

AVTO CLVB

**SAN JUAN:
PROVINCIA
DE
CONTRASTES**

Ver nota página 38

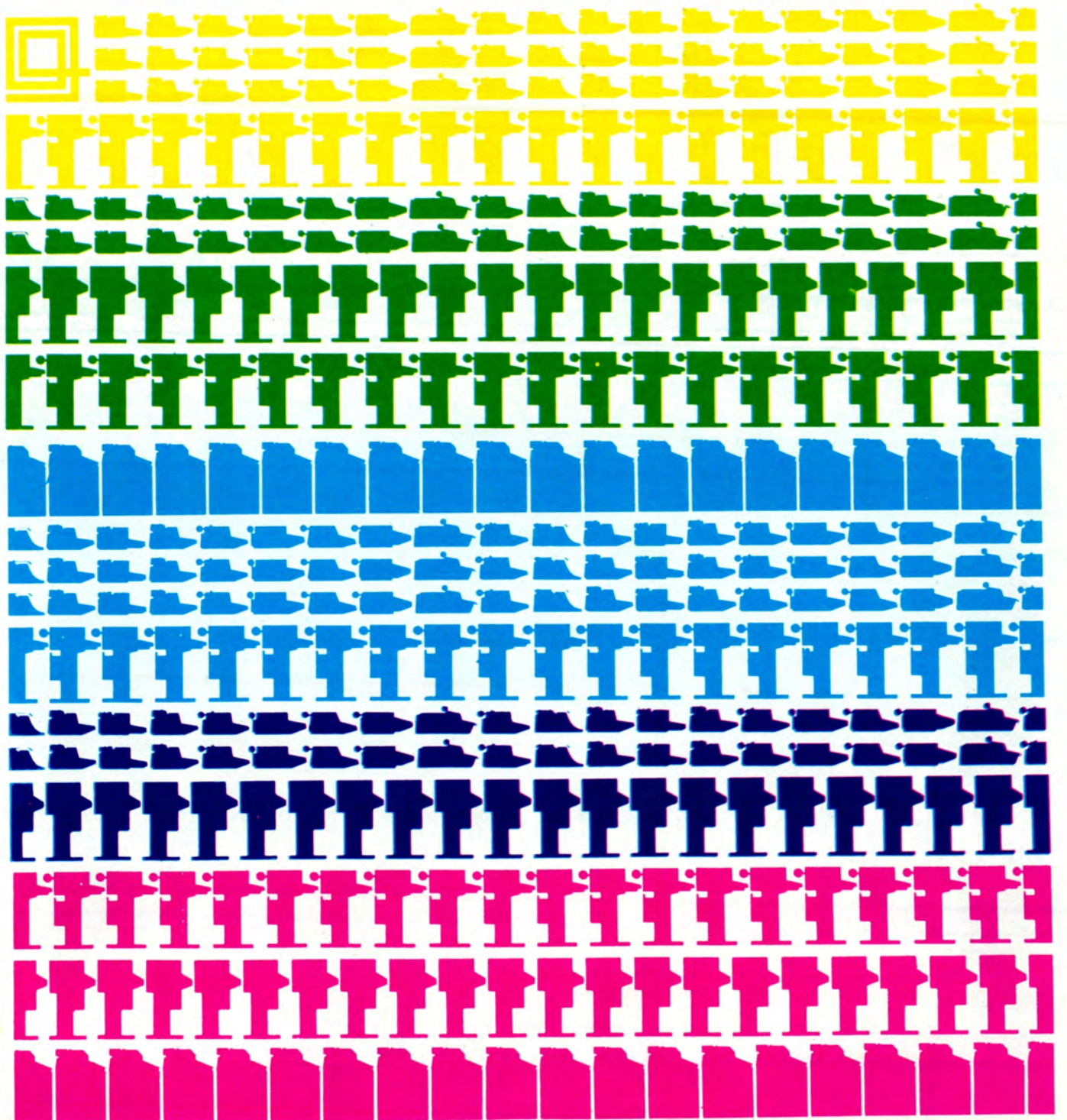


1970 - 2000
\$ 2.- Ley 18.188
Ejemplar Exclusivo
para Socios del ACA
Prohibida su Venta

año X - nº 53 - jul. - ago. 1970 - buenos aires

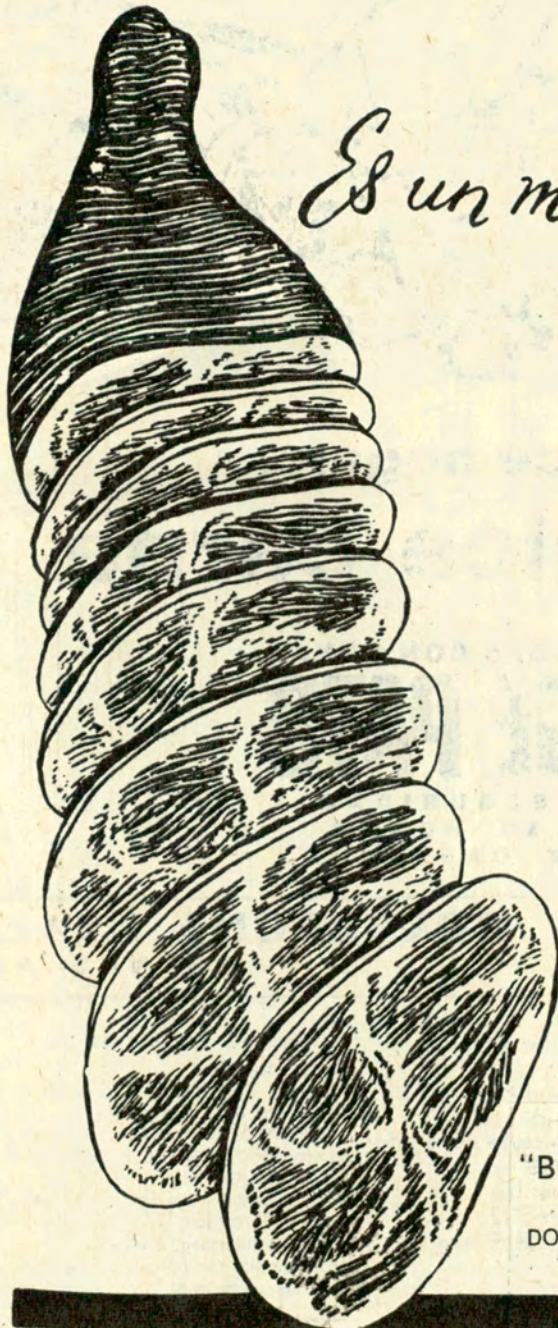
olivetti

Olivetti proyecta produce distribuye las máquinas de la información



Jamón

"TORGELON"



Es un manjar!



Y 486



SABOR
EXQUISITO
Y FACIL
DIGESTION



SALES
MINERALES
ASIMILABLES



ALTO
VALOR
NUTRITIVO

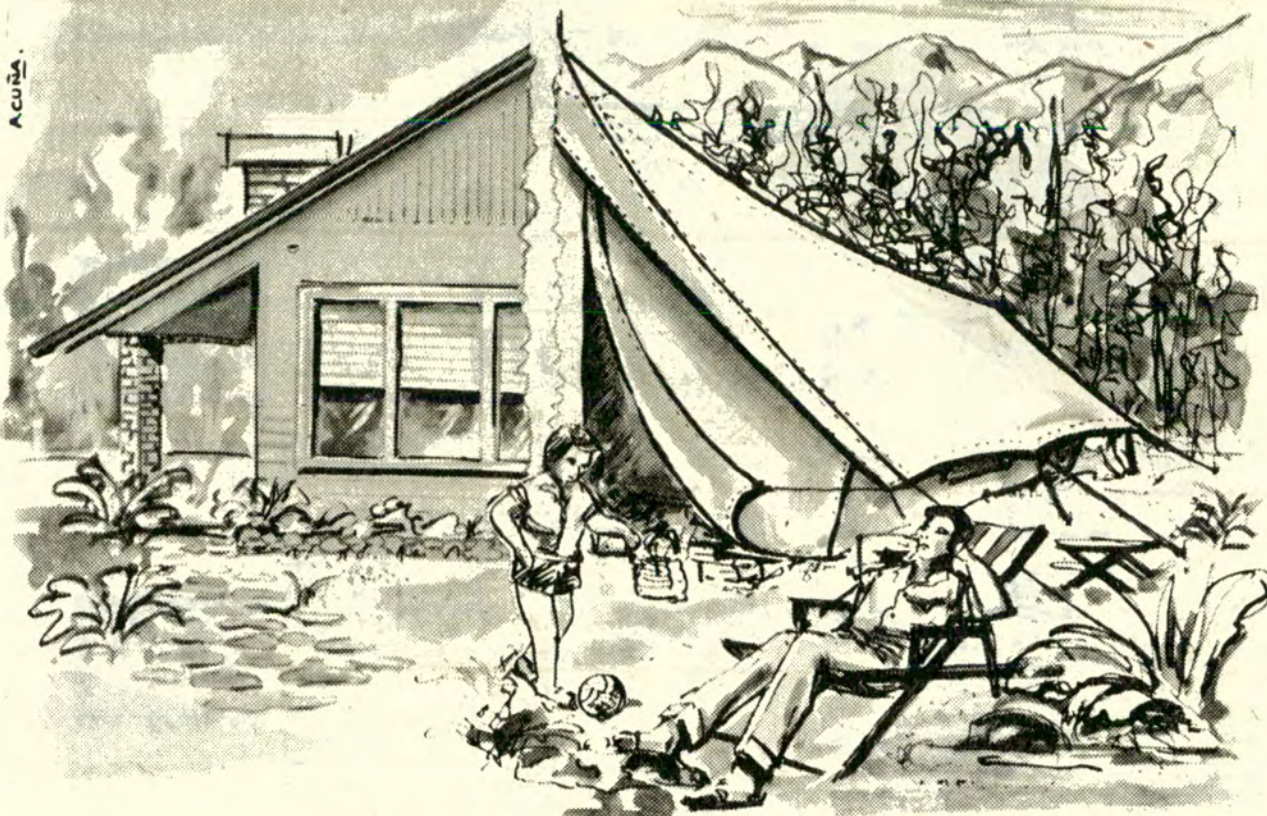


MAS
CALORIAS
POR KILO



FRIGORIFICO
"BUENOS AIRES"
S.A.I.C.A.I. y F.
DONATO ALVAREZ 1152
T. E. 59-1509 - 4294

ACUÑA



hogar... dulce hogar...
hogar... dulce carpa

CARPAS CONSTRUIDAS CON LONAS

PLUMA DE PATO

MANTENGA LA SEGURIDAD Y
 TIBIEZA DE SU HOGAR
 AL SALIR DE CAMPING

PRODUC. JOSE BLANKLEJDER

CALIDAD QUE LO GARANTIZA BOLSALONA S.A.I.C.I.F.
 A. LAMAS 1701 T.E. 58-0051/6 BUENOS AIRES

DISTRIBUIDORES

CAPITAL FEDERAL

Casa Valsman, Corrientes 4872
 Suc. Vda. de Longobardi, S.R.L. Bolivar 280
 Figoli Hnos. S.R.L., Rivadavia 2572
 Boitano y Cía. Bmé. Mitre 854
 Cía. Lonera Argentina, Montevideo 255
 Bernardo Grinstein, Av. Gral. Mosconi 2418

MAR DEL PLATA (Bs. As.)

Labora y Cía., Juan B. Justo 2000
 José Moscuza y Cía., Martínez de Hoz 433
 Tienda "Los Gallegos" Diag. Pueyrredón y
 Belgrano
 Vendaval S. C. A., Rivadavia 3036

BAHIA BLANCA (Bs. As.)

García Castelo Hnos., Brown 401

CORDOBA (Capital)

Casa Helman SRL, Rivadavia 420

COMODORO RIVADAVIA (Chubut)

Tienda "La Favorita", San Martín y Bmé. Mitre

MENDOZA (Capital)

Edmundo Di Bari, San Juan 1488

PARANA (E. Ríos)

Fabián Del Mestre e Hijos, 25 de Junio 20

ROSARIO (Santa Fe)

Ortega SCA, San Martín 1233

León Nasatsky, San Luis 1559

SALTA (Capital)

Barquín y Cía. S. R. L. Urguiza 683

Zubirana S. R. L. Alberti 160

SAN CARLOS DE BARILOCHE (R. N.)

Giménez y Oset SRL, Bmé. Mitre 125

SAN JUAN (Capital)

Angel Ginestar y Cía., 9 de Julio 685

SANTA FE (Capital)

Honorio Valenziano, Rivadavia 3465

SAN MIGUEL DE TUCUMAN (Capital)

Casa Marcanonio SRL, 24 de Setiembre 165



Noblex Micro 12

El portátil más liviano con las condiciones que más pesan:

1/ Totalmente transistorizado⁽¹⁾

2/ No calienta⁽²⁾

3/ Mínimo service⁽³⁾

4/ Imagen perfecta⁽⁴⁾

(1) Noblex Micro 12" (30 cm.) funciona con 220 volts C.A., o con los 12 volts de una batería común. (La de su coche, tractor, lancha, etc.)

(2) Porque está totalmente transistorizado...

(3) Larga vida... porque está totalmente transistorizado.

(4) Y sonido también. Y además, está totalmente transistorizado.



SANARGO

C. PELLEGRINI 1047
SUC. LINIERS:
RIVADAVIA 11.150

NOBLEX
PRIMERA MARCA EN TELEVISORES
TOTALMENTE TRANSISTORIZADOS



NOBLEX ARGENTINA S.A.

FRAVEGA

CENTRO: MITRE esq. MAIPU
SAN ISIDRO: AV. CENTENARIO 560
LOMAS DE ZAMORA: ESPAÑA esq. LAPRIDA

SCIOLI

CORRIENTES 6001
SUC. DEVOTO:
AV. FCO. BEIRO 5181/5452
SUC. SANTA FE:
SANTA FE 3400 esq. SALGUERO.

Cuando la precisión se mide en fracciones de segundo

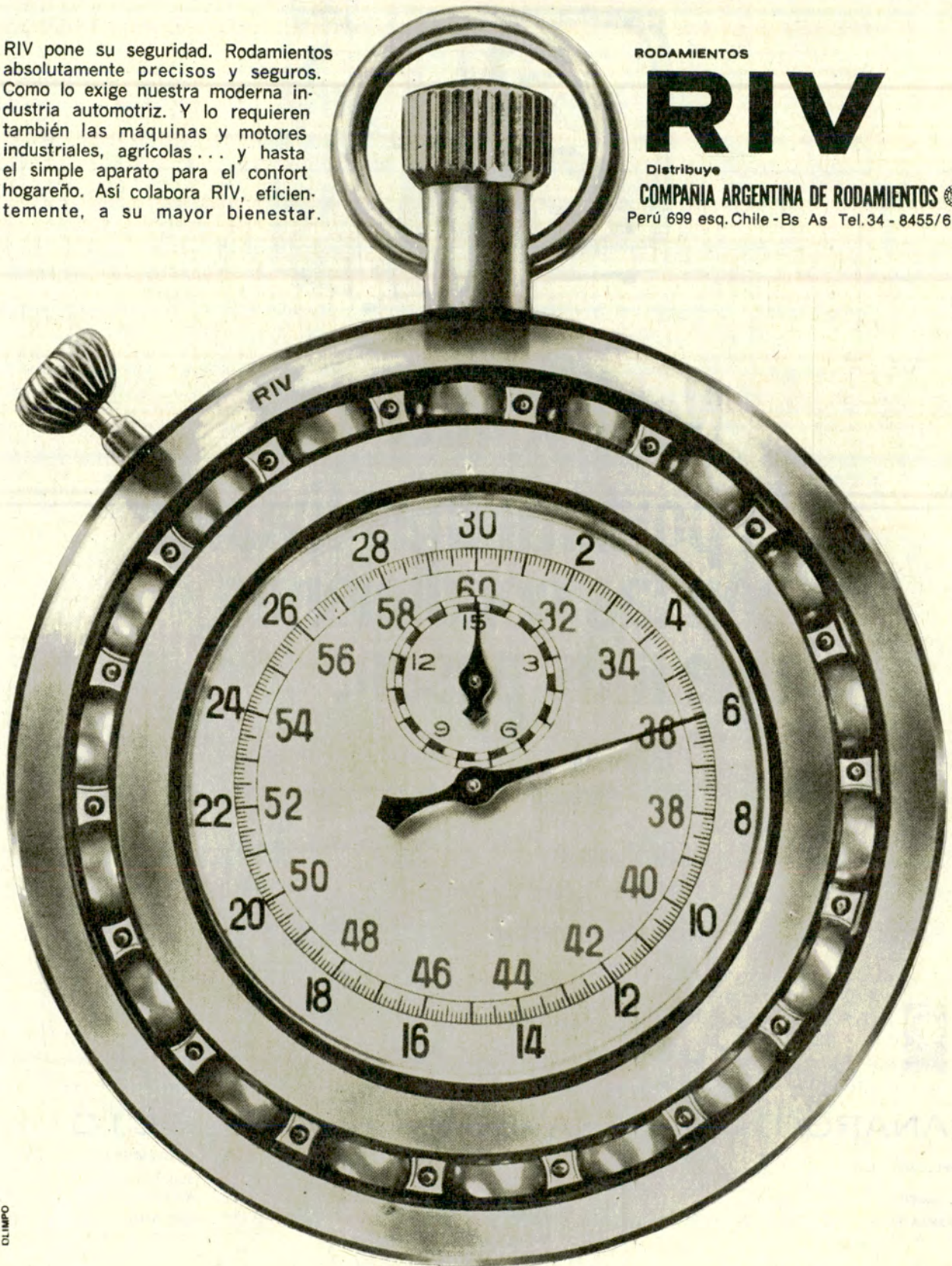
RIV pone su seguridad. Rodamientos absolutamente precisos y seguros. Como lo exige nuestra moderna industria automotriz. Y lo requieren también las máquinas y motores industriales, agrícolas... y hasta el simple aparato para el confort hogareño. Así colabora RIV, eficientemente, a su mayor bienestar.

RODAMIENTOS

RIV

Distribuye

COMPANIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS 
Perú 699 esq. Chile - Bs As 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 Saraví

Diagramación y Arte

Sr. Juan Carlos Piña

Sr. Nicolás S. Stancich

Archivo

Sr. Ernesto A. Biggeri

Publicidad y Relaciones Públicas

Jefe:

Sr. Fortunato Valotta

Promotores:

Sr. José Peluso

Sr. Angel J. Zaro

En este número: fotografías de Gustavo A. G. Gómez, Juan Carlos Piña, Tomás Saraví y Ricardo San Sebastián. Ilustraciones de Domingo Villafañe.

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

TIRADA DE ESTA EDICION:

479.000 EJEMPLARES

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

sumario

AÑO X - Nº 53 - JULIO-AGOSTO 1970 - BS. AS.

EDITORIAL, por la Dirección	8
Tte. Gral. PEDRO EUGENIO ARAMBURU	10
NOS ESCRIBEN...	11
LAS CALLES DE BUENOS AIRES, por Gustavo García Saraví	16
EL MONUMENTO A LA BANDERA, por Lola Pita Martínez	18
UN PUERTO DE AGUAS HONDAS, por Jacinto Toryho	21
ESE LONDRES IMPAR... QUE NO PUDE CONOCER, por Manuel Goldstraj	26
DE FREIBURG A GERARDMER, por Emilio J. Ringuelet	28
VISITA A GRAND-BOURG, por Jimena Sáenz	32
EL MUSEO DE HISTORIA NATURAL DE LA PLATA, por Dalmiro Corti.	39
POR EL LACAR, RUMBO A HUA-HUM, por Violeta Valls	46
SAN JUAN, BIENESTAR Y BELLEZA, por Marcos Estrada	50
VAMOS AL ZOO	54
CASABLANCA, LA CIUDAD ENIGMATICA, por Hernán Ceres	56
HAGA TURISMO CON AUTOCLUB: PROVINCIA DE SAN JUAN	58
TERMAS ARGENTINAS: LOS BAÑOS DE EPULAFQUEN	68
IBNU-BATUTA, UN TROTAMUNDOS INCANSABLE, por Elías Konsol	72
LAS YERRAS DE CONVITE, por Guillermo A. Mooney	76
ULTIMO ESPAÑOL CAPITAN GENERAL DE CHILE, por Adolfo E. Pacheco	80
DINAMARCA, PAIS DE BIENESTAR, por Magdalen Liddle	84
...Y AQUI NOSOTRAS, por Valentina	88
DETRAS DEL VISOR, por Sara Facio	94
LAS NUEVAS SALAS DEL LOUVRE, por Anne Epad	98
COMO VI EL RALLY MUNDIAL, por Edward Pickering	100
LA CARRERA MAS FAMOSA DEL MUNDO, por Florence H. Stone	104
JUSTO P. FARIA, UN MAESTRO ARGENTINO, por Juan Isidro Tamburini	108
GIRA POR AMERICA DEL NORTE Y EUROPA	112
AUTORES Y LIBROS, por M. G.	118
LETRA VIVA, por Ulyses	121
ESCUADRA AZUL: LA SOMBRA DE LOS CENTAUROS	122
CAMARONES, EN CHUBUT, por Inés Mercedes M. de Tschudi	124
NOTICULAS	126
RIO MANSO: SUS BELLEZAS Y SUS TRUCHAS, por J. M. Turbanoff	128
NAUTICA: HACIA EL PARANA DE LAS PALMAS	134
EL AUTOMOVIL CLUB DE FRANCIA	144
CONCEPCIONES SOBRE DEFENSA CIVIL, por el Capitán J. Cerezo	146
LA SEMANA DE SALTA	147
MEDICINA PARA TURISTAS: ¿SE PUEDEN PREVENIR LOS ACCIDENTES?	148
NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.	150

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 la de la Dirección de esta revista.



La provincia de San Juan encierra, en su bellísima configuración geográfica, todas las condiciones necesarias para un equilibrado crecimiento económico y social. La moderna capital, virtualmente reconstruida después del anonadante terremoto de 1944, muestra una fisonomía de rasgos definidos. La tradición anida en pueblos cautivantes que conservan imborrables símbolos de la historia patria.

Por cierto que el máximo orgullo de San Juan es haber sido la tierra natal de Domingo Faustino Sarmiento. El monumento erigido en la plaza 25 de Mayo, en la capital de la provincia, lo recuerda junto a Dominguito, su hijo entrañable. Presidente de la República, gobernador de su provincia, senador, diplomático, escritor y periodista, su acción estuvo regida por una permanente e inquebrantable voluntad de "Educar al Soberano". Defendió la libertad y la justicia, y fue intérprete lúcido y fervoroso de los principios de Mayo. (Ver notas de páginas 50 y 58).

DINAMICA INSTITUCIONAL

En una anterior edición de AUTO-CLUB (Nº 50), a comienzos de este año, anticipándonos en quince meses al acontecimiento, hicimos un llamado a los socios del A.C.A. para recordarles que en abril de 1971 serán renovadas las autoridades de esta Institución, debiéndose elegir en dicha oportunidad un Presidente y Vicepresidente segundo, la mitad de los restantes miembros de la Comisión Directiva, la mitad de los Delegados a la Asamblea y la totalidad de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas (artículos 37, 25 y 55 del Estatuto vigente). Consideramos prudente y útil reiterar ese llamado, no obstante el lapso que aún nos separa del acto eleccionario, así sólo sea para que los asociados no pasen por alto los perentorios términos que establece el Reglamento Electoral para la formación de los núcleos o agrupaciones que deben constituirse como ineludible acto previo a su participación en el proceso de renovación a que aludimos. Esas previsiones del citado Reglamento (artículos 5º y 2º, entre otros), fáciles de cumplir, por lo demás, señalan un límite calendario para la iniciación de aquel proceso: el 15 de octubre del año anterior a la elección, es decir, el 15 de octubre próximo.

