • ESTACIONAMIENTO GRATIS



FIAT

FIAT
DEVOTO

MECANICA INTEGRAL
Atendido por su dueño
Tecnicos especialistas
REPUESTOS LEGITIMOS

ACEVEDO 748
772-5397

SOCIOS A.C.A.
D.T.O. ESPECIAL



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 Automóvil Club Argentino facilitará sus viajes proporcionándole las informaciones necesarias.



EN SU
PEUGEOT
403 - 404

CON SOPORTES DE ACERO
TALLERES MECANICOS

SAN EDUARDO
SERVICE ESPECIALIZADO PEUGEOT

J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

ARRIGO AVIANI

MECANICA INTEGRAL

PEUGEOT

(ex socio de Service
Oficial Auto Sport
Argentina)

CERVIÑO 3660
T. E. 71-2242

HELLER
HERMANOS S.R.L.



SERVICIO AUTORIZADO

PEUGEOT

TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS
VENTAS Y CONSIGNACIONES

Av. SAN ISIDRO 4318

ALT. AV. CABILDO 4300

Tel. 70-0325 y 701-5615

Recuerde que están prohibidos los excesos de velocidad y escapes libres; use silenciadores reglamentarios.

AREVALO!... AREVALO!... AREVALO!... SIEMPRE LOS MEJORES RADIADORES

Fabricación y service especializado

- Coches
- Camiones
- Máquinas agrícolas
- Torres de enfriamiento
- Motores industriales
- Grupos electrógenos

DEPARTAMENTO COMPETICION - REPARACIONES - COLOCACION

Trabajos garantidos en el día - Descuento especial a socios del A.C.A.

EN SU NUEVA
PLANTA INDUSTRIAL

Av. CORDOBA 5775/85 - Tel. 772-9730/4041/42



CACHO

REPUESTOS PARA
PEUGEOT

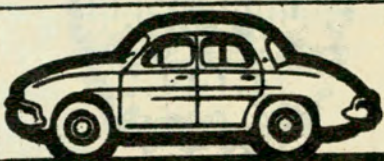


NACIONALES LEGITIMOS
Y LEGITIMOS IMPORTADOS

APROBADOS ENVIOS AL INTERIOR
GRAMER 2607 T. E. 76-5543

Renault

SERVICE GARANTIZADO



RENAULT
SERVICE
REPARACIONES
EN HORAS
SALTA 1325
23-8913 y 23-5673

Repuestos y Accesorios

REPUESTOS
FORD FALCON Y F-100
ALEGRI, FUSMAN Y CIA.

Descuentos a los socios
del A.C.A.

BULNES 2030 Tel. 80-2245-3161

FABRICA BATERIAS "DIAZ VELEZ"

Entrega a domicilio sin cargo - Service control gratis
MARCA "DIAZ VELEZ" (12 meses de garantía)

	m\$.n.	\$A
CITROEN	3.800	38
RENAULT 4L	4.600	46
LINEA IKA (6V) DKW	4.800	48
6 V. 120 A.	5.300	53
FIAT - NSU - ISARD - DE CARLO	5.300	53
PEUGEOT - FALCON - SIAM	6.400	64
RAMBLER - FIAT 1500 - VALIANT	6.400	64
RASTROJERO - BEDFORD	8.800	88

LUGARES DE VENTA

Dr. Luis Beláustegui 675 Tel. 59-4290
Díaz Vélez 5471 Tel. 59-4290
Oliden 2791 Tel. 68.7087
R. Escalada - Pavón 6685 Tel. 242-0520
Zonas disponibles para revendedores.

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

PARA SU AUTOMOTOR
COMPRE LO MEJOR



Resortes de suspensión,
cadenas de distribución
para coches europeos y
americanos

CASA MARISCAL S.A.I.C.

Nueva dirección:

JUAN B. ALBERDI 237
Tel. 99-2223

Conserve los frenos y partes
mecánicas y eléctricas en per-
fectas condiciones; evite los
gases tóxicos y compruebe el
buen funcionamiento de las
puertas de su vehículo.

Cristales de Seguridad

CRISTALES PARA AUTOMOTORES



SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

PROTECTORES DE PARABRISAS
COLISAS - PERFILES DE GOMA

COLOCACION INMEDIATA
CORRIENTES 6421 - Tel. 55-3118

ADM. Y VENTAS CORRIENTES 6499
Tel. 54-1036/9753

BOZZI AUTOMOTORES

SOC. DE RESP. LTDA.