Pero estos párrafos, ahora, no están destinados solamente a insistir sobre las disposiciones estatutarias y reglamentarias que hacen al tema que acabamos de mencionar. Nuestra intención es, además, poner en evidencia

el paralelismo en alto nivel, es decir, a nivel institucional, de la vida societaria y la actividad que desarrolla el A.C.A. como ente social —tomando esta expresión en su sentido más amplio—, con las normas fundamentales y los principios inconcusos que orientan al espíritu público nacional, a las instituciones que nos rigen desde hacen casi exactamente ciento diecisiete años, y que, gracias a su vitalidad interna, a su tono fundamental coincidente con el ritmo y la dirección histórica del devenir argentino, han sobrevivido triunfalmente al embate corrosivo de mil azares, que pasaron y quedaron como anécdotas para los archivos, mientras la Nación, superadas y vencidas a su turno cada una de esas crisis, continúa su marcha hacia su pleno desarrollo espiritual, cultural y económico, con equidad y justicia para todos.

Esta no es una fraseología de circunstancias, ni una tentativa presuntuosa o ingenua de medir la acción del Automóvil Club Argentino con un patrón de eminencia extraña a sus funciones y transferir su proyección al ámbito de los supremos intereses morales de la República. Sólo queremos aprovechar esta ocasión, con lealtad y con claridad, para afirmar que este Ente, que vive para prestar servicios a la comunidad, guarda en su organización y en su dinámica institucional la índole, el espíritu y el acento que distinguen a las instituciones generales de la Nación, en-

DEL A.C.A.

editorial

marcadas por una Constitución que ha demostrado su intrínseca fuerza creadora y progresista, a despecho de los obstáculos y vicisitudes nacidos de nuestro medio político y social y de las posibles imperfecciones que normalmente acompañan a todo instrumento normativo de vigencia general para todo un país. Y no solamente esta Entidad exhibe ese paralelismo en su vida y estructura, sino que inclusive la renovación de sus autoridades está reglada por su Estatuto de modo tal que se ajusta, en cuanto son aplicables, a los principios básicos de la ley que dio su nombre a la etapa más progresista de la evolución cívica del país.

Digamos en seguida que esta concordancia no debe sorprender, a nuestro juicio, a ningún observador. El A.C.A. es un producto de nuestro medio social, de nuestro desarrollo, de las características esenciales de nuestra economía. Inspirado en un federalismo funcional orgánico y coherente, en cuanto tiende a crear en cada región argentina, en cada provincia, los órganos que el medio local requiere para su progreso en el campo del automovilismo y el turismo, tiende constantemente a invertir una alta proporción de sus ingresos, que por razones obvias proceden en gran medida de los asociados domiciliados en la Capital Federal y sus zonas aledañas, en obras y servicios en y para las provincias, promoviendo de este modo la posibilidad de que éstas se

conviertan en grandes y permanentes objetivos del turismo nacional. Es decir, que en el fondo perseguimos la posibilidad de que los argentinos conozcan cada día más y mejor a su propio país. Dentro de su criterio, práctico, funcional e institucional, el A.C.A. ha creado una considerable cantidad de filiales que cumplen ese cometido común a todos, con la más alta autonomía posible, en las capitales y gran número de centros urbanos de todo el país, asignándoles funciones y tareas que no solamente son de contralor y ejecución, sino que comportan también el ejercicio de un espíritu de iniciativa fructuoso, que contribuye a poner en evidencia la capacidad múltiple de los hombres del interior y constituye un valioso aporte para la justificación del sano federalismo que inspira la organización nacional que nos rige.

El éxito ostensible de esta instrumentación de la política servicial del Club, en constante evolución progresiva, se ha conseguido no solamente gracias a la capacidad ejecutiva y la imaginación creadora de los dirigentes, mayores o menores, de la Institución, sino también a que su acción se apoya en la deliberación y el consenso libre de sus asociados (y quizá sea éste uno de los motivos principales, de orden espiritual, para que éstos hayan pasado de 70.000 en 1957 a los 470.000 que son hoy), que tienen abiertas todas las vías para hacer conocer sus necesidades, su

opinión y juicio y su voluntad. Y las usan, esas vías, sea cuando eligen a los cuerpos directivos del A.C.A., sea directa y personalmente. Y esa opinión es escuchada y respetada. De esta manera, esta Entidad, que es fuente y fábrica de servicios, se ha transformado también en una lección viva de democracia social sanamente entendida y practicada. Es positivamente, innegablemente, una Institución acorde con el alma argentina forjada por la Historia. Lo es, inclusive en la técnica, en el procedimiento adoptado para la renovación de sus autoridades. En efecto, para la distribución de los cargos a los candidatos que surgieron de cada elección el Estatuto vigente prevé la asignación de representantes a las minorías que hubieren obtenido cierta proporción mínima de votos. De este modo quedan aseguradas plenamente, tanto la autenticidad de la expresión de la voluntad de los asociados del A.C.A. como su interpretación adecuada, equitativa y justa.

Pensamos que cuanto llevamos dicho en esta nota editorial será un acicate moral más para la participación de los socios del Automóvil Club Argentino en el proceso que se iniciará el próximo octubre, para la renovación de sus autoridades en 1971.

LA DIRECCION

Don PEDRO EUGENIO ARAMBURU

Tte. General



El Automóvil Club Argentino quiere asociarse al casi inexpressible dolor de la República ante la trágica muerte del ex presidente provisional de la Nación, el ilustre demócrata y estadista don Pedro Eugenio Aramburu, quien con tanta dignidad y patriotismo lució los entorchados de Teniente General y honró con su obra al país y al Ejército.

No vamos a hacer aquí su panegírico. La acción de Aramburu ya ocupa, por derecho legítimo y por unánime consenso de la ciudadanía, páginas propias, nobles y brillantes, en la historia de la República y muy poco podríamos agregar ahora al juicio que ha sido expresado por toda la prensa nacional y por todos los hombres significativos del país y que no es más que un anticipo del que la posteridad ha de grabar en el mármol y en el bronce que consagran a las grandes figuras que han luchado por la libertad y el decoro de un pueblo. Pero no queremos pasar por alto la dolorosa lección que implica el sacrificio del ex Presidente, inmolado en una explosión de barbarie que nos recuerda las horas más sombrías vividas por la Nación Argentina.

Con asombro henchido de angustia, nos preguntamos qué torcidos caminos ha podido seguir el impulso de los instigadores y ejecutores de este crimen incalificable, para llegar a ese desenlace indigno del alma y de la historia de los argentinos. Y tenemos que esforzarnos para no caer en el desaliento ante ese delirio de violencia, de horror y sangre, que conmueve nuestra convicción, firme hasta hoy, de que toda la humanidad civilizada, inclusive la que habita en América, por supuesto, había aprendido la lección de las grandes tragedias contemporáneas.

Quiera Dios salvar a la Argentina de ese destino de horror. ♠

AUTOS Y SEGURIDAD

Señor Director:

La Institución que usted tan brillantemente preside y conduce cuenta hoy con la fantástica cifra de 470.000 socios. Si estimamos un promedio de 4 a 5 personas por socio de parientes inmediatos —mujer, padres, hijos, nietos— llegamos a la conclusión que la obra del A.C.A. repercute en una cantidad de personas no inferior a los 2.000.000, o sea poco menos del 10% de la población del país.

Los servicios del A.C.A. son múltiples, van en aumento y siguen en forma muy destacada y honrosa la curva del progreso del país. En muchos casos, podríamos decir, que lo precede, avanzando en regiones postergadas, ganando rutas a la civilización en zonas inhóspitas, etc.

En un solo punto me parece que estamos siendo vencidos por las circunstancias: en materia de seguridad.

El automóvil —uno de los más extraordinarios, útiles y agradables inventos de la revolución industrial que alrededor del 1840 estalló en Manchester— se halla en perpetua evolución. Y esta evolución, que es técnica, no se refleja, sino desfavorablemente, en su relación con la vida e integridad del ser humano que de él se sirve.

El aumento de la potencia y lo liviano y endeble de su actual carrocería hacen de él un instrumento de alto rendimiento en materia de velocidad y maniobra, pero —en cambio— totalmente inadecuado para absorber el menor impacto, que lo transforma en chatarra, apasionando en muchos casos a sus infortunados ocupantes y dándoles muerte.

Sin querer exagerar la nota trágica, podemos decir que todos viajamos hoy en día en potenciales cajones de muerto, y que la sensación de seguridad que nos dan los automóviles es una peligrosa ilusión.

La obra del A.C.A. enseñando a manejar y conducir, señalando caminos, educando en el orden vial, tendiendo a salvaguardar la vida de los conductores (muchísimos, socios de la Institución) y de los peatones, es muy grande. Pero hasta ahora no tengo información

sobre si avanzó en el ataque del mal en su raíz que es el automóvil mismo.

No cabe duda que el automóvil no es concebido por el fabricante como elemento de destrucción; ni como elemento no diría destinado, pero sí predispuesto a sufrir todo género de impactos. Y de ello se trata. Los recibe fatalmente y ninguno de nosotros, que ha pasado una porción importante de su vida con el volante en la mano, puede jactarse de no haber sufrido uno o más percances de gravedad variable.

Es pues, la capacidad de resistir razonablemente al choque, al impacto, al accidente, y proteger razonablemente a sus ocupantes, un aspecto que el fabricante más o menos ignora y pone en peligro constante a los 2.000.000 de personas que el A.C.A. está obligado a tutelar, aconsejar y proteger.

Estoy informado que en Alemania, Inglaterra, EE.UU. se están tomando disposiciones severas para proteger la vida del automovilista. A la indispensable educación, súmanse fundamentales modificaciones en la estructura de los vehículos, la obligatoriedad del cinturón de seguridad, la protección de la cabina contra deformaciones; la eliminación del volante rígido y de todos los botones y otros elementos contundentes del tablero; la inspección oficial periódica de los automóviles; el castigo del uso de gomas lisas, etc., etc.

Aspiro para el A.C.A. el honor de ponerse a la cabeza de esta *campana salvavidas*, de alto interés público, y que por fuerza beneficiará antes que nada a sus innumerables socios.

La tarea es ardua y será antipática y resistida por muchos. Pero es indispensable y debería principiarse por crear en la Revista AUTOCLUB una sección destacadísima que podría llamarse *Luz Roja*, donde podríase llevar la estadística de los muertos y heridos por accidentes, analizándolos para determinar su causa y creando en nuestros socios —que olvidan con facilidad que manejan verdaderos bólidos de destrucción— que la muerte acecha en las rutas y que no hay precaución pequeña por salvar sus vidas, las de sus mujeres e hijos y las del prójimo.

Aprovecho de esta oportunidad para felicitar al señor Presidente por su dedi-



cación full-time e incansable a la Institución y para hacerle saber que es para mí un honor muy grande colaborar con ella activamente en la mínima medida que me cabe.

Rogándole al señor Presidente exprese mis saludos a todos los señores miembros de la C. D., me suscribo de usted S. S. y amigo.

A. von der Heyde Garrigós
Araoz 2795
Buenos Aires

N. de la D.: AUTOCLUB considera muy acertada la sugerencia del Sr. von der Heyde Garrigós, respecto de la posible creación de una sección denominada "Luz Roja", con los fines que el socio indica; lamentablemente, dificultades técnicas no fácilmente superables demoran la posibilidad de crear esa sección permanente.

EL DESCUBRIMIENTO DEL TIEMPO

Señor Director:

Es para mí un placer tener en mi poder la Revista AUTOCLUB, por tratarse de una publicación seria y altamente informativa, y es con relación a un artículo del N° 50, enero-febrero del año 1970, donde se hace referencia a la publicación titulada "El descubrimiento del tiempo", que me dirijo a usted. Me agradó leer hacia el final del comentario que lo que ese libro registra son meramente hipótesis de individuos que no aceptan la creación por Dios, sencillamente por falta de humildad y sinceridad, porque con todo su palabrerío de alto vuelo, todavía no pueden dar una explicación lógica y razonable del comienzo de la vida o de la materia. Pero, hay un punto en que no puedo estar del todo de acuerdo con usted, y es el siguiente: los años que forman la cronología bíblica hasta nuestros días.

Si nos limitamos a contar desde que el hombre fue formado sobre la Tierra, de acuerdo con la cronología bí-

blica confiable, debemos contar para este año 1970, con 5.995 años de vida humana; para probar esto, sólo basta con alistar menos de 60 textos bíblicos, que dan prueba de que Adán fue creado en el año 4026 antes de la Era Común, más 6 períodos creativos de 7.000 años cada uno, sumarian un total de registro bíblico de obra creativa con relación a la Tierra de 47.995 años.

La Biblia en Génesis 1:1 dice: "En el principio creó Dios los cielos y la Tierra". Esto no sucedió hace 47.995 años, porque la Biblia dice "en el principio" sin dar más detalles. Lo que sí sucedió hace esos años, es que Dios comenzó a preparar la Tierra para ser habitada por nosotros, dando así lugar a cualquier especulación o cálculo para el origen del planeta mismo.

Julio García
A.A. 350.370
Dorrego 3821
Mar del Plata

NUESTRA REVISTA

Señor Director:

Con verdadera satisfacción he leído el último número de la siempre tan interesante revista. He vuelto a ver por las fotografías varios de los puntos más interesantes y pintorescos de nuestra Patagonia, que hace poco tuve ocasión de recorrer en parte.

Lamento que nuestros gobernantes en general hayan tenido tan poco interés en tan vastas regiones de nuestra patria, donde hay tantas posibilidades. ¡Quiera Dios que los actuales, que demuestran preocuparse por todo eso, lo hagan realmente en pro de la grandeza de nuestra querida patria!

Nuevamente reciba mis felicitaciones por toda la información que da su revista; mejor, nuestra revista.

Dr. Carlos E. Núñez
S. P. 37083
Garay 824 - Bs. Aires



ACLARACION HISTORICA

Señor Director:

En el N° 50 Año X de AUTOCLUB y en el artículo dedicado a San Nicolás de los Arroyos, que el señor Alberto Blasi Brambilla dice: "Después, San Nicolás tiene también la columna-obelisco, conmemorativa del almirante don Guillermo Brown y del combate naval librado el 2 de marzo de 1811." ¡Craso error!

Este monumento fue erigido para conmemorar el primer combate naval argentino; escuadrilla comandada por Juan B. Azopardo, quien esperó en la angostura de San Nicolás a la escuadrilla española comandada por Jacinto de Romarate.

La columna fue inaugurada el 2 de marzo de 1947 y declarada Monumento Histórico el 28 de octubre de 1949 por decreto N° 27.286.

Tiene dos inscripciones, fáciles de leer, la de la izquierda dice: "Aquí el teniente coronel Juan Bautista Azopardo, héroe y mártir de la independencia de América, defendió la libertad de la Patria que surgía a la gloria, desde la cubierta ensangrentada del bergantín "25 de Mayo", goleta "Invencible" y balandra "América". Y la de la derecha: "En estas aguas del Paraná, el 2 de marzo de 1911, la escuadrilla patriota libró el combate de San Nicolás, jornada heroica con que inicia su historia naval la Nación Argentina".

Nicanor E. Colombres
Socio A. N° 181.798
Rivadavia 737
S. M. de Tucumán

EFICACIA DE UN CAMPING

Señor Director:

En el mes de febrero pasado estuve en el Camping de Mar de Ajó por cuarta vez, y por tal motivo quiero aprovechar la ocasión de agradecer a todos a quienes concierne, la bondad y eficacia de este beneficio que el Automóvil Club Argentino brinda a sus socios.

Lorenzo J. Winkler
S. P. 241.068-5
Chacabuco 889, Florida
F.C.G.B.M. - Prov. Bs. Aires

EMBAJADORA DEL TURISMO

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted dada la significación que tiene para todos los vinculados con el quehacer periodístico este día, instituido en homenaje a "La Gaceta", y lo hago pues considero que merece un voto de aplauso por la organización y efectivización de la hermosa y espléndida revista AUTOCLUB, que recibimos gratuitamente los socios del Automóvil Club Argentino.

Le ruego haga llegar al grupo "staff" y colaboradores "permanentes", como me permitiría denominar a los tan interesantes relatos de Gustavo García Saraví, como a todos los otros que directa o indirectamente hacen posible, bimestralmente, lanzar casi medio millón de ejemplares de tan interesante publicación.

Es que AUTOCLUB cumple también una muy interesante función, que es la de ser una "especie" de embajadora argentina en otras latitudes, y por ende transformarse potencialmente en "vendedora" de esa grande y extraordinaria industria que los argentinos aún no explotamos y que es el turismo.

Cuando por razones profesionales, representé a las Facultades en las cuales dicto mis cátedras, ante un Congreso Internacional que se realizó en Indiana (E.E.UU.), en el mes de Setiembre de 1968, pensé que una de las maneras más efectivas de hacerles conocer a los colegas de delegaciones extranjeras mi país era a través de AUTOCLUB, y pese a que lamentablemente por razones de tiempo y espacio no pude llevar nada más que aproximadamente veinte ejemplares, aún hoy continuo enviándoles a algunos de ellos, fervientes admiradores de la Argentina, los números de AUTOCLUB, pues reflejan nuestras zonas turísticas con gran acierto y colorido.

Por todo ello felicito a usted y por su intermedio a sus colaboradores, pues están realizando una tarea muy meritoria y de gran valor cultural y artístico.

Saludo a usted con mi mayor consideración.

Horacio David Gregoratti
Alsina 1609, 6° P. Of. 30
T.E. 45-6206 - Buenos Aires

"CONOZCA LA ARGENTINA"

Señor Director:

Felicito a los directivos del Automóvil Club Argentino por la gran idea de realizar excursiones "Conozca la Argentina". Con mi esposa y 22 excursionistas, con los cuales llegamos a ser amigos, participamos del viaje a Concepción del Uruguay en la Semana Santa pasada.



SOBRE UN EDITORIAL

Señor Director:

Tengo especial agrado en dirigirme a usted con referencia al editorial del N° 50 de nuestra Revista AUTOCLUB, para hacerle llegar mis más cordiales felicitaciones por el mismo —en especial por su contenido de auténtico valor democrático—, mensaje que sin duda alguna será captado por gran cantidad de socios, que aun sin participar activamente en la vida de la Institución, seguimos sí, paso a paso, la evolución y desarrollo que ha tomado el Automóvil Club Argentino —bajo su conducción y de los que le acompañan— hasta el nivel actual, que con legítimo orgullo puede parangonarse con los similares de cualquier lugar del mundo.

Benjamín Schijvarger
S. V. 3.171
Balcarce 1197 - Ramos Mejía

Señor Director:

Acabo de recibir el N° 50 del año 10° de AUTOCLUB, correspondiente a enero-febrero de 1970, y no puedo menos que dirigirle estas líneas con relación al editorial titulado "Un momento crucial", y que por ser usted además de Presidente, Director de la Revista, debe ser de su pluma.

Debo testimoniar que tanto el pullman como el alojamiento fueron excelentes.

El itinerario trazado, las paradas y las visitas con los magníficos guías del lugar, llegaron a entusiasmar y llenar de satisfacción a todos los viajeros. Para muchos de nosotros ha sido una agradable sorpresa.

Emilio Bianchi
S. P. N° 74637
Belgrano 353, Bernal
F. C. Roca

Creo justificada esta reacción mía, por cuanto estimo que la actitud que dicho editorial evidencia es muy poco común (ignoro si tiene precedentes en nuestro país) y revela en el equipo dirigente del Club una madurez política y un desinterés personal interesado —valga la incongruencia— sólo en el afianzamiento del progreso de la Institución.

Porque sugerir, con un año de anticipación, que se constituyan grupos de socios con el fin de disputar, en elecciones libres, la conducción del Club a quienes hoy la ejercen, es algo que escapa por completo a las costumbres hasta hoy imperantes entre nosotros.

Todos los que hemos estado en una u otra forma cerca de la conducción de entidades de bien público, sabemos lo difícil que es lograr un grupo de hombres capaces y honestos, dispuestos a sacrificar parte de su tiempo con la sola satisfacción de devolver a la sociedad algo de lo que de ella hemos recibido.

Por tanto, al desear el mejor de los éxitos a su dramático llamado, formulo votos por su ventura personal y la de quienes tan bien lo acompañan.

Ing. Agr. Adolfo Renard
S. A. 81.586
Santa Fe 1261 - Esc. 621
Rosario



Por su
origen,
Hispania
tiene el
derecho de
llamarse Cognac.

Es un derecho bien ganado.
Ganado con tiempo.
Ganado con aroma... sabor.
Ganado con experiencia.
No todos los licores pueden
llamarse cognac.
HISPANIA Si!...

COGNAC
HISPANIA

da origen a los mejores momentos

ES UN PRODUCTO DE FRATELLI BRANCA DESTILERIAS

CONTROLES CAMINEROS

Señor Director:

Creo que está acertado el señor Tranier (AUTOCLUB N° 51, p. 20) al hacer su llamado a los lectores para que eleven sus quejas, para que las autoridades del A.C.A. tengan alegatos para insistir hasta lograr que las autoridades competentes eliminen todos o la mayor parte de los controles camineros para turistas, que dan una mala primera impresión, especialmente a los extranjeros que llegan al país. No hay razón que fuera de los controles sobre la balsa y en Puerto Pilcomayo, por ejemplo, tengan que parar seis veces los automóviles antes de llegar a Resistencia (policía caminera, gendarmería, policías de las distintas provincias) y contestar las preguntas detalladas sobre la marca y fabricación del coche —que se ve— y los nombres del papá y la mamá del conductor... En Brasil recorrí como 4.000 kilómetros y pasé la frontera de unos ocho estados, sin que ningún policía se hubiese molestado por mí, salvo dedicarme una sonrisa amable y un gesto para que siga viaje.

Otra sorpresa agradable para los turistas, que llegan o salen de Brasil: ¡Ellos no cobran para "habilitar la aduana" el domingo.

Hablando de controles se me ocurren otros recuerdos: una siesta calurosa sobre la Ruta 9, en un último día de Carnaval, en Pilar (Córdoba), con una larga cola de autos y camiones. Mientras sus compañeros revisan documentación, etc., un policía vende "bonos de contribución"... y por supuesto, da paso libre a todos los que compran.

Por supuesto, no estoy contra la policía caminera y sé que cumple una función útil, y supongo que su remuneración no está de acuerdo con su ardua labor. Pero igualmente supongo, que por el bien del turismo habría que suprimir estos "bonos de colaboración", que dejan un ligero sabor a exacción, y buscar alguna otra solución. Hasta se me ocurre que el A.C.A. podría hacer colectas anuales y adjudicarlas como agualdo rotativo a distintas zonas, para las policías camineras.

No puedo terminar mi carta sin felicitar a las autoridades del A.C.A. por los resultados de su labor cumplida en favor del turismo, y a la dirección de la revista, que al llegar al do-

micilio del socio causa siempre rivalidades en la familia, por el "¿quién la leerá primero?"

Aprovecho la oportunidad para saludarles con atenta consideración.

Dr. Carlos Oscar Scheffer
Socio N° 303015
Venado Tuerto

VIAJE AL IGUAZU

Señor Director:

Muchas gracias por el notable progreso que evidencian número tras número vuestras ediciones que nos permiten a los habitantes del interior estar al día con todo lo que se relaciona con el automotor y el turismo.

Hace muy poco tiempo viajé con mi familia hasta las Cataratas del Iguazú, y guiándonos por vuestras instrucciones de la hoja de ruta correspondiente. Fabuloso. Creo que falta indicar solamente algunos baches del camino, pues todo se desarrolla cronométricamente, como se nos adelanta en la precitada hoja.

Otra cosa muy agradable fue constatar la muy esmerada atención que vuestras filiales de Santa Fe, Reconquista, Resistencia, Corrientes, Posadas, Eldorado y Puerto Iguazú tienen para el turista, y lo mismo acontece con los Hoteles de Turismo de las citadas ciudades, sorprendiéndonos cosas como éstas, que conviene divulgar: el Hotel de Turismo de Posadas efectúa un 10 por ciento de rebaja en las tarifas a los turistas que se hayan hospedado con antelación en el similar de Corrientes. Algo así es realmente agradable, por lo desusado, y no deja de representar una apreciable economía en los gastos de hotel.

Cuando el camino actual a las Cataratas quede totalmente pavimentado —se trabaja a todo pulmón— de aquí a un año, todo el turismo se encauzará hasta esa hermosa provincia que es Misiones (la tierra que aprisiona) y que únicamente no es amable cuando se producen las lluvias continuas y el turista debe quedarse empantanado, pero por escaso tiempo, porque la tierra seca rápidamente.

Muchas gracias por vuestra atención de publicar esta riota, si les es posible. Atentos saludos.

Gregorio E. Barbé
S. A. N° 179.293
Cnel. R. S. Domínguez (S. Fe)



CONCIENCIA VIAL

Señor Director:

Quiero felicitar a AUTOCLUB por la inclusión del test de 35 preguntas (Edición N° 51, página 145) para que los lectores puedan determinar el grado de conocimiento de cómo debe conducirse un vehículo en la vía pública.

Es tal la importancia que le doy al test que soy de la opinión que cualquier conductor de vehículos no está moralmente capacitado para conducir si no puede contestar las 35 preguntas correctamente y sin titubeos.

Esta afirmación puede parecer exagerada y drástica, sin embargo hay que tomar en cuenta dos requisitos fundamentales que hacen a la seguridad vial, para que la autoridad pertinente otorgue permisos de conducir vehículos, que son: a) saber dominar un vehículo, y b) conocer a la perfección el reglamento de tránsito.

Lamentablemente, en nuestro país una conciencia vial, en el real sentido de la palabra, es casi inexistente. Tanto el automovilista como la autoridad y vialidad pecan del más elemental desconocimiento de la seguridad vial. El resultado está a la vista, pues el saldo de choques, muertes y heridos en nuestras calles y rutas llega a cifras escalofriantes.

El automovilista no conoce el reglamento de tránsito por la sencilla razón de que en la práctica es inexistente. Solamente conocen el reglamento los jueces de los Tribunales de Tránsito.

Un reglamento de tránsito no es más que las 35 preguntas del test, más un complemento de 15 ó 20 preguntas más. Debe ser editado en lenguaje sencillo en forma de librito que todo vehículo debe llevar, por ley, en la guantera.

El ejemplo clásico de la carencia de una falta de conciencia vial, que no es más que seguridad, de parte de

la misma autoridad caminera, está a la vista sobre el puente Nicolás Avellaneda, donde existen 4 garitas camineras, que no tienen mejor ocurrencia que parar constantemente a camiones y coches sobre el puente. El medio de un puente, sencillamente, no es exactamente el lugar apropiado para pedir documentos.

Para mencionar solamente obras nuevas y recientes, quiero recalcar una serie de defectos del Acceso Norte, en completa contravención a las más elementales nociones de la seguridad vial. Todas las entradas son completamente ciegas por ser ascendentes o descendentes. Los cuatro carriles, dirección norte, repentinamente se transforman en dos (sin aviso previo) por un trecho de 400 metros, antes de la bifurcación al Tigre. Las barandas de todo puente (como en toda obra reciente) sencillamente no contempla al automóvil, pues no pueden aguantar el más mínimo impacto, corriéndose el riesgo de que un vehículo caiga a la carretera de abajo.

Una carretera, propiamente dicha, incluye dos banquetas pavimentadas, en macadam áspero, suficientemente anchas para que pueda detenerse un camión. Ninguna ruta, o calle de doble mano, debe existir sin el complemento de la franja de pintura señalando el centro del camino.

Por último, quiero hacer mención a la reciente Ordenanza Municipal de la Capital prohibiendo ciertas calcomanías por ser consideradas de leyendas inmorales, cuando la verdadera inmoralidad vial es obligar a los coches nuevos a circular con papeles chapas provisorias pegadas en sendos parabrisas, pues obstruyen la visual del conductor.

Saludo al Señor Director muy atentamente.

Alberto A. Ortí
S. P. N° 234.946
Ríoja 3405 - Olivos

UNA ACLARACION

Señor Director:

En el número 51 de AUTO-CLUB, el señor R. V. Rodríguez Reynoldi ha publicado un artículo bajo el título de Toponimia indígena, en el que me cita, pero lamentablemente, se han deslizado varios errores, por lo que me veo en la obligación de hacer la correspondiente corrección.

Así expresa: "Según Ortiz Mayans: Grande: Tubichá, cacusá, guasú". Debe decirse: Grande: Tuvichá, cacuaá, guasú. Y se agrega: "Angosto: rica-f, pichi-f". Debe decir:

pica-f, pichi-f; y hay más: "Superior: tubichaverá", debe ser: tuvichaveva.

No hacer estas correcciones sería contribuir al conocimiento erróneo de nuestra lengua americana, de lo que me he cuidado muchísimo en no incurrir a través de las nueve ediciones de mi modesto "Diccionario español-guaraní y guaraní-español".

Agradeciendo la publicación de estas líneas en su importante revista, me es grato saludarle con la consideración más distinguida.

Antonio Ortiz Mayans
Fragata La Argentina 1459
Capital Federal

URGEN LA PAVIMENTACION DE LA RUTA 227

Señor Director:

Me permito distraer su atención con el objeto de solicitar quiera considerar la posibilidad de publicar en la prestigiosa Revista AUTO-CLUB las razones que invoco para demostrar la necesidad de que se pavimente la Ruta Nacional N° 227.

En el transcurso del año pasado la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires procedió a la apertura de las propuestas presentadas —seis en total— para los trabajos de construcción del segundo tramo del camino entre Rauch y Tandil de la Ruta Provincial N° 30, obra largamente esperada por su real importancia.

Pero para que la producción agropecuaria de una vasta zona llegue a Quequén, uno de los puertos más importantes del país, por camino pavimentado, es menester que Vialidad Nacional encare la pavimentación de la Ruta Nacional N° 227 entre Lobería y el kilómetro 121 de la

Ruta Nacional 226 en una longitud de 65 kilómetros aproximadamente.

Tanto el gobierno de la Nación, que al propiciar la integración nacional y el desarrollo ha manifestado que debe darse prioridad a puertos y caminos de acceso a los mismos, como el de la Provincia de Buenos Aires que al referirse a las bases para la expansión regional eligió entre otros el eje Necochea-Quequén-Mar del Plata como polo de desarrollo, coinciden en que es imprescindible terminar con la lentitud del crecimiento y las deficiencias que retardan el desarrollo de actividades.

La pavimentación de esta ruta permitirá, en forma apreciable, la descongestión de la Ruta Nacional N° 3 por cuanto el tránsito con destino a Rauch, Tandil, Lobería y Necochea-Quequén desviaría en Las Flores (Km 187) acortando notablemente las distancias y reduciendo los fletes.

Para corroborar lo expresado mencionaré algunas cifras que demuestran la cantidad de camiones que convergen a Puerto Quequén:

Año	Cantidad de camiones	Cereal transportado Tn.	Cereal embarcado Tn.	Buques
1966	37.160	803.309	973.538	138
1967	46.538	938.978	871.629	175
1968	51.452	993.999	1.029.543	203
1969	35.549	678.628	816.792	186
1970 (1)	10.902	233.569	82.514	

1 Enero únicamente.

Estos guarismos hablan elocuentemente de la importancia de Puerto Quequén y de la urgente necesidad de pavimentar la Ruta Nacional N° 227.

Al agradecer la atención

que se sirva dispensar a la presente aprovecho para saludarlo con mi consideración más distinguida.

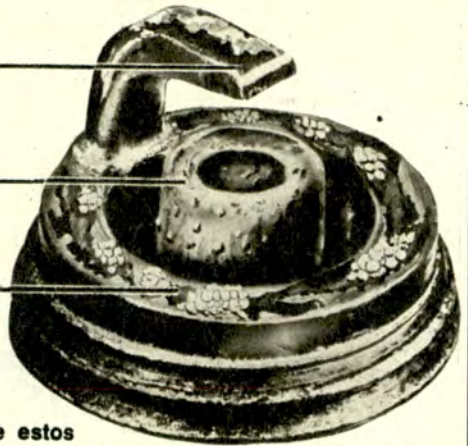
Miguel Angel Fiameni
Socio Plenario 198147
Ladines 2657 - Cap. Fed.

Después de los 16.000 kilómetros las bujías dejan de ser bujías. Cámbielas y gane.

*Electrodos corroidos.

*Aislador agrietado.

*Cuerpo protector con sedimentos.



*Cualquiera de estos tres tipos de desgaste, reduce el rendimiento de sus bujías.

A los 16.000 km. las bujías de su motor ya cumplieron con su deber. En consecuencia, el motor de su coche estará resentido. Lo notará en el arranque lerdo, en el menor kilometraje por litro de nafta y en la sensible disminución de su potencia.

En otras palabras, no le eche inmediatamente la culpa a las bujías cuando el motor empiece a fallarle. Es obligación suya revisar sus bujías a los 8.000 km. y cambiarlas a los 16.000 Sin dudar. Aunque sean Champion.

CUANDO CAMBIE BUJIAS, HAGALO POR CHAMPION TURBO-ACTION Y AUMENTARA EL RENDIMIENTO DE SU AUTO EN:

● Potencia: 8% ● Economía de combustible: 10%
● Aceleración: 6% ● Rapidez de encendido.

RESULTADOS OBTENIDOS POR INGENIEROS DE CHAMPION Y CERTIFICADOS POR EL UNITED STATES AUTO CLUB.



CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM



Se puede utilizar una calle como Laprida para recorrer un poema de principio a fin.

De pronto percibimos que la verdad está en el fondo de la hermosura. O al revés.

LAPRIDA



Lo primero que habría que hacer al transitarla es recordar el famoso "Poema conjetural" de Borges, y fundamentalmente la aclaratoria en prosa del principio: "El doctor Francisco Laprida, asesinado el día 22 de setiembre de 1829, por los montoneros de Aldao, piensa antes de morir...". Y luego, como al descuido, como si la poesía sirviera para algo, como si la belleza no fuese una oscuridad, una curiosa supervivencia, una condenable tentación, repetir las líneas escritas por el poeta:

"Zumbaban las balas en la [tarde última]. Hay viento y hay cenizas en [el viento], se dispersan el día y la [batalla] deforme, y la victoria es de [los otros]. Vencen los bárbaros, los [gauchos] vencen. Yo, que estudié las leyes [y los cánones], yo, Francisco Narciso de [Laprida],

cuya voz declaró la [independencia] de estas crueles provincias, [derrotado], de sangre y de sudor [manchado] el rostro, sin esperanza ni temor, [perdido], huyo hacia el Sur por [arrabales] últimos..."

Claro está que todo aquello no es más que una ilusión, una tontería, un sueño sin cotización en la Bolsa. Porque las calles se han hecho para caminar, para ir de un lugar a otro, para bordearlas de casas y no, por supuesto, para que los transeúntes digan versos. O versitos, que es el malévolo diminutivo que usa por lo común el hombre que, estrictamente, no sabe lo que es diminutivo.

De cualquier modo, nosotros la andamos con Borges:

"Como aquel capitán del [Purgatorio] que, huyendo a pie y [ensagrentando] el llano,

fue cegado y tumbado por [la muerte] donde un oscuro río pierde [el nombre], así habré de caer. Hoy es el [término]. La noche lateral de los [pantanos] me acecha y me demora. [Oigo] los cascos de mi caliente muerte que me busca..."

Nos pasan los árboles, el asfalto, las piedras, las veredas. Nos pasa el apuro y el ciudadano. Nos pasan las vidrieras y las ofertas, los porteros de las tardes, las entradas de mármol, los carritos de fruta. Nos pasa el tiempo y la ciudad, la motocicleta y los silbidos. Todo nos pasa. Apenas si nos damos cuenta. Nos damos cuenta, en cambio, que muchas veces la verdad está en el fondo de la hermosura. Y a la inversa.

"Yo que anhelé ser otro, ser [un hombre] de sentencias, de libros, de

[dictámenes], a cielo abierto yaceré entre [ciénagas]; pero me endiosa el pecho [inexplicable] un júbilo secreto. Al fin me [encuentro] con mi destino sudamericano. A esta ruidosa tarde me [llevaba] el laberinto múltiple de pasos que mis días tejieron desde [un día] de la niñez. Al fin he [descubierto] la recóndita clave de mis [años], la suerte de Francisco de [Laprida], la letra que faltaba, la [perfecta] forma que supo Dios desde [el principio]..."

Piso las baldosas de la casa de mi editor, busco en la esquina del dos mil la ventana con luz de María Elena Walsh, pienso súbitamente al mil ochocientos en Ignacio B. Anzoátegui (y me dan ganas de escribirle en la pared alguno de sus ad-



Las calles se han hecho para ir de un lugar a otro.



mirables endecasílabos) y sigo de largo. O de corto, porque quién sabe si ando, quién sabe si me acerco a alguna parte, quién sabe si toda la caminata no es más que un soñado y misterioso andar adentro de un poema definitivo.

"En el espejo de esta noche
[alcanzo
mi insospechado rostro
eterno. El círculo
se va a cerrar. Yo aguardo
[que así sea.
Pisan mis pies la sombra de
[las lanzas
que me buscan. Las befas
[de mi muerte,
los jinetes, las crines, los
[caballos,
se ciernen sobre mí... Ya
[el primer golpe,
ya el duro hierro que me
[raja el pecho.
el íntimo cuchillo en la
garganta..."

Una vez más (siempre una vez más, por suerte) aprovechamos una calle para caminar por un poema.

Buenos Aires tiene varios verbos imperativos con números y esquinas: Nazca, Agote, Guise.

Guise o Guisa, aproximadamente al tres mil doscientos - trescientos de Santa Fe, empedrada y con árboles, conservadoras de vías de tranvías y, de noche, seguramente, de gatos, amoríos, fantasmas, insomnios, silbidos, miedos y vigilantes.

Nace en Soler y termina, de pronto, en una boca de subterráneo, igual que ciertas corrientes de agua que

provienen no se sabe de dónde y desaparecen, misteriosamente, debajo de una piedra, un pequeño bosque, un recodo del camino. O, ya con más franqueza, detrás del gran apuro o la distracción contemporáneos.

¿Y qué pasa con Guise? Nada. Nada del otro mundo. Pero sí de éste, esta Municipalidad. En el plano de la greguería, se entiende, de la observación sin malevolencia, del verso que se escribe en prosa, del eterno cariño que le tenemos a

Buenos Aires. De Güemes a Santa Fe, corre hacia un rumbo, en una dirección. Y de Güemes a Soler, en otra. "Enigma para automovilistas", como diría Patrick Quintin, el de las novelas policiales. "Delicado equilibrio", como podría expresarlo Albee. "Misteriosa Buenos Aires", según la calificación de Manucho Mujica Láinez.

O más sencillamente: pretexto para que García Saravi juegue como un chico en la calle. Juegue como un chico con otra calle. ♠

GUISE



Los rieles de los tranvías constituyen para los porteños un motivo de entrañable nostalgia.

Guise, de noche, se puebla de miedos, insomnios y fantasmas...



El Monumento a la Bandera erigido en Rosario de Santa Fe impone a quien lo contempla, su severa grandeza.

**SIGN
m**



Un verdadero templo de las glorias patrias se levanta en Rosario, como homenaje al símbolo nacional argentino

FIGADO DEL NUMENTO A LA BANDERA

por LOLA PITA MARTINEZ PARA AUTOCLUB

Frecuentemente el visitante que llega por primera vez empieza la visita al monumento a la Bandera por cualquier parte, según le quede más cómodo, rompiendo así su unidad ideológica y su sentido simbólico.

No es éste un monumento que se pueda contemplar al paso, de camino, como cosa insertada en un itinerario. Quien llegue a él debe preparar su espíritu, antes de enfrentarse con el monumento-templo que señala el lugar preciso donde nació el emblema de paz americana hecho con los colores del cielo. Ha de pasarnos a los argentinos lo que a los turistas del mundo cuando llegan a Atenas, especialmente para sentir la emoción de la Acrópolis con su *Partenón*.

Mucho tiene de él nuestro monumento en sus líneas matrices del arte, mezcladas con un gigantesco aliento americano. Mucho del *Partenón*, por su sentido de templo elevado. Pero su trazado no es ocasional y su desarrollo lleva un orden ceñido a nuestra historia.

La infinitud del Paraná

Para abarcarlo en su totalidad, el visitante ha de ubicarse en el punto más

bajo del monumento. Situado a su pie, en la avenida Belgrano, *verá venir* a la "gran nave" de la Patria, proa hacia las aguas. La proa de la nave ideal enalta la imagen de la "Patria Abanderada". Va oteando el infinito, vigorosa y triunfal; el ropaje estrujado por el viento cual nueva *Victoria de Samotracia*.

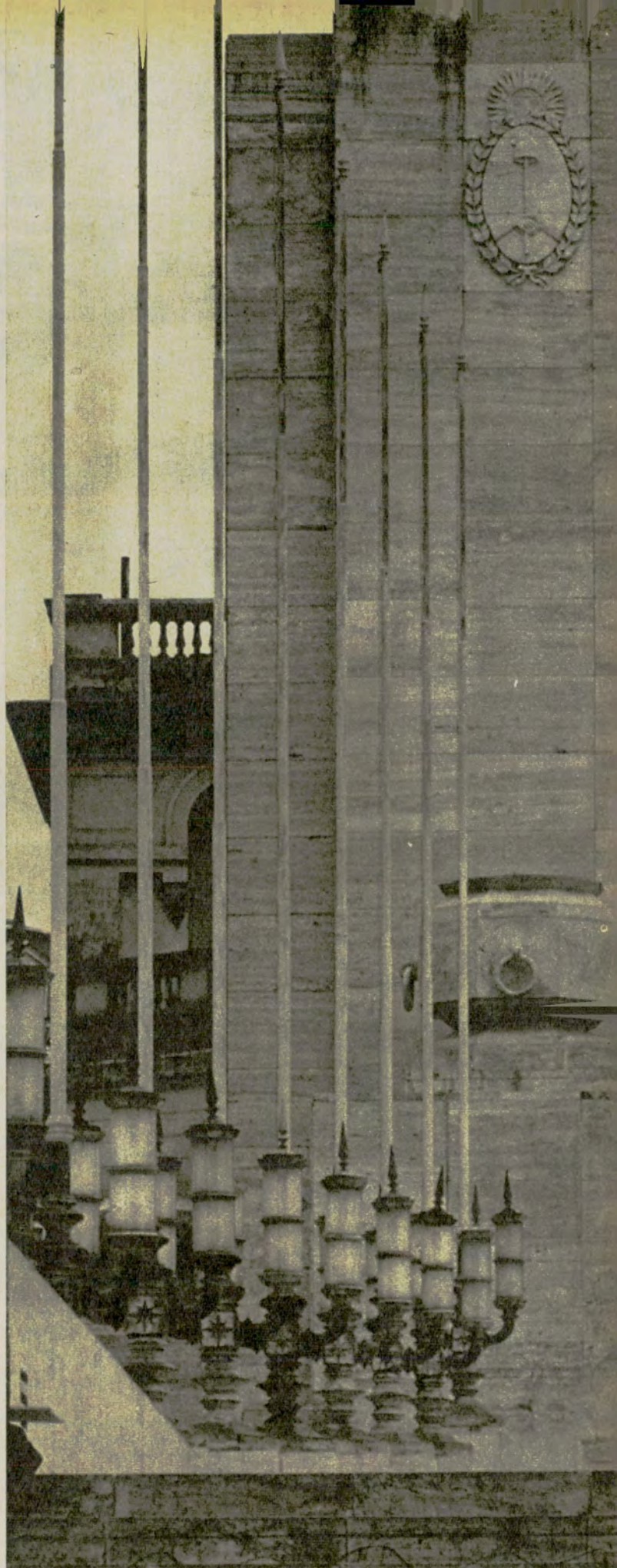
Va a lanzarse a la conquista de su gran destino. Lleva en la cabeza un gorro frigio y en la mano empuña el asta, que es de caña tacuara. La proa abre las olas estilizadas de las aguas que va a surcar; son el río Paraná y el Océano Atlántico, simbolizados por dos colosos de piedra echados en su base.

Detrás está la torre, castillo de la nave, ostentando de frente la Cruz cristiana custodiada por dos figuras de raíz telúrica que representan las fuerzas gigantes del país: la Pampa y los Andes. La rodean cuatro grandes bajorrelieves en piedra, que recuerdan episodios de la historia de nuestra bandera.

La torre, desde cuyas alturas el visitante puede abarcar los cuatro puntos



La verticalidad de líneas constituye, sin duda, uno de sus rasgos más notables.





Vista a vuelo de pájaro de la ciudad de Rosario, sobre la costa del río Paraná. Sus aguas presenciaron las ceremonias del Primer Juramento.



Notable fotografía de uno de los detalles del Monumento. El escultor, se afirma, ha querido simbolizar en la piedra la presencia del Río Paraná.

cardinales, ofrece un mirador espléndido sobre la infinitud del Paraná (desde arriba, o desde abajo, el visitante podrá contemplar la gran base floral con que la ciudad ha ornamentado la entrada al monumento; los palos borrachos en flor y las fuentes salarinas, que de noche, iluminadas, deshilachan en el viento el tema del agua).

Simbología de la Patria

Emprenda luego el visitante el camino largo y ascendente —la escalinata cívica— de nuestra Historia formativa. La marcha majestuo-

sa está marginada por doble hilera de candelabros y mástiles y conduce hacia el *Propileo*, de austera resonancia griega. El *Propileo* es la cumbre, el altar, donde se venera la libertad lograda. Grandes columnas severas, sin capiteles, dan ingreso a un ámbito enorme en cuyo centro flamea la llama sagrada sobre los restos del Soldado Desconocido (los primeros soldados inmolados por la patria: combate de San Lorenzo).

Debajo del *Propileo* está la *Cripta de Belgrano*, escondida y solitaria en el corazón mismo de la barranca del Rosario. Allí está el creador de la bandera, bronco admirable de tamaño levemente superior al normal,

obra de Fioravanti. Allí está Belgrano descansando, sentado, para la eternidad. Viste un simple traje militar. Nada más hay allí que exalte la emoción del visitante, salvo el silencio. Aquel antro solemne tiene, sin embargo, algo del más allá. En la entrada de la *Cripta de Belgrano* se lee esta leyenda escueta: "En este sitio sagrado para los argentinos, Belgrano izó por primera vez la Bandera de la Patria, siendo las 6.30 de la tarde del día 27 de febrero de 1812".

También bajo el *Propileo* se halla la *Galería de Honor de las Banderas*, grandioso ambiente rodeado por vitrinas, en las cuales rinden su homenaje todas las banderas de América.

El paisaje existente en la época en que Belgrano creó la bandera, no era ni remotamente lo que es hoy. En medio de la barranca se hallaba la humilde capilla del Rosario; al pie, en la larga playa, un extenso sauzal.

"Libertad" e "Independencia"

Belgrano, encargado de defender con sus tropas estas costas constantemente amenazadas, inauguró allí dos baterías, "*Libertad*" e "*Independencia*". Fue en esa misma ceremonia, el 27 de febrero de 1812, cuando enarboló e hizo jurar por primera vez la bandera nacional. Una dama rosarina, doña María Catalina Echevarría de Vidal, tejió su paño. Hasta entonces la patria naciente había tenido que luchar hipócritamente bajo el pabellón español. Rugía el patriotismo de Belgrano cuando pidió permiso a las autoridades de Buenos Aires para acabar "*con esas señales exteriores que para nada nos han servido*". "*Siendo preciso enarbolar bandera y no teniéndola, mandéla hacer celeste y blanca, conforme a los colores de la escarapela nacional*", agregaba en su nota.

La barranca y el río vieron la escena épica. Los rosarinos, custodios del lugar, se prometieron desde entonces levantar el monumento que lo señalara para siempre. El sueño —colosal, como se lo deseaba— sólo pudo concretarse durante la presidencia del general Justo, con la contribución de la Nación y las donaciones de los hijos del Rosario.

La obra fue confiada al arquitecto Angel Guido, quien tuvo como colaboradores a los artistas José Fioravanti y Alfredo Bigatti. Concediósele al proyecto una superficie que superaba los 10.000 metros cuadrados, debiendo éste ejecutarse preferentemente con piedra de los Andes. Allí iban a rivalizar la Arquitectura y la Estatuaría en soplos titánicos venidos de Grecia y de nuestras fuentes aborígenes.