SUB-AGENTE **PEUGEOT**



MECANICA
CHAPA
PINTURA
ELECTRICIDAD
ALINEACION
Y BALANCEO
ESTACION
DE SERVICIO



ADM. Y TALLERES

CAVIA 3297 (alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600) Tel. 72-4207 BUENOS AIRES

VENTAS
Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533 Tel. 72-2067 BUENOS AIRES

CASA JULIO

S. A. C. I.

IMPORTADORES

CRISTALES DE SEGURIDAD

PARA AUTOMOTORES EN GENERAL - PROTECTORES PARA PARABRISAS - COLOCACION Y VENTA POR MAYOR Y MENOR - ESPECIALIDAD EN CRISTALES CURVADOS.

única dirección:

BONPLAND 1441-49

T. E. 772-5645 - 771-4294

Elasticos

ELASTICOS CARMONA



COLOCACION Y VENTA DE ELASTICOS, RESORTES DE SUSPENSION Y AMORTIGUADORES (CON GARANTIA) PERSONAL ESPECIALIZADO ATENCION INMEDIATA SOCIOS DEL A.C.A. descuento especial

CASTILLO 1064
esc. JUAN B. JUSTO 2000
T. E. 77-7528
Bs. Aires

Trofeos y Medallas



COPAS TROFEOS Y MEDALLAS

CASA **BELLUNI**
FRONTI y Cia.
CANGALLO 1161
T. E. 35-1282 - 0562
BUENOS AIRES

Sucursal:
Uruguay 170
T. E. 45-9011

SOLICITE CATALOGO ILUSTRADO

Hoteles



HOTEL REGIDOR

UNICO EN SU CLASE
Tucumán 451 Tel.: 32-9415/6/7
Buenos Aires

BENEFICIO PARA EL AUTOMOVILISTA GARAGE - SISTEMA PIGEON HOLE (sin cargo)

Adherido al "DINER'S" Y "AMERICAN EXPRESS"

MAXIMA ATENCION EN UN AMBIENTE DE CORDIALIDAD



HOTEL SAN ANTONIO

Paraguay 372
Tel.: 32-5382/5 Buenos Aires

Y PARA SU AUTO... ESTACIONAMIENTO SIN CARGO.



ELASTICOS PARA TODO TIPO DE AUTOMOVILES

ELASTICOS LEGITIMOS PARA "FIAT 600" A PRECIOS SIN COMPETENCIA

COLOCAMOS AMORTIGUADORES Y ESPIRALES ESPECIALES CON GARANTIA.

REPARACION DEL TREN DELANTERO

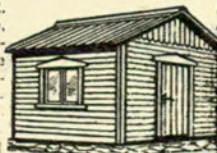
MONROE 4069 - T. E. 52-5262

Limpiaparabrisas

Varios

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

FACIL DE ARMAR. Ideal para depósito, vivienda, garaje, cuerdillas, taller, fin de semana, etc., Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, ventana. Sin piso 3x3 m. Precio de fábrica,



\$ 400

Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3x5, \$ 500; 3x4 \$ 600; 3x5 \$ 700; 3x6, \$ 800. Pieza 3x3, cocina 2x2 y porch, \$ 1.100. Hay otros modelos

Envios al interior - Solicite catálogo
Av. CABILDO 4460, Bs. As. - T. E. 70-0803

SIN CARGO



COCHERAS EN SU EDIFICIO

ROMANELLI Y MENDIOLA S.A.

RECONQUISTA 845/49.
TEL. 32-4381 AL 88
CABLES: ROMAHOTELES.
TELEX: 012-1967

NO ESPERE QUE LLUEVA!

LECROM S.R.L.

LE BRINDA EL SURTIDO MAS COMPLETO EN EL SUPER MERCADO DEL

LIMPIAPARABRISAS

NACIONALES - AMERICANOS Y EUROPEOS
REPARACIONES - VENTAS POR MAYOR Y MENOR

Esta casa no tiene sucursales

JUAN B. JUSTO 3327

Tel. 58-9951

BUENOS AIRES

Recorra a los beneficios y auxilios que le brinda el Automóvil Club Argentino en toda la extensión de la República.

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.