En el bajo, donde estaba el viejo sauzal, se eleva hoy el gran mástil, el más orgulloso que existe en el país. En su tope flamea frente al río una bandera enorme, que es accionada por medio de un poderoso dispositivo. Es el primer guardián del monumento. ▲



UN PUERTO DE AGUAS HONDAS

Angustiosa e impostergable necesidad para contribuir al desarrollo nacional

por JACINTO TORYHO

PARA AUTOCLUB

En los andenes de una línea de transporte subterráneo de Buenos Aires pueden admirarse artísticas y pintorescas estampas, en cerámica, de la Argentina colonial. Una de ellas muestra cómo desembarcaban en la capital del virreinato los que se aventuraban a llegar a estos pagos: un velero anclado, al fondo; más cerca, una lancha con algunas personas a bordo y, próxima a la lancha, una carreta a la que eran trasbordados los viajeros, quienes por ese medio llegaban a la orilla. El calado del río era liviano y los inconvenientes derivados de él se resolvían de ese modo.

Ha transcurrido más de un siglo. Las ciencias —todas— han progresado "que es una barbaridad", como cantan en "La Verbena de la Paloma" y, sin embargo, estamos casi en vísperas de retroceder a la carreta. En realidad, ya lo hemos hecho. Eso de alijar los barcos en pleno Río de la Plata, a más de 200 kilómetros de Buenos Aires, para que puedan arribar a puerto, guarda no poco parentesco con la carreta...

Poca profundidad

Que la Argentina tenga más de 4.000 kilómetros de costa en el Atlántico y no posea un solo puerto de aguas profundas parece inverosímil. Pero no lo es y tampoco se dice nada nuevo al afirmarlo. El puerto de Buenos Aires que, desde los albores de la organización nacional, ha sido origen de disputas y disensiones con las provincias, corre el peligro de desaparecer en un quinquenio. Tal es la severa opinión de los expertos que han estudiado rigurosamente el problema.

El puerto de Buenos Aires no es un puerto de mar, sino de río, artificialmente elevado de categoría. Mas parece llegado el momento en que el artificio no llena su función, y pese a él dicho puerto está a punto de recuperar su fluvial categoría primigenia. Y es asimismo puerto extraordinariamente peligroso por su escasa profundidad y por la situación del canal de acceso, al que desde hace años se le presta atención muy exigua.

Todo buque de ultramar, sea cual fuere su procedencia, llega al puerto de Buenos Aires por el único canal que posee el Río de la Plata. Canal que comienza en el pontón Recalada, fondeado a 30 kilómetros al sur de Montevideo y a 202,5 kilómetros al este del puerto de Buenos Aires. Ese pontón está geográficamente señalado en las cartas náuticas, circunstancia que permite a los buques su fácil encuentro. Se trata de un antiguo buque de la Marina de Guerra, transformado en un estacionario alojamiento de prácticos. Estos son capitanes de ultramar, dependientes de la Prefectura Nacional Marítima, a los cuales todo barco de cualquier bandera de más de 500 toneladas tiene la obligación de utilizar. La función del práctico es de asesoramiento técnico, por lo que el capitán del buque no queda exento de responsabilidad. Su tarea comienza a la altura del citado pontón y termina en la rada exterior del puerto de Buenos Aires, en el kilómetro 37. Para la salida de Buenos Aires se procede a la inversa: se embarca al práctico en el kilómetro 37 y se le desembarca en el 202,5. Dada la alta velocidad de las embarcaciones modernas, los 177 kilómetros de recorrido a cargo del práctico en función asesora, se efectúan en seis o siete horas con tiempo normal.



El canal de entrada tiene una longitud de 37 kilómetros y un ancho de 100 metros con una profundidad aproximada de 30 pies hasta los 10 kilómetros anteriores a la Dársena Norte, donde se bifurca, dando origen a los canales Norte y Sur que facilitan el ingreso a las dársenas respectivas. Tanto el canal directo como los dos ramales están señalados por una serie de boyas o mangrullas, colocados a un kilómetro de distancia entre sí, partiendo de la entrada de la Dársena Norte hasta el kilómetro 37. Muchos navegantes llaman a este canal "Green Street (Calle Verde)", a causa de la cantidad de boyas pintadas de ese color que a ambos lados indican la existencia de cascos hundidos. En ese canal es grande la limitación de espacio, lo cual aumenta su peligrosidad.

Los canales amenazados

Otro peligro, el cual amenaza nada menos que con cegar el puerto, es la acumulación de material sólido acarreado por el Paraná, que permanece cubierto por las aguas del Plata. Al completarse la primera etapa del puerto, el *Delta visible* terminaba cerca de San Fernando. Desde entonces, a un promedio de 50 metros por año avanzó hasta situarse entre San Fernando y San Isidro. En cuanto al *Delta invisible* ya está a la altura de Bernal. El *Delta invisible* es el de los grandes bancos formados por la acumulación de material sólido, acarreado por el Paraná; permanece cubierto por las aguas del Plata, aun cuando suele dejarse ver en ocasión de las grandes bajantes.

Las mayores acumulaciones se observan en los canales Norte y Sur, de acceso al puerto. Los expertos estiman que para 1980 la profundidad del canal de acceso en el kilómetro 5 no superará los 7 pies —poco más de 2 metros— para dar paso a barcasas y pequeños barcos fluviales. En 1935, las dragas removieron siete millones de metros cúbicos de arena; en 1953 esa cifra fue de once millones. En los años que van de 1925 a 1955, la cantidad de material dragado en ambos canales sería suficiente para construir una isla artificial de 4.500 hectáreas. Actualmente es necesaria una remoción de quince millones de metros cúbicos por año. El trabajo de dragado en los últimos tiempos fue pequeño a causa de que se partía del falso principio según el cual las propias hélices de los barcos mantienen por sí mismas los canales en buenas condiciones. Se ha comprobado que esto no es cierto. Como, además, el material que se extrae no es trasladado en parte alguna, calcúlase que unos cincuenta millones de metros cúbicos de aquél se hallan acumulados en los bordes de ambos canales, siendo posible que en cualquier momento se deslicen al fondo de los mismos. Parece cosa inevitable. Entonces sucederá que el gran puerto de Buenos Aires será totalmente inac-



cesible y que grandes barcos quedarán atrapados en él.

Cascos hundidos

Es habitual la presencia en nuestras aguas de "tankers" de 40.000 o más toneladas de desplazamiento. Pero no hay puerto que pueda albergarlos, ni canales que hagan posible su paso hasta las destilerías. En consecuencia, esos buques-tarques deben ser alijados en la rada exterior o desviados al Golfo Nuevo; allí trasbordan su cargamento, luego de un recorrido extra de 2.400 kilómetros. Entre tanto, en el Golfo Pérsico y en el Extremo Oriente navegan unidades con 52 pies de calado. (Como dato ilustrativo, diremos que el mayor petrolero argentino es de 24.000 toneladas y le operan 52 tripulantes, en tanto que el mayor petrolero del mundo, el "Tokio Maru", de 150.000 toneladas, emplea 29 hombres.)

Ampliando la información, cabe señalar que los buques cerealeros que cargan en Rosario, completan sus bodegas en Buenos Aires, porque las limitaciones existentes impiden arribadas con calados de más de 30 pies. Aún se recuerda como algo singular que en 1966 un carguero italiano salió de Bahía Blanca con 31 pies de calado y 26.000 toneladas de granos, en tanto Buenos Aires se ve obligado a utilizar barcos de 20.000 toneladas como máximo. Estados Unidos y Australia exportan sus cereales en *bulk carriers* de 50.000 y 100.000 toneladas.

Por otra parte, el puerto de Buenos Aires sigue ofreciendo cada día mayores peligros, pues en sus canales puede advertirse gran cantidad de cascos

hundidos y otros obstáculos a la navegación, verdaderas trampas mortales, ya que muchos de ellos no están señalados o hay boyas apagadas y fuera de posición. La tragedia del "Ciudad de Asunción", en 1963 —52 muertos y pérdidas multimillonarias—, se produjo a la altura del kilómetro 81 del canal, lugar que es un cementerio de barcos. Por el momento el drama sacudió la inercia... Aún más: el grupo de planeamiento de los transportes aconsejó la inversión de 240 millones de pesos en la remoción de cien cascos hundidos en el Río de la Plata y la construcción de un nuevo buque de salvamento. Hasta el Congreso intervinó, sancionando la ley 16.526 de remoción, extracción o demolición de restos náufragos; pero dicha ley fue letra muerta, porque al organismo de ejecución —la Prefectura Nacional Marítima— no se le dotó de los recursos materiales que los planificadores no previeron oportunamente.

El impuesto invisible

El funcionamiento del puerto de Buenos Aires depende de los canales abiertos por las dragas, sistema cuyo mantenimiento exige un gasto anual superior a mil millones de pesos. Incluidos los de acceso a La Plata y los canales de Martín García y Punta Indio, la red excede de los 200 kilómetros. La labor, que debiera realizarse sin interrupción, de mantener abiertas las salidas hasta la rada exterior donde hay 35 pies —10,5 metros— se ha venido haciendo con eficiencia hasta año atrás. Labor que, sin costo alguno para ellos, beneficia también a Uru-



La Argentina posee 4.000 kilómetros de costa en el Atlántico y no tiene un solo puerto de aguas profundas.

A la izquierda puede verse a una de las modernas motonaves de la llamada "Era de los superbuques"

guay, Paraguay, Brasil y Bolivia, países que utilizan el estuario y los tres mayores ríos de la cuenca del Plata.

En el canal Norte, de (teóricamente) 150 metros de ancho, la profundidad en bajamar es de 26 pies —9,66 metros—, insuficiente para cargueros de más de 20.000 toneladas. Si el calado de los buques es de 31 ó 32 pies, la falta de profundidad los inmoviliza, lo cual acontece a diario, en espera de mareas máximas, nunca superiores a 4 ó 4,5 pies. Las demoras significan dólares a pagar; los gastos aumentan si aquéllas se producen en el puerto.

Cada diferencia en menos de un pie representa, para un buque de ultramar corriente, que 600 toneladas quedarán sin cargar, deberán ser trasbordadas o habrán de ser cargadas en otro puerto. En el ambiente naviero, al encarecimiento de fletes por causa de calados insuficientes se le denomina *impuesto invisible*. La Secretaría de Marina calcula en más de 60.000.000 de dólares por año el valor de sobre-fletes, recargos y mayores costos provocados por carecer de canales, accesos y puertos de más de 32 pies.

Un pronóstico que se cumple

El 80 por ciento de lo que la Argentina importa y más del 76 por ciento de lo que exporta lo hace por el puerto de Buenos Aires. Sarmiento, Roca y Juárez Celman —tres provincianos—, fueron quienes pusieron el máximo empeño en acrecentar la importancia de este puerto. Y ello pese a que expertos como Wheelwright anunciaron el fenómeno de obstrucción que se

produciría con el tiempo, debido a los torrentes aluvionales de enorme volumen que cada año vuelcan en el Plata los poderosos Paraná y Uruguay. Ahora se ve cómo los mantos sedimentarios del Delta vienen avanzando hacia la Capital, lenta pero inexorablemente. Hace cien años no llegaban al Tigre; hoy se encuentran cerca de San Isidro. Antaño se impuso el criterio intuitivo y autoritario de Sarmiento al científico del experto norteamericano, y las consecuencias pronosticadas entonces son ya un hecho. En gran parte, porque los canales fueron abiertos antes de ser bien conocidas las características del río.

El problema del puerto es tan viejo como Buenos Aires. Cuando a fines del siglo pasado el país se convirtió en gran exportador de productos agropecuarios e importador de productos manufacturados, ese problema se tocó con las manos. Era menester un calado de 30 pies para que entraran a puerto buques de 20.000 toneladas, y el calado existente era de sólo 26 pies. Entonces se pensó por primera vez en la construcción de un puerto profundo, dice el Contraalmirante Francisco L. D. Morell, presidente de la *Comisión para el estudio de Prefactibilidad, Pre-Inversión y Anteproyecto de construcción de un puerto de Ultramar en Aguas Profundas*. Incluso tomó parte el Congreso. Se trazaron proyectos que no pasaron de tales, hasta que tras el incendio de varios petroleros en las dársenas de La Plata, el 6 de mayo de 1968, se habló de construir un puerto profundo en San Clemente del Tuyú... En el mismo año una chata areniera hundiéndose en la bifurcación de los canales Norte y Sur de acceso al puerto de Buenos Aires, registrándose pérdidas

por 300 millones de pesos y graves inconvenientes para la navegación.

La Argentina dispone de 177 puertos, pero ninguno de aguas profundas. Es preferible disponer de pocos puertos pero buenos y no de muchos deficientes, sobre todo en el orden relativo al comercio de ultramar. En los Estados Unidos, cuyo comercio exterior supera inmensamente al nuestro, un solo puerto —el de New York— atrae las tres cuartas partes del tráfico. Casi todo el comercio exterior de Inglaterra se desarrolla por tres puertos; fenómeno idéntico se observa en Alemania, Francia, Holanda, Bélgica, etc., donde la técnica y el buen sentido han logrado allanar las rivalidades portuarias creadas por divisiones de origen político. *"En nuestro país, la influencia política en la localización portuaria se comprueba por desgracia en casos recientes, como es el de San Nicolás, donde se ha construido una gran fábrica siderúrgica y hay un puerto al que no pueden tener acceso los grandes barcos que traen el mineral del exterior, y deben por lo tanto alijer en pleno río"* ("La Prensa", 7/10/68).

Gigantismo naval

Cuando la navegación de ultramar se realizaba con embarcaciones de poco tonelaje y calado, éstas podían llegar desde cualquier punto del globo hasta los extremos más alejados del Paraná. Mas los actuales son otros tiempos. Hoy, en los astilleros que construyen unidades de todo tipo de transporte, cada una de esas unidades no baja de 100.000 toneladas. Se han construido ya buques cisternas de 200.000 toneladas, y el Japón anuncia que presentará pronto cargueros de 500.000 toneladas. Naturalmente, el puerto de Buenos Aires quedará fuera de la ruta de cualesquiera de esos buques. Es decir, el país quedará al margen del comercio internacional, si no se apresura a construir el puerto de aguas profundas que tan imperiosamente necesita.

Ejemplo japonés

Los astilleros nipones, que se mantienen a la cabeza en este gigantismo naval, han demostrado que la construcción de un navío de 312.000 toneladas les cuesta 64 dólares por tonelada, mientras que otro de 50.000 toneladas les sale costando 111 dólares por tonelada. El ritmo impuesto por los japoneses a la construcción náutica les permite entregar en seis meses buques de 200.000 toneladas, lo cual obliga a adaptar rápidamente los puertos mundiales para facilitar el acceso de esos modernos colosales. Una sola empresa armadora norteamericana tiene encargada la construcción de media docena de supertarques de 312.000 toneladas de porte bruto (tpb)

y unos 300 metros de longitud, a un costo de dieciocho millones de dólares cada uno.

Actualmente muchos cargueros que vienen a Buenos Aires deben alijar en el río parte de la carga por insuficiencia de calado, si desean llegar a puerto, lo cual entorpece la navegación y encarece la mercadería. (Conviene tener presente que el alijamiento se ha convertido ya en un poderoso "negocio" que hará cuanto esté en su mano para que el puerto de aguas profundas tan necesario demore lo más posible en construirse). Un caso de insuficiencia de calado trascendió gráficamente a las páginas de los diarios, cuando el buque-escuela español "Juan Sebastián Elcano" quedó varado, el 13 de marzo pasado, a las 10 de la mañana, a poco de zarpar, a la altura del kilómetro 1 del canal de acceso Norte. Ese buque-escuela desplaza 3.697 toneladas, y su calado es de poco más de 6 metros. Permaneció varado, pese a la ayuda de tres remolcadores, hasta las 22,10. Varadura breve, pues corrientemente cada una suele durar de dos a cinco días, lo que provoca el atascamiento de barcos al obstruir la navegación.

Hace dos años el hundimiento de un carguero no sólo dio origen a un atascamiento tremendo, sino que incluso los petroleros tuvieron que alijar totalmente su carga con destino a la destilería Shell, en Dock Sur. El costo de esta operación fue muy grande; la empresa perdió por la operación citada cincuenta veces, el valor de lo invertido en el reflotamiento del barco.

El cabo San Antonio

La fluidez del movimiento portuario tiene una importancia esencial para el país cuya economía depende virtualmente de la exportación de sus carnes, granos, lanas, cueros y otros productos destinados a mercados del exterior. Por los puertos argentinos pasan anualmente cuarenta millones de toneladas de mercaderías de importación y exportación. Para movilizarlas, atracan alrededor de 23.500 barcos. El de Buenos Aires que, pese a todo, sigue siendo uno de los mayores del mundo, concentra el 80 por ciento de las cargas que llegan y salen del país; a sus más de 20 kilómetros de muelles arriba un promedio de 46 barcos por día.

Pero el riesgo de quedar al margen en poco tiempo y en gran escala del comercio internacional, está causando intensa preocupación. El problema es conocido desde hace décadas, mas es ahora cuando parece que se tiende a su solución. De ahí que ya se haya comenzado a aumentar la profundidad del puerto de Bahía Blanca y se hayan echado las bases para la construcción de un gran puerto de aguas profundas.

Al objeto de conocer con precisión lo referente a esto último, interrogamos al Contraalmirante Francisco L. D. Murell, antes citado.

Las naves de pasajeros, en la actualidad, poseen comodidades en las que se han estudiado todos los detalles del confort...

A la derecha puede verse un aspecto del puerto de Bahía Blanca exclusivamente dedicado a cereales.



"El puerto de aguas profundas que tanto y tan urgentemente necesita la Argentina —dice el Contraalmirante Murell— está ya en vías de realización. Para que ésta sea firme y duradera, se están efectuando los estudios de prefactibilidad, preinversión y el correspondiente anteproyecto. En diciembre de 1969, el gobierno, tras una licitación a la que concurren diecisiete firmas, adjudicó esas tareas a las empresas siguientes: Frederic R. Harris Engineering Corporation, Robert R. Nathan Associates Inc., y Amaya, Devoto, Lanusse, Martín y Pieres e Inconas S.A.; tareas que se llevan a efecto con una participación argentina del 50 por ciento. Luego vendrán las de ejecución, que se calcula requerirán no menos de cinco años... La finalidad de este puerto es la de servir al Río de la Plata y afluentes en la zona más al norte posible. Será un puerto al que arribarán buques de gran calado y tonelaje, cuyas mercaderías derivarán por ferrocarril, carreteras, cabotajes, etc., a sus finales puntos de destino".

A propósito de la localización de dicho puerto, el Contraalmirante Murell aclara que, de acuerdo con las bases del pliego, ha sido ubicado en la zona de Cabo San Antonio, en razón de ser el punto de profundidad buscada más próximo a los puertos del Río de la Plata y sus afluentes. Hay que tener presente que Buenos Aires se halla 200 kilómetros o más de las grandes profundidades marítimas; pero en la zona del Cabo San Antonio esa distancia es considerablemente menor.

Coincide esto con la exposición hecha al gobierno, en 1965, por el ingeniero y diputado a la sazón, señor Fermín Garay:

Principales problemas

"La necesidad de que el país cuente con un moderno puerto de ultramar donde puedan operar buques de gran calado —buques del orden de las 100.000 toneladas— aparece cada vez con caracteres más urgentes". Y agregaba: "En la actualidad, los buques de más de 26 pies de calado no pueden entrar al puerto de Buenos Aires. Requieren ser alijados en la entrada del canal, esto es, a más de 200 kilómetros del puerto. El costo del alije encarece el flete de las cargas innecesariamente... El transporte marítimo de grandes volúmenes de ciertas cargas esenciales para la actividad económica, combustibles sólidos y líquidos, minerales, cereales, requiere buques de gran tonelaje, único medio por ahora de reducir los fletes... Desgraciadamente no estamos preparados para aprovechar las posibilidades que ofrece la moderna construcción naval. Carecemos de puertos adecuados. En el área del Río de la Plata, donde se realiza el 90 por ciento del tráfico marítimo nacional, el puerto de Buenos Aires mueve más de los dos tercios de aquella cantidad. Pues bien, los canales del Río de la Plata no han podido mantenerse a profundidades mayores de 27 pies, a pesar de un gasto anual del orden de los mil millones de pesos... El Plan Siderúrgico exigirá, a corto plazo, la necesidad de transportar en unidades de ultramar grandes volúmenes de minerales de hierro. ¿Es que seguiremos usando el procedimiento de alijar los barcos en la boca del Río de la Plata?... Tampoco el país cuenta con un buen puerto petrolero, se importe o no petróleo en el futuro. Se necesita una



estación terminal de ultramar que reciba los crudos, los acopie y distribuya por oleoductos a las destilerías que convenga o a las que se construyeren más adelante. Igualmente tenemos necesidad de contar, próxima al área del Plata, con una estación terminal pesquera... Tanto los estudios hidrográficos realizados como la experiencia, llevan a la conclusión de que dentro de la costa argentina del Río de la Plata no puede construirse el gran puerto que el país necesita. Ahora bien, la geografía económica requiere que el nuevo puerto se construya en la margen oceánica más próxima al área focal del estuario". Y el ingeniero Garay señala concretamente en su estudio: "la zona del Cabo San Antonio, al sur de Punta Rasa".

¿Por qué el cabo San Antonio?

El ingeniero Garay enuncia así las razones de la elección de Cabo San Antonio: a) su proximidad relativa a la desembocadura del Río de la Plata; b) la existencia de profundidades —de 60 a 70 pies— que hacen posible la operación y maniobras de buques de más de 100.000 toneladas; c) la no difícil integración con el resto del país, mediante su conexión con ramales ferroviarios que unan General Lavalle y Mar de Ajó con Dolores y General Madariaga, respectivamente, y tramos carreteros de vinculación con la ruta nacional N° 2 y la pavimentación de la ruta provincial N° 11 para su comunicación directa con La Plata.

"Toda la cuenca del Plata —agrega a su vez el Contraalmirante Morell— está hoy asfixiada y lo estará mucho más en el futuro, si no cuenta con

un puerto profundo para poder mantener relación económica con el resto del mundo. De él depende el porvenir del comercio internacional argentino. Y conste que este puerto no resultará competitivo con el de Bahía Blanca que alcanza ya una profundidad de 42 pies aprovechando las mareas —las obras que vienen realizándose llevarán su profundidad a unos 50 pies cuando aquéllas concluyan—; el puerto de Bahía Blanca sirve a zonas muy distantes de las que ha de servir el puerto a construirse en Cabo San Antonio: facilita la salida de la producción del Sur de la provincia de Buenos Aires, del Valle del Río Negro y lo hará de la zona de influencia del Chocón, una vez desarrollado. Además, alimentamos otro proyecto: adecuar, mediante algunas obras, todo el sistema Río de la Plata-Paraná de las Palmas a una profundidad de 30 pies hasta Rosario, con lo cual se evitarán los costosos rodeos por Martín García y los alijes en el Río de la Plata, pero siempre que nos limitemos a los 30 pies. Estos alijes encarecen mucho la mercadería transportada. Ejemplo: los buques que llevan minerales a la planta siderúrgica de San Nicolás tienen que alijar no menos de 7.000 toneladas, operación que impone una importante demora y, además, es muy costosa..."

Uruguay y el puerto de Buenos Aires

Que una estación fluvial como el puerto de Buenos Aires sea utilizada como apostadero marítimo es algo tan artificioso que no puede perdurar mucho tiempo. Lo artificioso está ya derrumbándose por sí mismo, como es

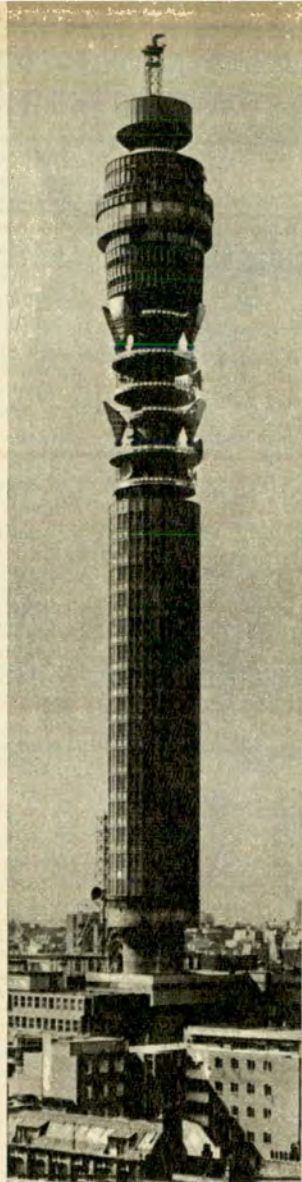
notorio, circunstancia que a Uruguay no se le ha pasado por alto. Con vistas a ocupar un destacado lugar económico en el Cono Sur, viene efectuando trabajos de remodelación en la bahía de Montevideo. En las últimas semanas de 1969, el Banco Interamericano de Desarrollo otorgó dos préstamos por un importe de 9.700.000 dólares para mejorar el puerto de Montevideo, y Holanda concedió otro préstamo de 3.500.000 dólares para el mismo fin, al objeto de iniciar la primera etapa de un plan elaborado en el país vecino que convierta a Montevideo en uno de los puertos más importantes y útiles de la cuenca del Plata.

La Argentina, si en un perentorio plazo de cinco años no tiene en funcionamiento un puerto de aguas profundas, verá cómo Uruguay influirá notablemente sobre su comercio exterior. Los proyectos uruguayos, "ya en ejecución mediante contratos con compañías holandesas, prevén convertir el puerto de Montevideo, en dos o tres etapas, en futura meta obligada de grandes embarcaciones de hasta 500.000 toneladas, a las que brindará en su fase final más de 25 kilómetros de muelles e instalaciones anexas, en una superficie de 745 hectáreas que se ganarán con obras de rellenamiento y terraplenes de su bahía. En síntesis, Montevideo se trocará a corto plazo en el Gran Puerto del Cono Sur, hacia el cual tenderán a converger los intereses de Argentina, Bolivia, Paraguay y buena parte del sur del Brasil, no obstante que este último país marcha a la vanguardia en su política de expansión ferroviaria y vial, con el propósito de relacionar sus puertos de Atlántico —San Pablo, Río Grande y Santos— con el chileno de Arica, en el Pacífico, mediante la línea férrea que unirá Corumbá, en Brasil, con Santa Cruz de la Sierra y Florida, en Bolivia, y finalmente Arica en la costa de Chile" (Jorge Luis Donoso, "Síntesis", 29/4/69).

La Argentina necesita un puerto de aguas profundas —o dos, Madryn podría ser el segundo— que le permita el acceso de los buques mundiales de gran tonelaje y asimismo haga posible la salida del cereal argentino para colocarlo en los mercados consumidores a precios competitivos. Necesita una profundidad marítima que facilite el arribo de graneleros de gran capacidad, que son los indicados para conseguir un flete más económico.

El hecho de que el país disponga cuanto antes de un buen puerto de aguas profundas —60 a 70 pies como mínimo— lo más próximo posible a Buenos Aires y a todo el sistema portuario del Río de la Plata, del Uruguay y del Paraná, evitará: 1) la onerosidad de los alijes; 2) que la Capital Federal no disponga de puerto; 3) carecer de una vital base en el terreno de la defensa nacional y 4) el tener que depender de un puerto extraño —el de Montevideo— lo cual crearía una situación nada cómoda, para decir lo menos. ♣

En esta columna erigida en Londres y a 190 metros de altura, se ha habilitado un curioso restaurante giratorio del tipo llamado "en órbita".



El avión partió con mucho atraso. Era fácil de preverlo. Desde las primeras horas de la tarde, el cielo plomizo se había ido ensombreciendo y algo así como una llovizna hecha de finas agujas de hielo sumió a Nueva York en una niebla picante, espesa y fría. Esto significaba que la atmósfera sobre el "John Kennedy" estaría cada vez más saturada de aviones que girarían en torno al aeropuerto en espera de la posibilidad y la autorización para descender y aterrizar, mientras en las pistas, próximas a los embarcaderos, se irían demorando poco a poco las aeronaves que, a su vez, esperaban turno para remontarse y partir.

Piénsese que en el "Kennedy" debe salir y entrar un avión aproximadamente cada cuarenta segundos —con tiempo normal, rarísimas veces ese lapso excede de un minuto—, y podrá tener una idea el lector menos experto sobre la "congestión" de aparatos que se produce en el aire cuando se van acumulando minutos y horas de demora en la partida o llegada, por cualquier motivo y sobre todo por causas meteorológicas. Por lo demás, aún sin haber volado nunca, quien haya leído "Aeropuerto", de Hailley, sabe que no se sale ni se entra a ninguno de la importancia del "John Kennedy" por cualquier punta, pista o rumbo, sino que existen "corredores aéreos" para esas maniobras, los que deben ser y son estrictamente respetados —salvo causas graves—, por razones obvias de seguridad.

Y ahora ahí estábamos los tres, mi familia y yo, acurrucados sobre el vasto sofá, apretados uno contra otro como para sostenernos recíprocamente, esperando la llamada de los altavoces para embarcarnos. Cada uno de nosotros había hecho el mismo descubrimiento personal, pero se lo guardaba para su colete para no inquietar a los restantes miembros del trípode familiar: los tres estábamos afebrados y sospechábamos que podía ser... No, bueno, una cosa cualquiera y pasajera; pero una gripe, una auténtica gripe de forma

Notas de viaje (III)

por hallarse bien distribuidos, están al alcance de la mano, a dos pasos. Bien, mi hija quiere cigarrillos de determinada marca, y voy a buscarlos. La señorita que atiende al público en el quiosco, un tanto malhumorada no sé si por el exceso de trabajo o por lo avanzado de la hora, me informa con tono burocrático que cómo no, que con mucho gusto, pero que los dos "cartones" que le pido se expenden "tax free", vale decir libres de impuestos, porque están destinados al exterior y sólo me serán entregados a bordo del avión, una vez comenzado el viaje. Está bien. Exhibo mi pasaje, llena una boleta con datos de toda clase y veo que anota cuidadosamente la marca y otros detalles de los cigarrillos. Dejo los pocos dólares sobre la mesa. Perfecto. Una hora después, ya en el aire, vocéan mi nombre y un ayudante del Comisario me entrega gentilmente un paquete envuelto en un excelente y agradable papel decorado, con cintitas y todo. Y, confianza

mía. Pasada la medianoche, el hecho fue advertido por uno de los Comisarios y la "stewardess" o azafata de guardia, y sospecharon el motivo al observar nuestro grupo, aunque, muy discretamente, nada me preguntaron sobre lo que nos estaba sucediendo; en cambio, permanentemente, durante toda la noche, cada tanto se acercaban para ofrecernos sus servicios, café, té, licor, whisky, una manta o lo que fuere, con solicitud realmente fraterna, y así hasta llegar a Londres, donde el buen caballero americano se apresuró a conseguirnos un medio cómodo de transporte dentro del aeropuerto, nos ayudó con las pequeñas maletas de mano y no nos abandonó hasta dejarnos en la sección aduanera, donde debíamos esperar nuestro equipaje. Destaco esa actitud por su significado intrínseco de solidaridad humana, multiplicado en este caso por las especiales circunstancias que acabo de relatar.

★

ESE LONDRES IMPAR... QUE

clínica asiática, ¡eso jamás! No queríamos pensar en eso, cuando nos disponíamos a disfrutar del encanto de Londres al día siguiente y acabábamos de despedirnos, una hora antes, de buenos amigos que nos habían llenado los corazones con su afecto y sus deseos de un feliz viaje. Pero esa gripe estaba ahí y habría de jugarnos, con actitud entre dramática y burlona, una muy mala pasada.

Para matar el tiempo, si se me permite usar esta expresión vulgar, decido comprar algunas pequeñeces en un quiosco algo distante. En las estaciones aéreas de las diversas empresas que anidan en el inmenso aeropuerto "Kennedy", todo lugar que uno busca está lejos; no así en el de Zurich, por ejemplo, nada pequeño y uno de los más bellos y limpios que he conocido, donde todos los lugares y objetivos deseables,

por medio, no abrimos el envoltorio; lo haremos mañana en Londres. Claro está: no eran los cigarrillos pedidos y pagados, sino otros bastante más baratos. Fue una pequeña desilusión. Para mí, la primera que debía a un "agente" de los Estados Unidos; la única en realidad, salvo ese desagradable asunto de los "hippies" y esa desdichada cosa que es la supuesta "nueva izquierda", o como se llame. Pero me sorprendió aquéllo —y lo lamenté—, pese a la insignificancia del asunto.

Pero hablando de "agentes" de los Estados Unidos, esa misma noche tuvimos la contrapartida amable del otro episodio. A medida que avanzaban las horas, la fiebre gripal iba ascendiendo sin cesar. Como de costumbre cuando vuelo, yo estaba en vigilia absoluta, mientras el resto de los pasajeros dor-

Londres, es decir, Inglaterra —englobado en este nombre todo el Reino Unido— tiene un especial significado para mi espíritu. Amo la Historia, el estudio de la Historia, y amo sobre todo a los pueblos libres cuya existencia aquella registra, quiero decir, a los pueblos con auténtica y profunda vocación por la libertad, aunque en los altibajos, complejidades y azares de esa misma Historia, algunos de esos pueblos, como el inglés precisamente, se hayan dejado arrastrar por la aventura guerrera, por el afán de dominar y por eso que ahora llaman, con injusto y demasiado generalizado desprecio, "colonialismo" y que, sin embargo —sólo la malignidad interesada puede hacerlo olvidar—, de una u otra manera contribuyó y tal vez aceleró el despertar y la maduración de muchos otros grupos humanos que, de otro



Para millones de personas resulta familiar la imagen del Big Ben, famoso reloj cuyo cuadrante iluminado se refleja en aguas del Támesis.

NO PUDE CONOCER

por **MANUEL GOLDSTRAJ** PARA AUTOCLUB

modo, todavía no harían otra cosa que cazar, descalzos y semidesnudos, fieras salvajes en los bosques o sólo servirían para construir, con el lomo esclavo arqueado, túmulos gigantescos para sus dominadores. Al fin de cuentas, la historia de Roma, saga de conquista y ambición, es el basamento de nuestra civilización occidental, grandiosa, magnífica e indestructible —aunque a veces parece estarse cayendo, precisamente cuando evoluciona—, a pesar de todo cuanto digan y hagan los nuevos bárbaros. . .

Pues bien, siempre, desde niño, he admirado a Inglaterra pese al malestar que me producía —(siempre fui "bonapartista" ante todo, y sigo siéndolo aún hoy, quizás por la solidaridad con mis amores irrazonables de la ado-

lescencia)— el recuerdo de Trafalgar, de Waterloo y Santa Elena, y la indignación, ya mucho más tarde, que suscitaban en mi alma ese señor Chamberlain, el de "Munich" y el casi señor Bevin, el continuador de la mala política en Tierra Santa, felizmente ambos eclipsados después por el esplendor de ese visionario y gran señor auténtico de la Historia y de la democracia que se llamó Winston Churchill. Admiraba, pues, y admiró a Inglaterra, y tenía la esperanza de acercarme un poco a su alma a través de la visión de Londres, ya que el tiempo disponible y la estación invernal no habrían de permitirme, esta vez, conocer también el interior del gran país o las suaves bellezas del paisaje escocés.

Pero nada de eso pudo

sucedir, como he tratado de decirlo ya en la primera nota de estos apuntes de viaje. En nueve días de permanencia forzada en la gran capital sólo pude conocer, desde mi ventana, cincuenta metros de Conduit Street, y el hermoso trayecto, salpicado de motivos atrayentes y encantadores de diverso orden, entre Londres y su gran aeropuerto de Heathrow. Nada de Museo Británico, ni de Biblioteca, ni Westminster, ni Trafalgar Square o Fleet Street, ni Buckingham o la Torre. . . Nada. Sólo la inefable sensación de que me rodeaba un mundo de bellas y grandes cosas —y también de las otras, naturalmente—, que se estremecía vitalmente en el ámbito gigantesco de esa ciudad impar. La ciudad que no pude conocer.

★

No puedo pues, hablar aquí de Londres, ni de Inglaterra, ni del pueblo inglés o de las costumbres inglesas. No; pero sí puedo hacer una breve referencia a dos pequeños episodios que, si bien en apariencia nada tienen de trascendente, por lo menos "dicen" algo de las costumbres o del espíritu y la sustancia humana que hacen posibles esos hábitos. Pequeños episodios, repito, pero casi desconcertantes.

Uno: cuando se va a abandonar las dependencias aduaneras del aeropuerto, nadie le pregunta ni le dice nada al viajero o turista, y menos aún parecen ocuparse de uno esos dos empleados o funcionarios que fuman su pipa y conversan al lado de un escritorio nada espectacular, y representan la autoridad aduanera. Usted avanza con su equipaje; delante suyo están dos grandes puertas, sobre una de las cuales hay una luz roja y un cartel que dice más o menos esto: "Por aquí, por favor, si tiene algo que declarar" (y están detallados los artículos que exigen declaración aduanera); sobre la otra, una luz verde y un cartel o letrero que indica: "Por aquí, si no tiene nada que declarar".

En este último caso estábamos nosotros, y tomamos este camino. Por cortesía elemental, al pasar frente a los

funcionarios antes aludidos, les digo: "No tenemos nada para ser declarado". Me miraron con sorpresa sincera, porque descontaban que era así desde el momento que habíamos tomado el camino de la luz verde; pero uno de ellos levantó el brazo en actitud muy significativa y dijo rápidamente:

—Pero, señor, por favor, continúe tranquilamente. . . Y tenga feliz estada en Inglaterra.

Esto es confianza en la limpia "condición humana".

Y el otro: nos estuvo atendiendo y sirviendo un maletero —o changador, como decimos aquí—, durante cerca de dos horas, porque nuestro equipaje vino en dos tandas, en dos aviones distintos. Al fin pudimos arrancar. Nos consiguió un buen taxi, ayudó a acomodar las valijas, etc., etc., y le pregunto cuánto le debo.

—Lo que usted quiera, señor —me responde.

Creí que era una maniobra en espera de algo más, o una simple frase de rutina profesional. Un poco vacilante, le extendo unos billetes. Hace un movimiento brusco de retroceso y se niega a recibirlos. Me sentí avergonzado, porque naturalmente supuse que mi oferta estaba muy por debajo de la "tarifa" habitual. Se lo pregunto, insinuando una excusa.

—No, señor, por favor; es que sólo me corresponde la tercera parte de "eso" y no voy a aceptarle un penique más.

Literalmente tuve que luchar con él para meterle en el bolsillo un billete más.

Creí que, después de todo, sólo se trataría de un caso excepcional, personal; pero no; cuando volvíamos al aeropuerto, diez días después, para embarcarnos rumbo a Berlín, me sucedió exactamente lo mismo con otro maletero.

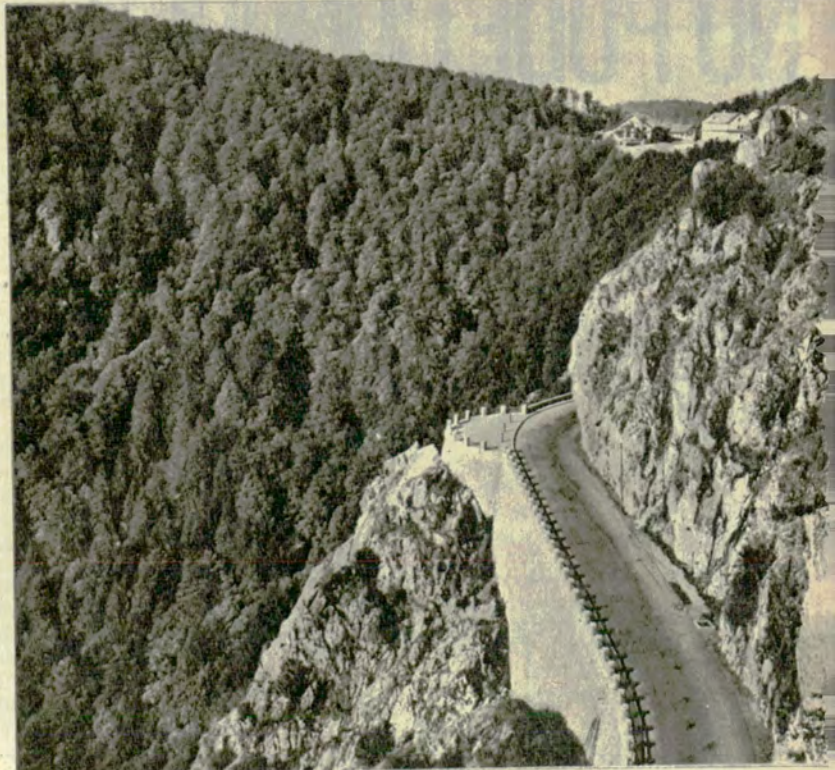
Pequeñas cosas éstas, como se ve; pero sólo y únicamente en Londres me sucedieron o sólo allí pudieron sucederme, quizás. En ningún otro lugar de los que he visitado me ocurrió nada parecido, y sospecho que esos menudos episodios tienen algo que ver con el espíritu del gran pueblo inglés. ♠



Vista del valle de Münster. En la Edad Media existió allí un monasterio de irlandeses que dio origen al nombre de la



El grabado muestra la "Maison Pfister" construida en 1537.



Paisaje en el paso denominado "Col de la Sahlucht". En los montes



ciudad y del Valle.



daños el abeto es el "rey".

DE FREIBURG A GERARDMER

por EMILIO J. RINGUELET

PARA AUTOCLUB

Viajar es ilustrarse, renovarse, satisfacer apetencias de todo orden. Hay muchas maneras de viajar, adaptables a distintos gustos, condiciones y posibilidades. Todas tienen ventajas incuestionables. Sin embargo, una de esas maneras las tiene, en mi opinión, en mayor grado: la de viajar recorriendo las carreteras por su propia cuenta. Una de las principales ventajas es la relativa independencia que permite evadirse de los caminos trillados y de los guías, muchas veces prescindibles, salir de las grandes rutas para utilizar camino vecinales, penetrar en ambientes recoletos, detenerse donde se desea y el tiempo que se desea, para ver, apreciar y gozar también con las pequeñas cosas que producen grandes satisfacciones. Basta que el viajero posea un espíritu joven, sensible, y sea un buscador y gustador de belleza y de motivos singulares.

Para viajar de esta suerte, sólo se necesita un poco más que el conocimiento de su idioma propio y un temperamento que le permita no depender siempre de los demás. Así, el viajero curioso, resuelto y discretamente cultivado, obtendrá el mejor premio para sus afanes. Creo que es el caso de la mayoría de los socios del Automóvil Club. Y tratándose de su revista AUTOCLUB, pienso que lo más adecuado es sugerir hermosos itinerarios de viaje por excelentes rutas que se alejan un tanto de las más transitadas. Contando con la fidelidad del coche, respeto por el señalamiento y las normas internacionales, y buenas cartas y guías, los paseos en automóvil rinden como los mejores.

Consideramos estos itinerarios como paseos de un par de días a una semana de duración, posibles para toda persona que disponga de unos meses libres en cualquier país de Europa. Los iniciamos con un itinerario muy pintoresco y agradable, ya que se trata de unir Freiburg con Gérardmer o sea la Selva Negra en Alemania con los Vosgos en Francia, cruzando el Rin, ese gran río internacional. Por cierto que lo mismo puede hacerse en sentido inverso, según el lugar en que uno se encuentre. De cualquier manera, el camino entre las dos localidades se cubre, sobre 110 km, en un día o en tres o cuatro, pues esto depende del tiempo que se dedique a visitar las ciudades incluidas en el recorrido.

La Selva Negra

En la región de Baden-Wurtemberg, o sea en el sudoeste de Alemania, se halla la Selva Negra, en alemán el Schwarzwald, sistema constituido por varias cadenas de montañas, así llamado por la densa y típica cubierta de bosques con un franco predominio de coníferas, árboles de follaje perenne verde-pardo oscuro durante todo el año, particularmente abetos y pinos. El viajero habrá visitado tal vez Stuttgart, la animada capital del Baden-Wurtemberg, de importancia económica y cultural y ubicación agradable. Habrá visto, en una naturaleza realmente hermosa, varios ríos como el Neckar, que nace en estas montañas, lo mismo que el Brigach y el Breg, que unidos dan nacimiento al otro río internacional, el celebrado Danubio (el Donau), así como varios lagos pequeños (excluido el gran lago Constanza), vistos en la profundidad de los valles. También habrá podido conocer localidades muy pintorescas como Naienburg, Döbel, Loffenau, Herrenalb, Offenburg o Baden-Baden, la afamada y lujosa ciudad de aguas termales de Alemania, y cerca de Suiza la ciudad de Freiburg, sobre el río Dreisam. Llámase también Freiburg-im-Brisgau, para distinguirse de la ciudad suiza de Friburgo. Conserva casas y monumentos antiguos de valor histórico y artístico. Para esto, el viajero debió recorrer en su coche buenos caminos de cornisa por escenarios naturales siempre pintorescos. Pero estos paseos deben hacerse en buena estación, pues los inviernos, en las alturas de la Selva Negra, son muy rigurosos, con abundantes y persistentes nevadas y vientos helados del norte. En cambio, los meses estivales son deliciosos y el aire agradablemente balsámico.

Al morir la montaña hacia el oeste, cae en forma abrupta sobre la llanura renana de Baden, angosta faja alargada entre la Selva Negra y el Rin, rica en viñedos dispuestos en terrazas sobre las colinas soleadas, luego huertas de cerezos y otros frutales, y sobre el mismo río cultivos de trigo, maíz, lúpulo y tabaco. En esta zona privilegiada, productora de los afamados vinos del Rin, se ven pintorescas poblaciones con casas de típica cons-





La Selva Negra, en las proximidades de Baden-Baden y Wurtemberg.

trucción, con hileras de columnas y amplios balcones.

Zona de viñedos

Iniciando el itinerario de hoy, se parte de *Freiburg* hacia el sudoeste, se pasa por *Sankt Georgen* y a los 27 km se llega a *Alt-Breisach*, localidad instalada sobre una roca que domina, desde unos 120 metros, la orilla derecha del Rin y conserva vestigios de un viejo pasado. Por eso se llama también *Breisach-am-Rhein*. Desde aquí se cruza el río por un gran puente para entrar en Francia y se pasa por *Neuf-Brisach*, sobre la orilla izquierda del Rin, en suelo de Francia. A los 16 km se arriba a *Colmar*. Al igual que *Estrasburgo*, esa ciudad, tal vez la más alsaciana de Alsacia, merece una visita detenida para apreciar debidamente su pintoresco localismo, sus curiosos edificios, particularmente la "Maison Pfister", hermoso ejemplo de arquitectura civil alsaciana, ubicada en la Rue des Marchands y construida en el año 1537.

Franqueado el Rin, comienza a llamar poderosamente la atención del viajero zohorí la extraordinaria semejanza del paisaje con el que acaba de ver en Alemania. Al avanzar hacia adentro, hacia el oeste, se cruza primero la llanura alsaciana, luego el macizo de los Vosgos (en francés "les Vosges"), y por fin la meseta y las colinas de la Lorena. Pues bien, en esta llanura renana de Alsacia, que por su fertilidad fue llamada "tierra bendita", prosperan cultivos de cereales, de tabaco, lúpulo y frutales diversos. Como visible réplica de la planicie renana de Baden, en la orilla opuesta, le sigue una franja estrecha de colinas, transición entre llano y montaña. Es la rica zona de los viñedos de Alsacia, calcárea y seca, abrigada, dorada por el sol y cultivada por sus hijos

con amor de siglos. Si la planicie antigua produce la renombrada cerveza alsaciana, estas doradas cuestas dan los afamados y deliciosos vinos de Alsacia.

El abeto, rey indiscutido

Más arriba, entre elevaciones boscosas, se pasa por *Münster*, localidad donde existió un monasterio medieval de irlandeses, de donde proviene su nombre. Se ven, asimismo, desde las alturas de la ruta ascendente, pueblitos con casas de techos rojos que a veces parecen de juguete. También llaman la atención las casas de madera de los montañeses, los bonitos "chalets vosgiens", con su amplio y único balcón entero en varios frentes del primer piso. Su techo es muy inclinado y es común ver sus frentes adornados por rosales trepadores. Desde el camino, siempre al asalto de la montaña, los árboles y los bosques semejan matorrales en los precipicios y en los faldeos lejanos. Se llega así a la zona de los grandes bosques, entre los 500 y los 1.000 m de altitud. La especie dominante, como antes en la Selva Negra, es el abeto, rey indiscutido del majestuoso bosque. Después de los 1.000 m comienzan a verse las cimas desprovistas de árboles, en el "piso de vegetación" (como se dice en geobotánica) más elevado del sistema.