Rosario

EN ROSARIO HAY UN HOTEL REALMENTE CONFORTABLE



80 habitaciones y departamentos diseñados con estilo de avanzada, cálidos y espaciosos, con pisos totalmente alfombrados. Baños privados. Televisión, música, radio y teléfono en cada habitación. Calefacción central y aire acondicionado regulable a gusto. Salón de conferencias. Conlitteria en planta baja y servicio de cafetería. Y algo importantísimo: cochera para su automóvil.

BARON DE MAUJA 26 - T. 65340 - ROSARIO
(Altura San Luis 1050)
Frente a las cocheras del Autom. Club Argentino

RESPUESTAS CORRECTAS DEL TEST DE PAG. 145

- | | |
|--------|--------|
| 1 - b | 17 - a |
| 2 - b | 18 - a |
| 3 - a | 19 - c |
| 4 - b | 20 - b |
| 5 - a | 21 - a |
| 6 - c | 22 - b |
| 7 - c | 23 - a |
| 8 - c | 24 - a |
| 9 - b | 25 - c |
| 10 - b | 26 - b |
| 11 - a | 27 - c |
| 12 - b | 28 - c |
| 13 - a | 29 - b |
| 14 - b | 30 - a |
| 15 - a | 31 - c |
| 16 - c | 32 - c |

IMPORTANTE ANUNCIO DEL CLUB Y.P.F.

En reunión de prensa se informó sobre la próxima temporada. Se realizaría en enero de 1971 una prueba con puntaje para el Campeonato Mundial de Sport Prototipos

EN una reunión de prensa efectuada en el club Y.P.F. se informó que "puede considerarse como un hecho la realización de los «Mil kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires» como prueba con puntaje para el Campeonato Mundial de Marcas de Sport Prototipos".

Hizo el importante anuncio el señor José Boeri, titular del Club Y.P.F., quien integraba la mesa informante con el vicepresidente 1º del Automóvil Club Argentino señor Federico Lajud; el coronel Jorge Américo Porta, funcionario de la Secretaría de Estado de Difusión y Turismo; el Intendente de Balcarce, capitán Juan José Mare, Juan Manuel Fangio, Oreste Berta y el coordinador deportivo del club Y.P.F., señor Carlos A. Calzetta.

Asistieron, además, autoridades y funcionarios del A.C.A., del club Y.P.F. y representantes del periodismo local.

Abrió el acto el señor Boeri quien informó sobre las gestiones realizadas en tal sentido por intermedio del Automóvil Club Argentino, institución afiliada a la Federación Internacional del Automóvil - FIA.

Luego el vicepresidente de la Entidad, señor Lajud, leyó un telegrama enviado por la FIA en el que se anuncia que "en la próxima reunión de comité a efectuarse en mayo, propondrá que se apruebe la inclusión, en el Calendario Deportivo Internacional, la prueba «Mil kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires» con puntaje para el campeonato Interna-

cional de Marcas, a realizarse el 10 de enero de 1971".

También informó el señor Lajud, respecto del Gran Premio de la República Argentina, programado para el 4 de enero próximo, que "la FIA con-testó proponiendo postergar para 1972 su inclusión en el Campeonato Mundial de Conductores".

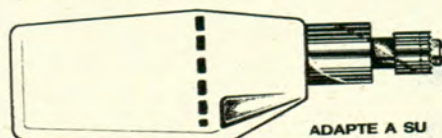
Esta determinación no impide —por supuesto— que el 24 de enero de 1971 se realice una prueba de Fórmula 1 de carácter internacional, sin adjudicación de puntos para el Campeonato Mundial.

El señor Calzetta dijo a continuación que esa prueba se efectuaría en el autódromo de Balcarce actualmente en construcción, "de modo que será condición imprescindible, para su realización, que dicha obra se encuentre totalmente terminada el 30 de noviembre próximo".

Seguidamente, el Intendente de la mencionada ciudad bonaerense, capitán Mare, expresó su compromiso de que "la obra se terminará dentro de los plazos establecidos, salvo factores imponderables de los que nadie puede considerarse ajeno".

También se refirieron a las pruebas a realizarse el año próximo, el campeón mundial Juan Manuel Fangio y el coronel Porta, quien, en nombre del coronel Luis M. Premoli, expresó que "la próxima temporada de automovilismo puede contar desde ya con el auspicio y el apoyo de la Secretaría de Estado de Difusión y Turismo". ♠

Ud. puede obtener...



ADAPTE A SU NECESIDAD LA VELOCIDAD DE SU MAQUINA ELECTRICA.

aplicable en:

PULIDORAS, TALADROS, LIJADORAS, AMOLADORAS PORTATILES, ETC.