Al llegar al paso denominado "Col de la Schlucht", a 1.159 m.s.m., se cruza la "ruta de las crestas", paralela al Rin y de valor estratégico durante la Primera Guerra Mundial. Se puede entonces hacer una pausa en la marcha para ascender en "teleski" a la cima del vecino pico de Montabey. Desde allí se descubre un inmenso panorama que abarca las dos vertientes de los Vosgos, la Selva Negra detrás del Rin y, en los días claros, hasta los Alpes lejanos. Esta zona es

apta en invierno para esquiar y en verano para excursiones.

Al descender luego por los faldeos occidentales, se corre en bajada a través del tupido bosque y siguiendo las innúmeras curvas del camino. Desde un paraje denominado "roca del diablo" se descubre, hacia la izquierda y en lo profundo, el pequeño lago de Retournemer, de 8 hectáreas de extensión. Sus aguas parecen dormir en la hondura del valle, a 780 m.s.m. Aparece como una lejana mancha circular, azul, rodeada por la masa sombría de los abetos. Descendiendo en zig-zag por entre los árboles, se puede admirar luego el lago Longemer, en una altitud de 745 m, mucho más extenso que el anterior, pues abarca 78 hectáreas. Se divisa desde el camino como un espejo alargado que refleja el azul luminoso del cielo, dentro del verde oscuro de las coníferas. Las praderas y granjas vecinas y las breves playas salpicadas de carpas multicolores de los "cámpings" aumentan la belleza propia del lugar.

Lagos y colinas

A poco se cruza el pueblo de *Longemer*, en seguida el de *Xonrupt*, ambos provistos de hoteles a la vera de los lagos, arroyos y caminos. Descendiendo aún más, se acerca el viajero al mayor de los lagos de los Vosgos, el lago Gérardmer, enclavado a sólo 600 m.s.m., con dimensiones de 2.300 metros por 800 a 900, y 36 metros de profundidad, donde se permite la pesca deportiva. Junto con la ciudad del mismo nombre, constituye un hermoso y concurrido centro de veraneo, vacaciones y turismo, en el corazón de esa rica región perfumada por las coníferas, que brinda magníficos panoramas, paseos por la montaña y por agua, y práctica de deportes náuticos o terrestres. En torno al lago se mecen al viento las 4.700 hectáreas del bosque secular de Gérardmer. Sólo alteran su quietud el rumor de tantos aserraderos, los chorros alocados de las cascadas ruidosas y el bullicio contagioso de la alegre juventud. En adelante, se pueden recorrer pintorescas colinas arboladas y ser acogido por agradables ciudades como *Nancy*, *Remiremont* y, más lejos, *Belfort* o *Besançon*.

Queda por aclarar la ya citada y sorprendente semejanza entre dos regiones vecinas de dos países distintos separados por un gran río, los Vosgos y la Selva Negra. Y junto con esa fisonomía singularmente parecida, una notable simetría bilateral con relación al curso del Rin. ¿A qué se debe esa simetría y esa semejanza? La ciencia lo explicó por profundos movimientos tectónicos ocurridos en épocas geológicas pretéritas: en un conjunto primitivo de rocas cristalinas, Vosgos-Selva Negra, que alcanzaría en la era terciaria unos 3.000 metros de altitud, su cúspide se hundió, resultando una enorme fosa, la llanura de Alsacia y de Baden, dejando paso al Rin. Dicho río y el valle separaron en adelante los dos sistemas, los Vosgos al occidente y la Selva Negra al oriente. ♠

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

7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS

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

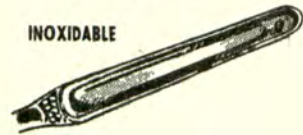


\$ 159

TOTAL 175 Piezas

GAMUZA

INOXIDABLE



Jgo. 101 Piezas

\$ 250

(LEY 18198)

JUEGO LUNCH

PORCELANA IMPORTADA

16 Pzas.



\$ 119

(LEY 18198)

BATERIA COCINA

INOXIDABLE TERMICA



15 Piezas

\$ 48

(LEY 18198)

BATERIA COCINA

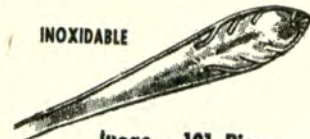
ACERO INOXIDABLE 18/8 12 Piezas

\$ 95

(LEY 18198)

JOHNSON

INOXIDABLE



Juego 101 Piezas

\$ 215

(LEY 18198)

7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS

- 1 Juego Platos Semi-Porcelana
- 1 Juego Lunch Semi-Porcelana
- 1 Juego Té Semi-Porcelana
- 1 Juego Café Semi-Porcelana
- 1 Juego Copas Talladas
- 1 Juego Copas Whisky Talladas
- 1 Juego Cubiertos inox.



\$ 245

(LEY 18198)

TOTAL 172 Piezas

JUEGO TE



9 Pzas.

PORCELANA

\$ 35.90

(LEY 18198)

Jgo. Copas



74 Piezas

TALLADO A MANO

\$ 109

(LEY 18198)

PORCELANA TSUJI



COMPLETO 12 PERSONAS

\$ 330

(LEY 18198)

Jgo. Copas



74 Piezas

TALLADO A MANO

\$ 145

(LEY 18198)

FUNCIONAL

Jgo. 101 Piezas



INOXIDABLE IMPORTADO Y PULIDO

\$ 109

(LEY 18198)

7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS

- 1 Juego Platos Porcelana
- 1 Juego Lunch Porcelana
- 1 Juego Té Porcelana
- 1 Juego Café Porcelana
- 1 Juego Copas Talladas
- 1 Juego Copas Whisky Talladas
- 1 Juego Cubiertos inox. CAROL



\$ 390

(LEY 18198)

TOTAL 172 Piezas

JUEGO CAFE

9 Pzas.



PORCELANA IMPORTADA

\$ 39

(LEY 18198)

CREDITOS UNICAMENTE A SOCIOS DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES

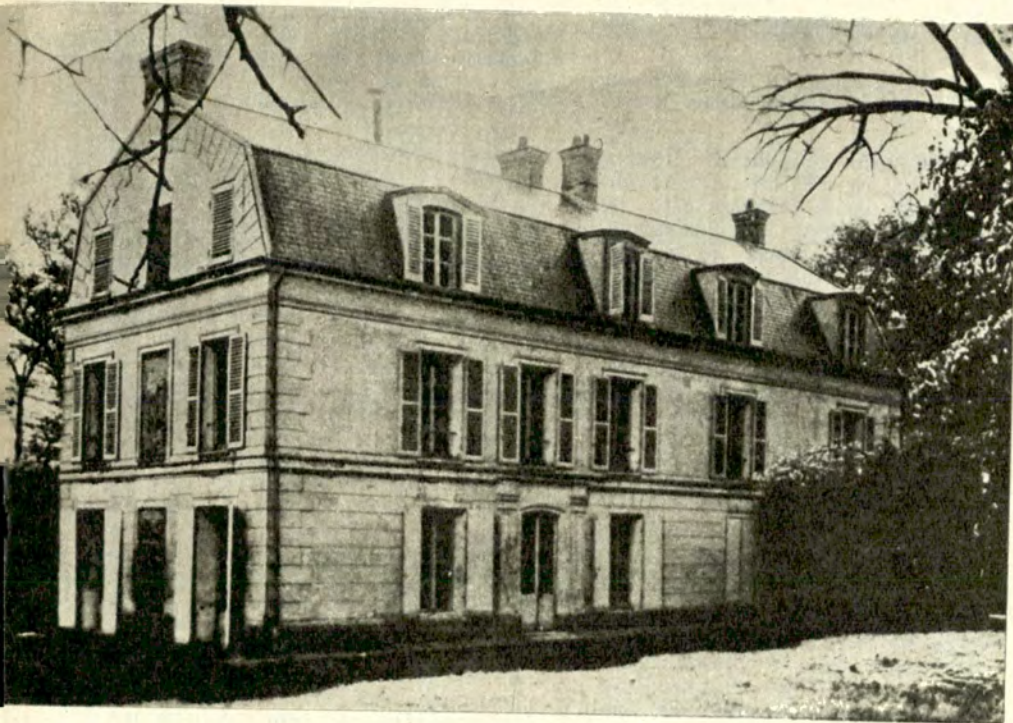
PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5% PARA EMBALAJE CONTRA GIRO



por JIMENA SAENZ
PARA AUTOCLUB

PASEO A GRAND-BOURG

Transitar el Grand-Bourg | de los sagrados recintos
significa encontrarse en uno | de la historia de América



Casa donde el Libertador y su familia pasaban varios meses del año.

Una tarde de verano, una tarde radiante en que el cielo parece más azul y en que el sol cae a pico en un día caluroso y diáfano, decidimos hacer una excursión por los alrededores de París, hacia el castillo de Fontainebleau.

¡Qué placer el de deslizarse en un automóvil con techo descubierto por la autopista que lleva a Orly! Pero la autopista dura poco y pronto retomamos la ruta a Fontainebleau. Sin embargo, y aunque añoro el ansiado castillo donde vivieron Napoleón y los reyes de Francia hay otro punto en el mapa que me intriga: dos pequeños pueblos apenas indicados que dicen lacónicamente, uno Petit-Bourg, y otro, muy cerca, Grand-Bourg. Es a

este último adonde ordenaremos al asombrado chófer que nos conduzca. Como argentinos, no es justo que dejemos de lado en nuestro paseo al célebre "chateau", esa sencilla casa de veraneo bien francesa, en un lugar sombrío y solitario, donde pasara tantas veces el verano el general San Martín y que fue reproducida en Buenos Aires en la plaza del Barrio Parque.

Pero el chófer se niega y nos cree locos. ¿Grand-Bourg? ¿Qué hay que ver en Grand-Bourg? ¿Y el chateau de Fontainebleau?

Dejamos de lado la ruta y nos internamos en zigzagueantes caminos laterales asfaltados; es lo que siempre me asombra en Europa: la can-

tividad de buenos caminos en lugares al parecer desiertos e inhabitados.

Quintas y chacras

Estamos a 45 kilómetros de París y a 15 de Fontainebleau; el desvío es hacia la izquierda y muy pronto encontraremos un pueblito que es sin duda Grand-Bourg. En alguna época, tal vez en el siglo XVI, se lo llamó así para diferenciarlo de su vecino Petit-Bourg, donde tuvo su propiedad el Marqués de Aguado, amigo de San Martín. Hoy nos parecen ambos demasiado pequeños para hacer esas distinciones.

Una calle bordeada de quintas y chacras; sólo se ven anchos paredones y árboles verdes detrás de ellos. La calle continúa y esta vez nos guiamos por el instinto: al final, en una esquina, una pared como las demás pero cubierta de placas, nos anuncia que hemos llegado a la meta. Nos entretendremos mirando las placas de muchísimas comisiones e institutos argentinos, colocadas cerca de la reja de entrada, hasta que nos abren. Una monja aparece en la puerta y le explicamos nuestra condición de argentinos, compatriotas del general, antiguo dueño de la propiedad. Entreveo un patio y luego un jardín de hermosos árboles, una verdadera quinta apacible. Nos llevan a un pequeñísimo vestíbulo donde se destaca un retrato de José Pacífico Otero, el descubridor de la casa y conocido biógrafo de San Martín. La monja explica que el inmueble es actualmente un convento: pertenece a la *Congregación de Notre Dame de Sion*, y las religiosas han cambiado toda la disposición de la casa del general argentino. Desde un reclinatorio ubicado en un ángulo, nos hace mirar la capilla actual que era el antiguo salón. Es difícil imaginar esa capilla —a la que no se puede entrar porque es de clausura— como el salón donde el prócer recibiera a Florencio Varela, Alberdi, Sarmiento y otros argentinos que lo visitaron en su retiro.





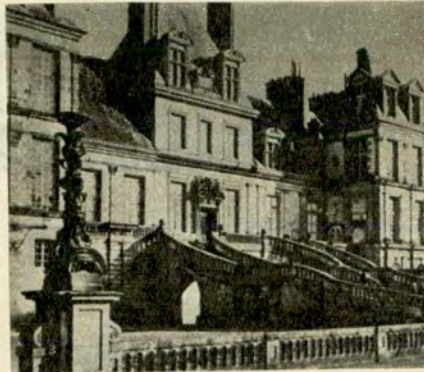
Réplica de la casa de Grand Bourg en Buenos Aires. Presencia del prócer.

Y sin embargo esa casa comprada por San Martín en 1834 ¡cuántas satisfacciones diera a su dueño! Desde allí escribía a Molina, uno de sus amigos mendocinos: "Mi vida sigue como desde el principio en ésta, enteramente aislado. Paso en mi pequeña casa de campo ocho o nueve meses del año. Toda mi distracción está reducida a mi pequeña familia, la que con sus esmeros por mí y por su buena conducta, hace mi vejez muy feliz".

Testimonios

Los estudiantes argentinos residentes en París solían visitar al general los domingos, ocasiones en que él cocinaba un "pucherete" para recordar la patria lejana. Se iba en tren hasta Ris y allí se tomaba un carruaje que recogía a los visitantes. También se podía ir por el Sena. El tren, llamado "camino de hierro", y el vapor, eran novedosos medios de transporte en la década del 40, y fascinaban a los viajeros argentinos que no los tenían en su patria. Escribió Florencio Balcarce, el poeta, hermano del yerno del general:

"Tengo el placer de ver a la familia un domingo sí y otro no. Iría todas las semanas si los buques de vapor estuvieran del todo establecidos. El general goza a más no poder de esa vida solitaria y tranquila que tanto ambiciona. Un día lo encuentro haciendo las veces de armero y limpiando las pistolas y escopetas que tiene, otro día de carpintero y siempre pasa así sus ratos en ocupaciones que lo distraen de otros pensamientos y lo hacen gozar de buena salud. Mercedes se lo pasa lidiando con las dos chiquitas que están cada vez más traviesas."



El célebre castillo de Fontainebleau se encuentra cerca del Grand Bourg.

Alberdi visita la quinta en 1843 y la describe así: "El terreno que forma el resto de la posesión está cultivado con esmero y gusto exquisito. No hay un punto donde no se alce una planta estimable o un árbol frutal. Dalias de mil colores, con una profusión extraordinaria llenan de alegría aquel recinto delicioso."

"...He visitado su gabinete lleno de sencillez y método de un filósofo. Allí, en un ángulo de la habitación, descansa impasible, colgada al muro, la gloriosa espada que cambió un día la faz de la América Occidental."

El joven general

Sarmiento agregará más detalles: "He pasado con él (San Martín) momentos sublimes que quedarán para siempre grabados en mi espíritu. Solos un día entero, tocándole con maña ciertas cuerdas, reminiscencias suscitadas a la ventura, un retrato de Bolívar que veía por acaso. Entonces, animándose la conversación, lo he visto transfigurarse y desaparecer a mi vista el campagnard de Grand-Bourg, y presentármese el general joven, que asoma sobre las cúspides de los Andes paseando sus miradas inquisitivas sobre el nuevo horizonte abierto. Sus ojos pequeños y nublados ya por la vejez, se han abierto un momento, mostrándome aquellos ojos dominantes de que hablan todos los que lo conocieron; su espalda encorvada por los años se había enderezado, avanzando el pecho rígido como el de los soldados de línea de aquel tiempo; su cabeza se había echado hacia atrás, sus hombros bajándose por la dilatación del cuello y sus movimientos rápidos, decisivos, semejabán al del brico corcel que sacude su ensortijada crin, tasca el

freno y estropea la tierra. Entonces la reducida habitación en que estábamos se había dilatado, convirtiéndose en país, en nación; los españoles estaban allá; el cuartel general aquí, tal ciudad acullá; tal hacienda, testigo de una escena, mostraba sus galpones, sus caserías y arboledas en derredor de nosotros".

Sarmiento se exalta al conversar con el libertador. Reconocemos en él al periodista, siempre ávido de conocer a personajes célebres, siempre dispuesto a aprender algo nuevo de la vida, romántico en su estilo, en sus comparaciones, en sus intenciones.

Romanticismo y nostalgia

También Florencio Varela había visitado esa propiedad en 1844, y dice hablando de San Martín: "tiene delirio por sus nietitas cuya única maestra es la madre, joven perfectamente educada y capaz, que sueña con Buenos Aires y se esfuerza en que sus hijitas no olviden el nombre de esa patria y la lengua nacional... Hoy, durante la comida el general me habló mucho de Buenos Aires. A los postres el joven Balcarce le dijo: —Padre, si usted quiere beberemos por la satisfacción de tener con nosotros al señor Varela y por su próximo regreso a su familia".

La casa se mantiene con sus paredes blancas y su techo de negra pizarra tal cual la vieron los ojos de esos ilustres visitantes. San Martín la vendió en 1849, un año antes de morir y cuando ya estaba establecido en Boulogne-sur-mer, a Eduardo Plavier, y en 1862 pasó a poder de la Congregación de Notre Dame de Sion.

Muy cerca de la quinta, a tres o cuatro cuadras, bajando por la calle en pendiente, corre el Sena, el célebre río cuyas aguas, poco después, separarán a París en dos "rives", la "gauche" y la "droite". Los árboles del camino proporcionan la sombra necesaria, tanto para protegernos del sol como para meditar en aquellos últimos años del retiro del general San Martín. El lugar es romántico, íntimo, placentero. Ningún ruido turba el reposo campestre de la tarde dominical.

Más allá, siguiendo por la ruta, llegaremos al castillo de Fontainebleau, resumen de la historia de Francia. Veremos la escalera en donde Napoleón se despidió de sus tropas después de la batalla de las Naciones; las habitaciones de Pío VII, el Papa prisionero; la sala de baile de Enrique II y Diana de Poitiers, el lago y el islote con el pabellón octogonal...

El castillo impresiona por su magnificencia, su lujo, su refinamiento, su riqueza. Pero estamos impresionados aún más por una casa sencilla, "une petite maison de campagne", como se la llamaba, estrechamente unida a la historia americana, en la cual pasó quince años de su vida el general San Martín. El Libertador. ♣



SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

SEGURO DE VIDA COLECTIVO SIN EXAMEN MEDICO

DOBLE INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE
INDEMNIZACIONES ADICIONALES POR ACCIDENTE Y
BENEFICIO POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE

Fecha

Socio: Cat. N°

Apellido(s) Nombre(s)

solicita su incorporación al Seguro de Vida Colectivo, contratado por el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO con la Caja Nacional de Ahorro Postal, que cubre los riesgos de muerte e incapacidad del asegurado, y en un todo de acuerdo con las Condiciones Generales y Especiales de la Póliza N° 14.295, exclusiva para socios de la Entidad, suministra los siguientes datos:

Domicilio para el seguro T. E.
(Calle y número)

Localidad F. N. Provincia

DOCUMENTOS DE IDENTIDAD		FECHA DE NACIMIENTO			Indicar capital a asegurar utilizando como base la tabla impresa al pie. \$
L. E. o L. C. N°	D. M.	Día	Mes	Año	
C. de I. N°	Expedida por				

BENEFICIARIOS		
NOMBRE(S) Y APELLIDO	PARENTESCO	DOCUMENTO DE IDENTIDAD (de ser posible)
.....
.....

Si en oportunidad de hacerse efectivo este seguro alguno de los beneficiarios fuere menor de edad, el importe que le correspondiere deberá pagarse al padre o a la madre en ejercicio de la patria potestad. (En caso de que el asegurado no desee esta cláusula deberá testarla.)

¿Tiene o ha tenido otro seguro de vida por intermedio del A. C. A.? N° de certificado

Autorizo al principal a aplicar a gastos de administración, bonificaciones por producción, cobranzas y atención de este SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS, las utilidades que eventualmente pudiera arrojar la Póliza colectiva.

Declaro conocer y aceptar las condiciones básicas impresas al dorso de esta solicitud.

.....
Firma del solicitante

RESERVADO PARA EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

DATOS RELATIVOS AL INGRESO	
Carta N°	Fecha
Boleta N°	Fecha
Dependencia	CODIGO:
Importe Ingresado	
Recaudación	(Intervino)

I N F O R M A C I O N						
SIST. DE DATOS	CODIGOS			SEGURO DE VIDA		PRODUCCION
	PROVINCIA	LOCALIDAD	CORREO	FICHA	CERTIFICADO	ORDEN N°

RESERVADO PARA EL A.C.A.	
Certificado N°	
Fecha de incorporación	
Vigencia	
Fecha de ingreso al A.C.A.	
Vencimiento de primas	



SEGURO DE VIDA COLECTIVO

SIN EXAMEN MEDICO

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

CON DERECHO A SUSCRIBIR SEGURO DE VIDA PARA CONYUGE

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

CAPITALES ASEGURABLES SEGUN LA EDAD

IMPORTES EN PESOS SEGUN LEY 18.188 - VIGENCIA 1-1-70

3 MESES DE CARENIA SIN PAGO DE PRIMAS			PRIMA TRIMESTRAL (1,50 % mensual del capital asegurado)
HASTA 40 AÑOS	DE 41 A 45 AÑOS	DE 46 A 50 AÑOS	
10.000.—	10.000.—	10.000.—	45.—
15.000.—	15.000.—	15.000.—	67,50
20.000.—	20.000.—	20.000.—	90,—
25.000.—	25.000.—		112,50
30.000.—	30.000.—		135,—
40.000.—			180,—

6 MESES DE CARENIA SIN PAGO DE PRIMAS			PRIMA TRIMESTRAL (2 % mensual del capital asegurado)
DE 51 A 55 AÑOS	DE 56 A 60 AÑOS	DE 61 A 65 AÑOS	
3.000.—	3.000.—	3.000.—	18,—
5.000.—	5.000.—		30,—
7.000.—			42,—
10.000.—			60,—

CONTRATADO CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

INFORMES:

En las dependencias propias, representaciones, estaciones de servicio adheridas en todo el país y en Casa Central, Av. Libertador 1850, Buenos Aires

ESCRIBIR A MAQUINA O LETRA TIPO IMPRENTA

REMITA ESTA SOLICITUD DEBIDAMENTE CUMPLIMENTADA, CONJUNTAMENTE CON EL IMPORTE CORRESPONDIENTE A LAS PRIMAS INDICADAS, EN TABLA ADJUNTA

CORTE POR LA LINEA DE PUNTOS

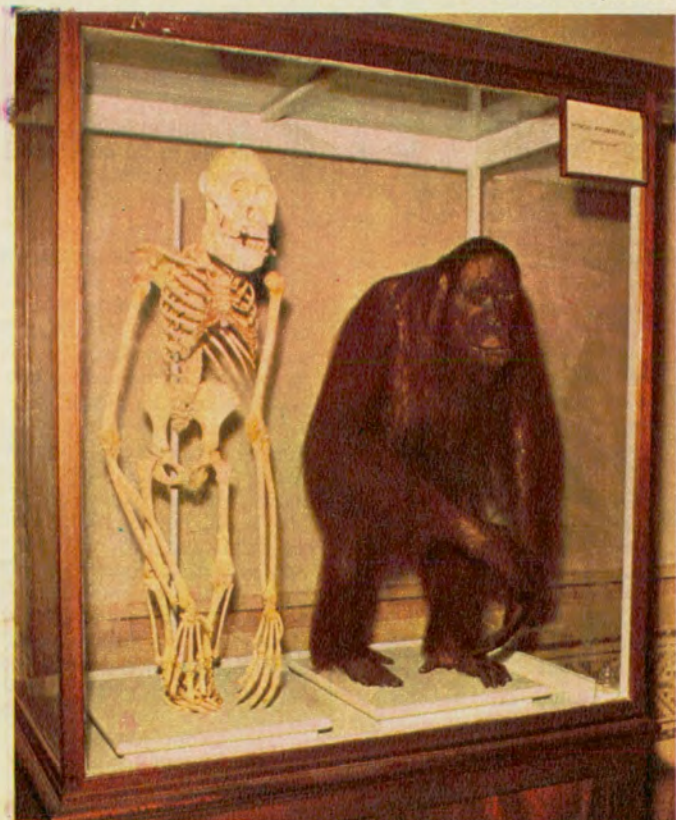
PUBLICIDAD A.C.A.

CORTE POR LA LINEA DE PUNTOS



El Museo de Historia Natural de LA PLATA

Pongus pigmaes (orangután), junto a su propio esqueleto.



El gran legado de Francisco P. Moreno, un argentino ejemplar apasionado por la naturaleza

por DALMIRO CORTI

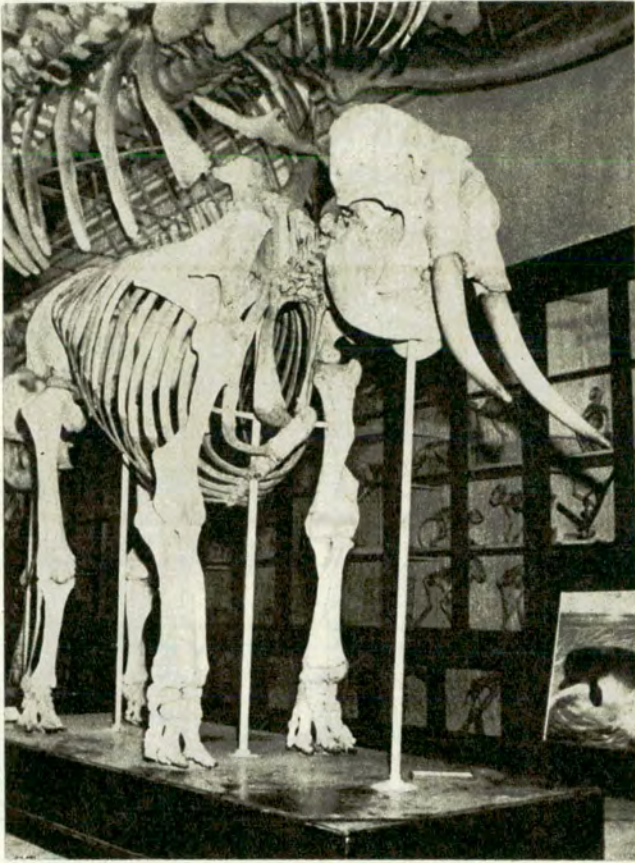
PARA AUTOCLUB

El Museo de La Plata, destinado al estudio de las Ciencias Naturales, cuenta con notables antecedentes que se remontan al nacimiento de la nacionalidad. Haremos *cronología* sobre el tema, para ubicarlo luego. Un decreto del Primer Triunvirato y a inspiración de Rivadavia, fundaba en Buenos Aires el primer Museo de Historia Natural del país. No obstante, las condiciones de inseguridad de la época hacían difícil la realización del anhelo de adelanto de aquellos

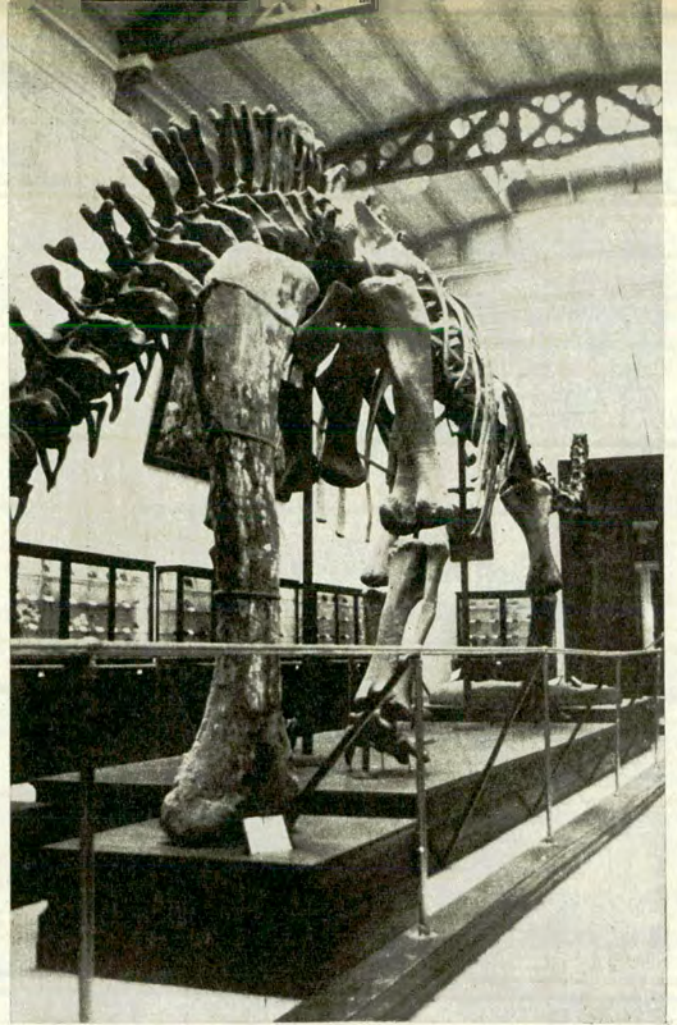
prohombres. Por eso la creación fue languideciendo, hasta que el mismo Rivadavia había de reiterar aquel impulso de progreso por decreto de 31 de diciembre de 1823, reuniendo y ubicando las escasas piezas existentes, en la parte alta del Convento de Santo Domingo.

En el año 1854 hubo una fundación similar: el Museo Nacional de Paraná, instituido por Urquiza, que estuvo bajo la dirección de Alfredo Du Graty. Paralelamente, el mismo año se fundaba la





Elephas Africanus. El elefante es considerado hasta hoy el animal de mayores dimensiones de cuantos existen sobre el globo terráqueo. Es oriundo de Asia y de Africa.



Diplodocus Carnegii. Réplica del esqueleto hallado por el profesor W. J. Holland en el estado de Wyoming. Fue donado al Museo por el famoso filántropo Dale Carnegie.

"Asociación Amigos de la Historia Natural del Plata" la que, a propuesta de Burmeister se transformó en 1866 en *Sociedad Paleontológica*: fue su iniciador y fundador Francisco Javier Muñiz (1795-1871), actuando como secretario Manuel Ricardo Trelles. Al ir cambiando su orientación, terminó por desaparecer.

Debió pasar bastante tiempo para que apareciera el verdadero orientador científico del Museo de Buenos Aires, que lo fue el doctor Carlos G. Burmeister (1807-1892), quien desde 1862 y por espacio de treinta años lo dirigió hasta su fallecimiento. El museo había ya pasado a ocupar el edificio de la Universidad, en Perú y Alsina y había sido su director el médico italiano Carta, aunque su ayudante Carlos Ferraris fue el que ordenó las colecciones y embalsamó algunas aves.

Burmeister fue encargado por el presidente Sarmiento para constituir la Academia de Ciencias Exactas de Córdoba y reformar la Universidad de San Carlos, a la que agregó la Facultad de

Ciencias Matemáticas y Físicas, cuya trayectoria ya había iniciado Muñiz. Burmeister renuncia a sus tareas en Córdoba ante Sarmiento (1874) y se dedica únicamente al "Museo Público de Buenos Aires".

Entre tanto hemos llegado al 20 de setiembre de 1880, en que se sanciona la ley según la cual la provincia cede la ciudad de Buenos Aires para capital de la República, "con todos los edificios y establecimientos públicos situados en ella": implícitamente queda dispuesto que el museo del Primer Triunvirato pasará a la Nación.

El Museo de La Plata

Antecedentes históricos dignos de recordación originan la vida del que luego adquiriría renombre universal, con el nombre de "Museo de La Plata". Comencemos desde sus orígenes.

En 1863, un comerciante "criollo" de origen español, don Francisco F. Moreno, se instalaba con su familia en un edificio de dos plantas

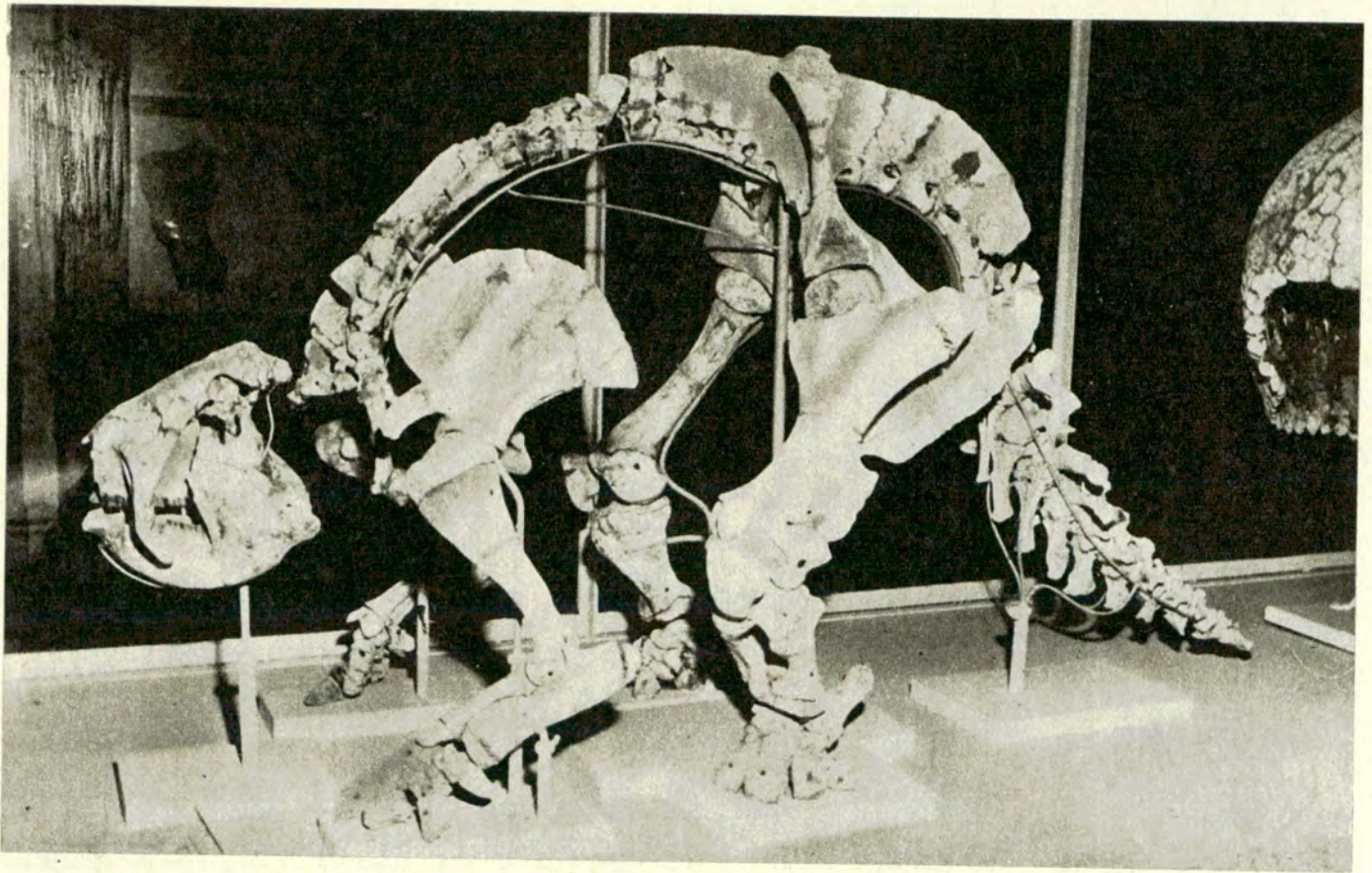
que mandó construir en las "afueras" de Buenos Aires (esquina de Uruguay y Piedad). Era su hijo mayor Francisco Pascasio Moreno (1852-1919), que contaba once años. Este niño intrigaba a los vecinos porque se pasaba observando el friso de mármol de la casa, incrustado de "caracoles" que marcaron su inclinación al estudio de la naturaleza. Fomentaba esa propensión una tía vieja que, viniendo de Flores, traía al estudioso piedras varias, puntas de flechas o armas antiquísimas, que obtenía en sus largos viajes desde los confines del Uruguay hasta la Colonia. La colección de Francisco se agrandaba.

Francisco ingresó como pupilo al Colegio San José de Catedral al Norte. Allí, mientras cursaba, leía libros de viajes y de temas de su predilección, que luego recordara en su ensayo de 1893: "Por un ideal".

El pupilaje duró tres años, junto a sus hermanos Josué y Eduardo. Con ellos formó una sociedad "científica", que pronto se disolvió por no ser de análoga inclina-

ción estos últimos. Y Francisco siguió solo. El director del colegio, M. Chanalet, tenía igual pasión coleccionista que los Moreno y poseía su "museo" de animales varios embalsamados. Chanalet alentaba a los coleccionistas; pero un día debió ausentarse a Europa y Francisco resolvió formar su propio "museo".

En una ocasión el padre llevó a los tres de paseo por San Benito de Palermo, cerca de la avenida de las palmeras, donde hallaron restos de pedregullo quedados desde la época de Rosas, que encerraban un tesoro para el futuro naturalista: ágatas, partes de geodas con amatistas, etc., que fueron a engrosar el "museo", émulo del de Chanalet. Consiguieron del padre el consentimiento para utilizar el mirador de la casa para el ensanche; así nació el "Museo Moreno" que, andando el tiempo, sería la piedra básica del Museo de La Plata, como recuerda la "Guía del Museo de La Plata": "reunió las primeras piedrecitas de las colecciones que más tarde hablan de



Glyptodon stercoralptes. Este animal abundaba en las provincias del Litoral: Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes.

Busto de Francisco P. Moreno ilustre fundador del Museo de Ciencias Naturales de La Plata, Pcia. de Buenos Aires.



formar el núcleo inicial del Museo de La Plata".

El instituto acentuaba su progreso con donaciones de inestimable valor, como las de *misia* María Sánchez de Mendeville y su hija Florencia Thompson Lezica, que originaron la "sección histórica" con mil objetos de diversa índole.

Francisco aprendió etnografía con un ex esclavo africano casi centenario, "el negro Cayetano", que las nombradas *misias* María y su hija le enviaban para esos estudios. La suerte quiso que a los fondos de la casa solariega de los Lezica viviera don Manuel Beltrán, que había formado su "museo" en un altílo, con mariposas, pájaros embalsamados, piezas de porcelana antigua, modelos de barcos, etc., y estaba en comunicación.

Entre los que frecuentaban la casa paterna se contaba el doctor Juan María Gutiérrez (1809-1878), rector de la Universidad de Buenos Aires, que exaltaba las bellezas americanas y era escuchado con unción por la familia, despertando en todos el amor a la naturaleza y a la patria. Más tarde el explora-

dor Moreno habrá de dedicarle el homenaje cuando, en busca del paso del Vuriloche, descubre un lago de encanto que es una de las maravillas de Nahuel Huapi y le da el nombre de Gutiérrez.

A su regreso de Europa, M. Chanalet obsequia a Francisco algunos moluscos y pequeños peces y huesos, que "rasca" bajo un aguairibay, mientras continúa la búsqueda junto a los hermanos, de "piedritas" y pequeños objetos para el avance del museo.

Con Burmeister

Al renovarse el empedrado de la calle Alsina, frente al "Museo Público" que dirigía Burmeister encuentran, en la descarga de una carra de piedras, un trozo de gneis y, después de algunas vacilaciones, entran para consultar con el sabio Director. Son recibidos cordialmente y obtienen toda la información buscada y muchas enseñanzas más y, además, el ofrecimiento de Burmeister de visitar el "Museo Moreno", cuyo director, Francisco, tenía quince años. Burmeister exigía alguna donación, aun-

que se convirtió en el director científico: les permitía conocer las existencias del Museo Público de Buenos Aires, donde abundaban los fósiles, animales embalsamados, minerales y algún ejemplar único en esa época. Reconociendo los méritos de Francisco, su maestro ha nombrado a unas piezas fósiles como de *Dasyopus Morenoi*. Esto enorgullece al pequeño naturalista y lo estimula aún más.

La sociedad fraterna se disolvió el 9 de agosto de 1868, quedando Francisco como único director. El museo seguía creciendo.

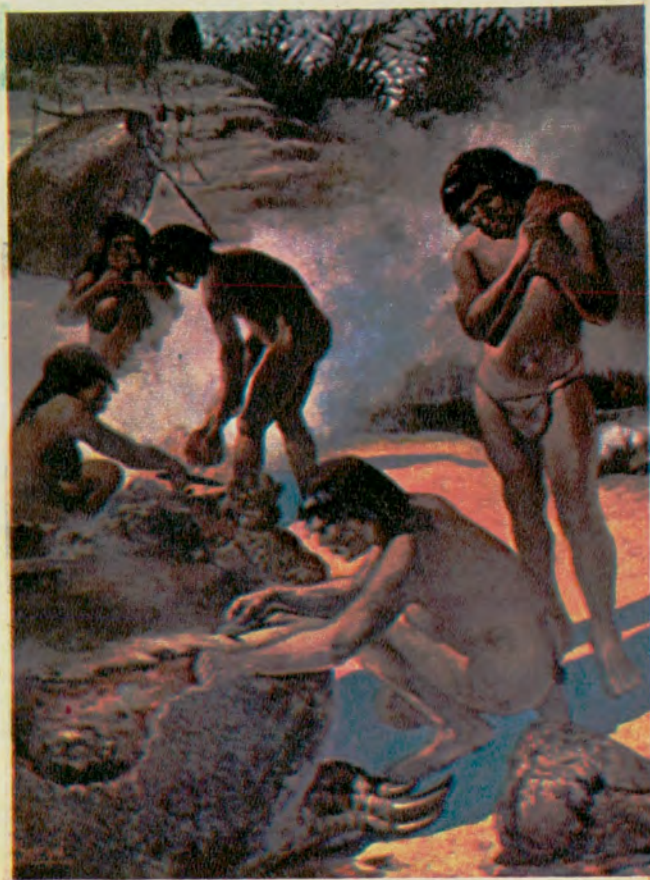
En 1870 la familia Moreno se trasladó a una quinta de la calle Caseros, abarcando ocho manzanas comprendidas entre las calles Caseros a Brasil y Deán Funes a Catorce. Moreno llevó allí sus colecciones en cajas de cartón y una estantería rústica conteniendo sus libros sobre viajes y exploraciones en América. Ahora disponía de una pieza más amplia que el "mirador" de la calle Piedad. No obstante, el local le resultó algo estrecho, por lo que el padre, alentando su vocación, hizo construir para él un cuerpo de edificio de diez por quince metros, des-





"Esmilodonte", por Emilio Coutaret. Los cuadros del Museo tienen un gran contenido científico y didáctico.

"Descuartizando un gliptodonte", óleo de Luis de Servi exhibido en el Museo. Una lección de paleontología.



tinado a museo y laboratorio, y otro de diez por cinco para biblioteca. La instalación ocurrió en 1872, al cumplir Francisco sus veinte años. El arquitecto Arning había sido consultado para el proyecto: Francisco impulsó el estilo clásico helénico, idéntico al que más tarde impondría para el grandioso Museo de La Plata. Burmeister estuvo en la inauguración y siguió de cerca el aumento del material paleontológico, antropológico y geológico del museo.

Encadenado a su vocación, Moreno continuaba estudiando y trabajando. Llegó a hacer una división en el salón y allí instaló su habitación, por lo que se dijo que vivía como un anacoreta.

Entretanto han ocurrido hechos singulares relativos a su especialidad, que lo deciden a efectuar su "Viaje a la Patagonia Austral 1876-1877", cuya lectura recomendamos y nos evitará mayores detalles de la nueva forma de actuar de nuestro biografiado.

A mediados de 1877 el Dr. Ernesto Quesada había efectuado una visita al Museo, junto con su padre el doctor Vicente G. Quesada, a la sazón ministro de gobierno de la provincia. Este se apresuró a enviar un mensaje a la Legislatura haciendo notar "la conveniencia de la creación de un museo de antigüedades americanas para guardar en él las curiosidades arqueológicas y antropológicas que se descubran en nuestros territorios, todavía inexplorados, vestigios de un pasado perdido y, cuyas reliquias, clasificadas científicamente, servirían para la solución de complicados problemas". Dejaba entrever la posibilidad de que la institución de Moreno le sirviese de base. Moreno aceptó sin reservas y efectuó la donación, que a su vez se aceptó por ley de 17 de octubre de 1877. En un folleto titulado "El Museo de La Plata", Moreno da el detalle del material entregado. Por último, un decreto del Gobierno de la provincia, de fecha 13 de noviembre de 1877 nombra a Francisco P. Moreno "director y único empleado del Museo". Empero, la situación financiera era difícil y por ese motivo se resolvía que las colecciones "se guarden por ahora y con arreglo a las condiciones de la donación, en el edificio propiedad de la familia del

donante". No obstante, las dificultades para esa financiación quedaron resueltas con la creación de la "Sociedad Protectora del Museo Antropológico y Arqueológico de Buenos Aires", a iniciativa del mismo ministro de Gobierno, doctor Quesada. Y el 1° de agosto de 1878, el museo obtiene el auspicio de las esferas oficiales y privadas. Mientras, seguía en funciones el Museo y el material científico aumentaba incesantemente.

Este Museo fundado en la ciudad de Buenos Aires siguió funcionando paralelamente a aquel de 1812 (Museo Público de Buenos Aires), hoy Museo de Ciencias Naturales "Bernardino Rivadavia", que dirigía Burmeister. Y así llegamos a la sanción de la ley de 6 de diciembre de 1880 en que la provincia cede la ciudad de Buenos Aires para Capital Federal.

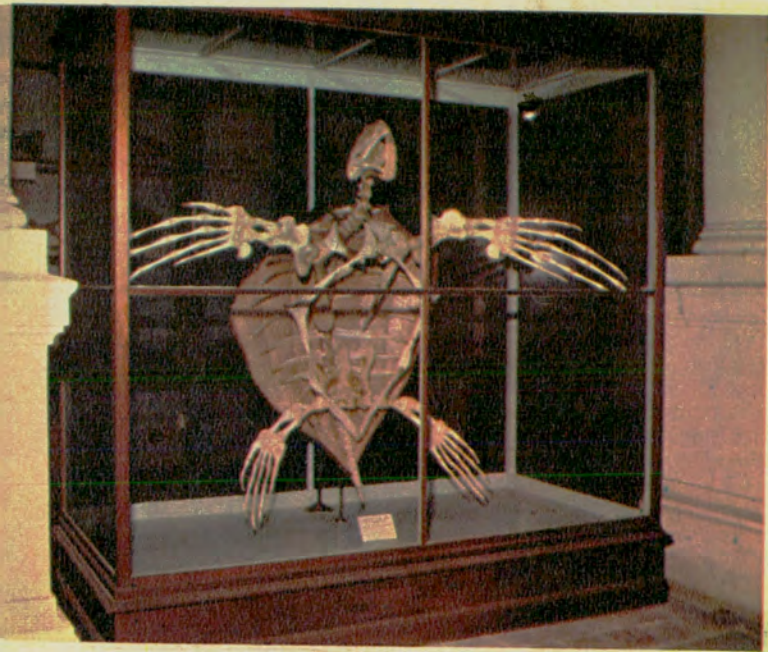
Gobernaba la provincia Dardo Rocha, el fundador de La Plata. Entre sus resoluciones se cuenta el decreto de 6 de mayo de 1881, de apertura de concursos de planos y presupuestos para edificios a construir: casas de Gobierno, Legislatura, de Justicia, Municipal, templo católico, policía, bomberos, cárcel. Al día siguiente, otro decreto encargaba al Departamento de Ingenieros la presentación de planos para aquéllos y agregaba Museo, Biblioteca, Observatorio Astronómico, Caja de Ahorros, Hospital, cementerio, matadero, etcétera.

El traslado

La Plata fue fundada el 19 de noviembre de 1882, y en ella se instaló en parte el gobierno, en edificios improvisados y muchos en vías de construcción. Pero para algunos no convenía el traslado a La Plata del Museo Público de Buenos Aires, dado el riesgo de pérdidas irreparables en sus colecciones. De tal manera, la Provincia adquiriría su capital, mientras Buenos Aires tenía dos museos. Rocha terminaba la gobernación (1° de mayo de 1884) y el Museo no se erigía. El gobierno nacional (Presidencia de Roca) se había comprometido a pagar a la Provincia el importe del Museo de Buenos Aires, pero no lo había hecho, hasta que ascendió al gobierno el su-



Trajes de danza de indios del altiplano (Collas) y adornos de indios bolivianos.