VARIADOR ELECTRONICO DE VELOCIDAD

SPEEDEXACT

PARA MOTOR UNIVERSAL DE HASTA 1/4 HP - ALIMENTACION 220 V CA 50 C/S

ADQUIERALO EN:

F. PRITO S.A., F. LACROZE 4000 - CAPITAL
HERRYSUL, ENTRE RIOS 1967 - CAPITAL
CASA FERRI, J. B. ALBERDI 7200 - CAPITAL
FERRER, AV. J. B. JUSTO, 3081 - CAPITAL
RODARI S.A., PARANA 676 - CAPITAL

S. LANDAU, ASAMBLEA 524 - CAPITAL
TECNON, CHILE 1763 - CAPITAL
FERRI, FRANCESA, C. PELLEGRINI 47 - CAPITAL
GALOPIN, AV. CASEROS 2517 - CAPITAL
BEZARD, 11 DE SEPTIEMBRE 2756 - VICTORIA
PROMET SRL., AV. D. ROCHA 392 - BERNAL

FAPLE, AV. SANTA FE 1365 - MARTINEZ
DELTA LUX, AV. SAN MARTIN 35 - FIGUEROA
DIST. AMERICANA, AV. MAIRU 3977 - OLIVOS
NORTE AISLANTE, AV. MITRE 1855 - MUNRO
INTERCOR, GALERIA DE LAS AMERICAS - CORDOBA
GONTOCAL, URQUIZA 1081 - ROSARIO

VELOCIDAD VARIABLE



Corr Argen Control Sucursal

Tarifa reducida
Concesión 209



Renault 6: el nuevo concepto en 1.100 c.c.

RELATOR

El automóvil es indispensable en la época actual.

Consciente de ello, Ika-Renault crea un vehículo potente, funcional y confortable, fácilmente accesible al presupuesto familiar.

Es el nuevo concepto en 1.100 c.c. Y dentro de su dimensión ideal, coloca un nuevo criterio técnico: 1.118 c.c., 51 HP, 4 cilindros, 5 bandas y válvulas a la cabeza.

Con caja de velocidades de 4 marchas avante, totalmente sincronizadas.

Acorde con la tendencia más generalizada en todo el mundo, incorpora a su mecánica la tracción delantera, que ofrece máxima estabilidad direccional, mejor respuesta y mayor agarre sobre piso flojo o resbaladizo.

Pero también pensó en la funcionalidad de la línea, que anticipa la más moderna concepción en diseño.

Y en el confort.

4/5 plazas muy amplias, butacas delanteras individuales y cómodo asiento trasero enterizo.

5 puertas, gran baúl y piso liso.

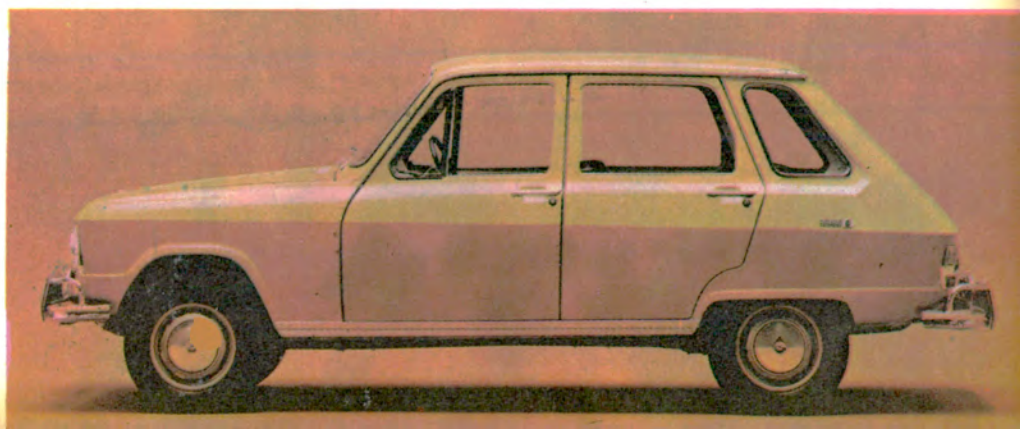
En su Concesionario comprobará que Renault 6 reúne las mejores condiciones para ser su próximo automóvil.

Renault 6: el nuevo concepto en 1.100 c.c.

RENAULT 6 es un producto

IKA RENAULT

LA CLASE INTERNACIONAL





FIAT

1600