Esqueleto y caparazón de tortuga gigante. El Museo de Historia Natural posee colecciones de fama mundial.

cesor de Rocha, doctor Carlos D'Amico. En carta de Roca, el 7 de julio de 1884, puede leerse "...Respecto al Museo y Biblioteca no hemos de hacer cuestión de dinero..."

Por ley de 19 de setiembre de 1884, pasaba a la

Nación el Museo Público, en local cedido por la Universidad, junto con la Biblioteca de Buenos Aires, debiendo la Provincia preparar los establecimientos que los reemplazarán.

El doctor Carlos D'Amico sucedió a Rocha el 1º de ma-

yo de 1884 y, aunque ya era admirador de Moreno y su obra, dio un decreto (17 de setiembre de 1884) fundando el "Museo de La Plata". Los recursos provinciales eran escasos (su presupuesto, seis millones de pesos), aparte de otras dificultades. D'Amico estimó necesario "terminar la obra de la nueva ciudad fundada por su antecesor"... "continuando por lo demás, sin vacilar, la gestión administrativa y política, como si no se hubiera perdido a la antigua ciudad capital..."

Obtenida la contestación afirmativa de Moreno para la fundación platense, fueron nombrados directores de la obra los arquitectos Heyemann (alemán) y Aberg (sueco). En octubre se abren los cimientos, mientras Moreno ha debido trasladar el Museo a La Plata, por orden del gobierno provincial. Sin estar terminada la obra, tuvo que instalarlo en locales varios, y luego en los bajos del Banco Hipotecario Provincial (hoy sede de la Universidad Nacional de La Plata). Moreno cuida celosamente el difícil traslado, y dice: "He sido tratado de

megalómano porque he pensado dotar a mi provincia natal de un gran museo, dedicando mi vida a conseguirlo".

El Museo de La Plata se abre al público en 1889, después de realizada su construcción por una suma que hoy resulta irrisoria: 300.000 pesos.

Comienza ahora una era de acelerado progreso científico, a cargo del doctor Moreno, que durará quince años, hasta que la Provincia de Buenos Aires vuelve a perder su Museo, creación única de Moreno, al ser nacionalizado, a la par de otros institutos provinciales, como la Universidad de La Plata, cuyo primer rector fuera Dardo Rocha. Precisamente esta modificación quita jerarquía al Museo y le anexa la "Escuela de Química y Farmacia" provincial, y otras creaciones. Moreno está en contra de tales medidas y se retira definitivamente del Museo, que había sido la pasión de su vida. Pero, más adelante, el tercer Director, doctor Luis María Torres, consigue que el Museo se libere de institutos ajenos a su finalidad y sólo contenga a la Facultad de Ciencias Naturales, que debe considerarse su hija legítima. En la actualidad la Universidad de La Plata aplica la denominación de *Facultad de Ciencias Naturales y Museo*, a la creación de Francisco P. Moreno.

Una visita proficua

Tal visita, bien planeada como orientadora para el conocimiento de las ciencias naturales debe tender a resultar una práctica *lección de cosas*, pues pedagógicamente hablando, habrá de desarrollar el espíritu de observación, presentando al curioso investigador objetos verdaderos que han de despertar su intuición ante la realidad de las cosas presentes.

Nos hallamos frente al soberbio edificio del Museo, de estilo arquitectónico clásico, helénico, cuyas líneas, hemos dicho, fueron inspiradas por el mismo Moreno. A ambos lados de la escalera central vemos la *custodia* de un par de *smilodontes* restaurados en piedra. Situadas bajo el friso del frente, una

serie de hornacinas con bustos de sabios de fama universal: Lamarck, Bouchet de Perthes, Winkelman, Blumenbach, Linneo, Cuvier, Humboldt, Azara, Darwin, D'Orbigny, Broca y Bravard. La portada majestuosa, con columnas corintias, da acceso al edificio. El frente posterior es de estilo jónico, que luego fue modificado.

Son muy conocidas las fotografías del Museo, mostrando su forma ovalada, pero debemos notar que esto obedece al pensamiento científico expuesto por Gaudry, el paleontólogo francés, al inaugurar su museo de la especialidad.

En la rotonda de acceso se rinde justiciero homenaje al fundador, doctor Francisco P. Moreno, con un busto de mármol blanco sobre vigoroso pedestal de granito rosado, inaugurado durante la dirección del doctor Luis María Torres, que había actuado cuando Moreno dirigía el Museo.

Ya allí comienza nuestra meditación frente a los cuadros de la prehistoria de la Tierra, firmados por notables artistas de la ciudad, argentinos y extranjeros. Tales una cacería prehistórica de mastodonte y gliptodontes; escena de la vida del hombre primitivo descuartizando un gliptodont.

Y en el anillo superior de la rotonda, paisajes argentinos y restauración de la vida indígena o ejemplares típicos de la fauna pampeana.

Viaje por el tiempo

Se halla agotada la "Guía del Museo de La Plata", que constituye un verdadero tratado de Historia Natural, pero conviene comenzar la visita en el mismo orden que ella señala.

A la derecha del visitante, segunda galería, está el Departamento de *Mineralogía y Petrografía, Geología y Geografía física*, con una rica colección de minerales y rocas, meteoritos y cuadros explicativos, mapas, etc. El profesor que lo dirigía, doctor Walter Schiller, consideró que debe conocerse primero la base de sustentación de la Naturaleza terrestre y saber de su comportamiento, demostrado en innumerables cuadros y láminas.

Continuando con el Departamento de *Paleontología*,

siguiendo la dirección indicada, nos hallamos en dominios del fundador. Aclaremos que paleontología significa: estudio de seres antiguos, de los cuales sólo nos restan sus osamentas si son de origen animal, como también los vegetales, fosilizados. Interesa sobremanera en esta sección, la era cuaternaria de nuestro país, porque en ella predomina la *formación pampeana*, que ha sido brillantemente estudiada por argentinos como Ameghino, Moreno, Kraglievich y otros. En el *mesopampeano* aparecen formas exóticas, cuyos precursores no son de formaciones argentinas: el mastodonte, varios géneros de equidos, carnívoros como el *smilodon* (especie de gran tigre con largos colmillos), del cual dos efigies hacen guardia en la escalinata de entrada; el museo posee ejemplares completos, lo mismo que del toxodon.

Para visitar este Departamento conviene tener alguna noción sobre las edades de la Tierra, para ubicar en ellas los animales y vegetales (paleobotánica) que en éstas han vivido. Así se va viendo la evolución de tales seres: en la era *primaria* o *paleozoica* aparecen las formas de vertebrados más simples y algunos helechos. En la *secundaria*, los anfibios, y luego gigantescos *dinosaurios*, de los que el Museo posee muchos restos fósiles. En el *terciario* o *cenozoico* desaparecen los saurios y comienza el gran desarrollo de los mamíferos y también los gravígrados, con el megaterio.

Parece que hasta ahora no se ha podido demostrar la existencia del hombre en el terciario. Al pie de árboles terciarios se han hallado flores o insectos, incluidos en la resina fósil que es el *ámbar*.

En el *cuaternario* y dominio del *mesopampeano* se observa una gran inmigración de géneros exóticos, que no se encuentran en formaciones argentinas antiguas, como mastodonte, *smilodon*, toxodón, edentados gravígrados: *megatherium*, *scelidotherium*, *mylodon* y otros semejantes, y sobre todo edentados provistos de coraza como los *gliptodontes* (que parecen grandes "peludos" o "multas", pero que no son sus antecesores como el vulgo cree). Es la era en que



Calco de un esqueleto de Iguanodon encontrado en la cuenca de Benisart, Bélgica. Es del cretáceo inferior.

aparece el *hombre*, que se designa *antropozoica*.

Aquí también existieron vegetales y plantas marinas que, al caer al mar, se petrificaron con las sales de éste. Otra forma de conservación de maderas es su petrificación. En Neuquén hay bosques petrificados, donde algunos troncos alcanzan 20 metros de largo y uno de diámetro, y en *geysers* de la misma región se tienen vegetales silicificados. En rocas sedimentarias, pizarras, areniscas y calizas también se ven huellas de vegetales aprisionados.

En una vitrina se ve el esqueleto y coraza de *doedicurus*, perteneciente a los clavicaudatos, o sea, cola en forma de clava o maza, con púas cónicas, que aumentarían la fuerza del golpe de esta defensa.

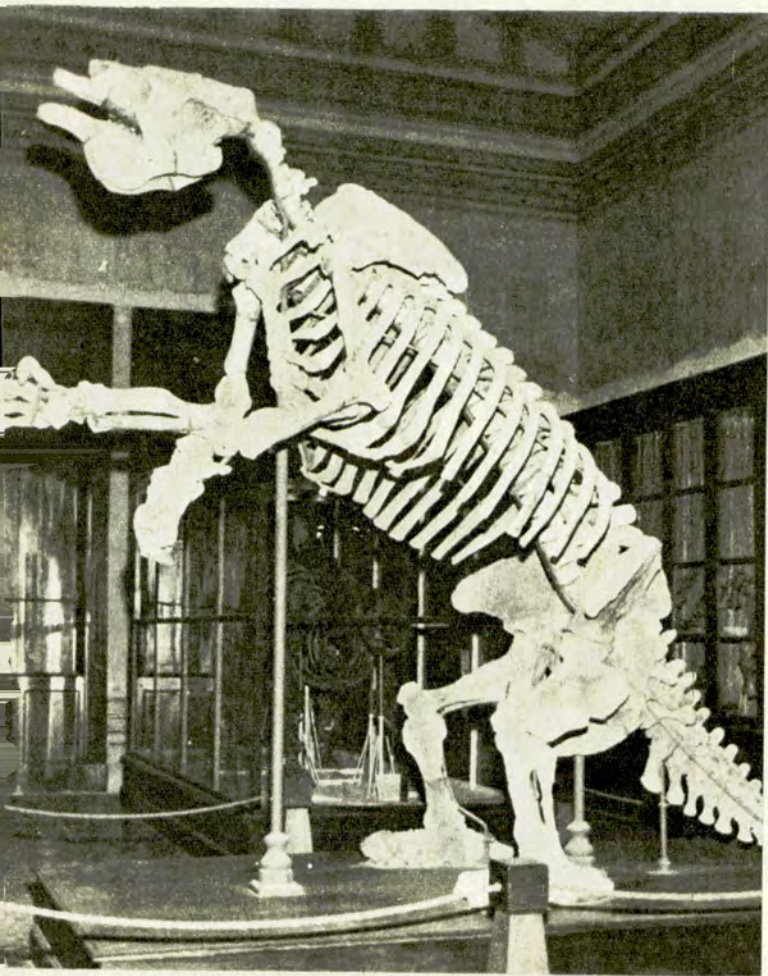
Entre los edentados (no poseen colmillos) se tiene el milodón, cuyo nombre significa diente en forma de "piedra de molino". Los gra-

vígrados se nombran así por su gran peso.

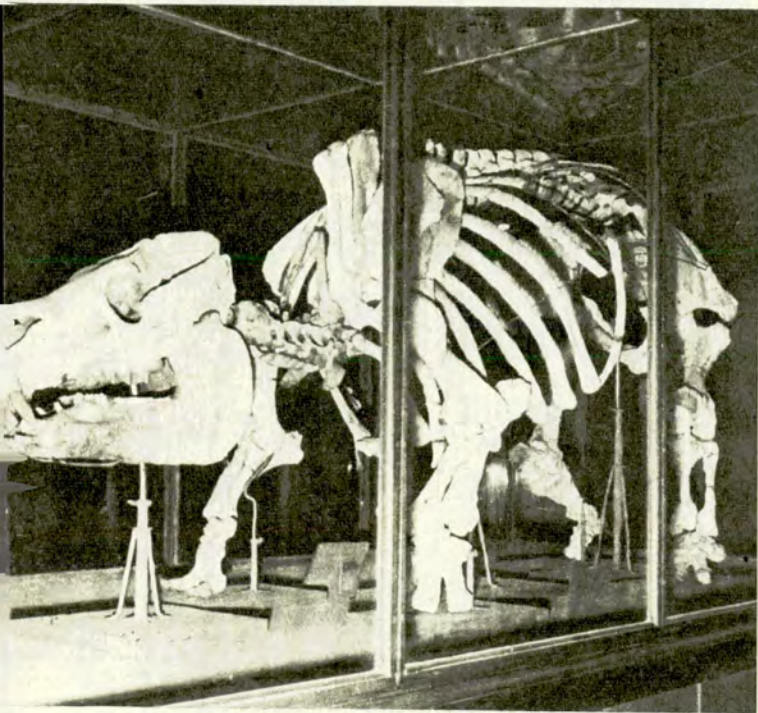
En resumen: los fósiles se describen comenzando por los invertebrados y siguiendo con los vertebrados. La flora fósil también se sigue en orden de antigüedad.

Continuando el recorrido, vamos a dar en el Departamento de Zoología, del que no daremos mayormente detalles, por tratarse de seres de la actualidad, clasificados como indica el tratado del doctor Angel Gallardo, que muchos habrán utilizado en sus estudios secundarios. Además, están en relación con sus antecesores de la sección Paleontología. La sección comprende dos divisiones: osteología y formas destinadas al estudio fisiológico y de anatomía comparada, que se cursan en la Facultad.

Destaquemos que algunos ejemplares vistosos o raros y sus costumbres, se exhiben en lugares bien visibles. Complementariamente, el Jar-



El grabado muestra el esqueleto de un ejemplar de *Toxodon* Burm., unguilado que existió en el período terciario pampeano.



Reunir el numeroso grupo de restos fosiles y reconstruir otros demandó a las autoridades que se han sucedido al frente del Museo muchos años de paciente investigación.

din Zoológico, adyacente al Museo, nos mostrará las actitudes de los animales actuales.

Antropología y Etnografía

El Departamento de Botánica exhibe ejemplares de la flora actual, divididos en maderas de nuestro país y su lugar de origen, un herbario argentino con especies de la provincia de Buenos Aires. En vitrinas, los vegetales medicinales y de aplicación. Mapas fitogeográficos argentino y climático. Y herbarios de gran mérito, como el del doctor Berg, de la Argentina y Chile, y el de Tierra del Fuego, coleccionado por Nicolás Alboff.

Hemos recorrido la elipse del Museo y vamos a dar en la parte terminal, en el vestíbulo de entrada.

Ahora debemos ascender para destinar el mayor tiempo posible a los Departamentos de *Antropología* y de *Arqueología y Etnografía*. En el primero se cuentan los restos óseos de que se dispone para el estudio del hombre en particular. El estudio comienza por el esqueleto y sus características: infancia, vejez, alteraciones según el medio, lo que contribuirá a diferenciar razas, enfermedades y traumatismos accidentales, deformaciones étnicas.

En el cuerpo, según las razas, variaciones en el color de ojos, pelo, etc., y también tatuajes, cicatrices, mutilaciones dentarias y de huesos, cabezas reducidas (jibaras), pintarrajeos, prácticas funerarias y demás, ocurridos en nuestro país y en algunos límites, aparte de algunos extranjeros, para el estudio total.

El Departamento de Arqueología y Etnografía es extraordinariamente importante, habiendo estado a cargo de los doctores Lehmann Nitsche, Lafone Quevedo y Torres. Rico en colecciones argentinas, cuenta con algunas otras americanas. La etnografía contiene las primeras series de restos del pasado prehistórico, reunidas en las exploraciones del doctor Moreno, y con las que fundara el primer "Museo Antropológico y Arqueológico de la Provincia de Buenos Aires" que, con las de Paleontología, son las fundadoras del actual Museo de

La Plata. Se estudian "Los pueblos aborígenes de la República Argentina" en una obra magistral de dos profesores de la casa: los doctores Félix F. Outes y Carlos Bruch, editada en 1910, sobre la base de los materiales que posee el Museo. Agreguemos continuas adquisiciones argentinas, que se suman a otras del Alto Perú y lugares donde se desarrolló la cultura inca.

Dos pequeñas secciones son la egipcia, con momias donadas por el doctor Dardo Rocha, y la más interesante con objetos de las misiones jesuíticas del Paraguay, de gran interés, tanto histórico como artístico.

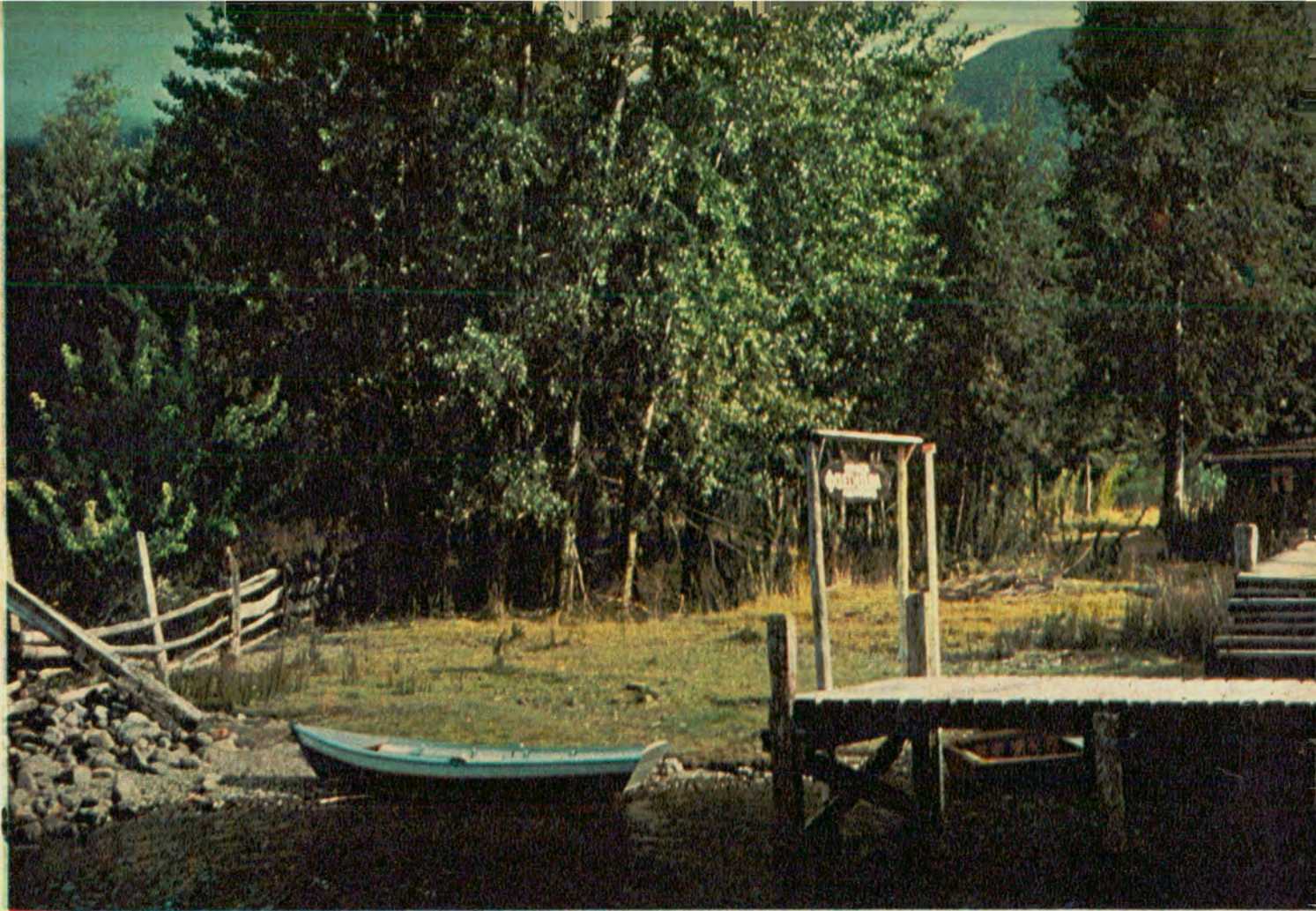
La Biblioteca, ordenada en amplio local que fuera parainfo de la Facultad, cuenta entre sus dieciséis mil ejemplares con colecciones de revistas de todos los países del mundo, que se hallan a disposición de los alumnos de la Facultad y de los estudiosos especializados. Esta sección también está encargada de las publicaciones. Al respecto cabe recordar que, al traspasar el Museo a la Nación, su valiosa imprenta fue devuelta a la Provincia, y es la base de la actual Dirección de Publicaciones de la Provincia de Buenos Aires.

Debe recordarse ahora un dato que muchos ignoran: en la Biblioteca se guardan celosamente más de cuatrocientos libros de los que formaban la biblioteca del fundador. Pero no pudo salvarse de otro desmembramiento, con el envío a otros lugares de muchísimos más, cuyo paradero ignoramos.

Reflexión final

Una visita informativa como la que acabamos de realizar, nos presenta en toda su grandeza al sabio y noble patriota que, además de su obra del Museo, suma sus extraordinarios servicios al país. Y pensamos que el juicio de la historia certifica que el espíritu de su fundador preside para siempre esta institución. Por ende, debería conocerse bajo la denominación de "Museo Francisco P. Moreno".

Así lo decimos, en la creencia de que las autoridades correspondientes sancionarán nuestra sugestión en razón de su equitativo fundamento. ♣



También en su origen, el Lacar desaguaba hacia el océano Atlántico. Posteriormente sus aguas se abrieron paso hacia el oeste y ahora

Mucho frío para ser apenas 9 de marzo. Ayer, domingo 8, un magnífico sol nos recibió en *San Martín de los Andes*. Pero los altibajos del clima no nos impiden realizar la excursión lacustre. Por el contrario, las nubes que asoman y se deshilachan en los cerros, con su cambiante proyección de sombras, incentivan nuestra curiosidad. ¿Acaso las tarjetas postales no muestran siempre cielos diáfanos? Es entonces ésta una buena ocasión para conocer al "que da miedo", saboreando de antemano la sensación de aventura.

Mientras esperamos a los turistas dormilones (hace quince minutos que deberíamos haber zarpado), caminamos por la planchada hasta la orilla: *"En su origen este lago cubría el actual pueblo de San Martín de los Andes y toda la Vega del Maipú y desaguaba hacia el Atlántico. Posteriormente, sus aguas se abrieron paso al oeste y corren hacia el Pacífico"*.

Ahora es a mí a quien esperan. A ver... libreta, lapicera. Ya está. La foto es cuestión de un disparo. ¡Listo! (Ahora el Lacar, con su misterio geológico y sus mitos, me espera también, a su manera).

Salimos. El "yacht" colectivo —dicen sus tripulantes— navegó antes por el Delta, más precisamente por las aguas de *San Fernando*. Es una embarcación muy especial: como en ningún otro paseo lacustre, se nos ofrece aquí la posibilidad de encontrar el confort adentro, junto al bar, al cafecito ca-



Estamos junto al Lago Lacar. En su origen, este lago cubría el actual pueblo de San

POR EL LACAR RUMBO A HUA-HUM

liente, a las anécdotas de Antonio (tripulante, barman, guía y animador). La cubierta está resbaladiza. Un poco de llovizna. Y otro poco de agua que el lago manda desde la proa, con viento y paisaje.

Somos una media docena de "locos" en cubierta. (¡Qué óptimo servicio presta mi anorak ahora!). Bueno, sacar fotos tiene sus riesgos. Uno a uno oficiamos de mascarones de proa, mientras "los de adentro" nos hacen señas de volver al redil. No saben qué lindo es mojarse. Y casi tocar la superficie espumosa del Lacar, azul sólo a ratos sobre ese verde profundo de su leyenda.

Toponimia y leyendas

El *Peñón de las Bandurrias* es el primer accidente geográfico que señala el guía. Se ve en cuanto han transcurrido cinco minutos de navegación, sobre la orilla norte del lago, es decir a la derecha. Según la mitología mapuche, habitaron allí enormes bandadas de "raqui", aves migratorias semejantes a las ibis egipcias. El toponímico que le asignaron es "*Añi-hue-raqui*" (lugar en que se asientan las bandurrias). Pero también estas tribus guerreras tuvieron su Loreley, a la que llamaban "*Coñi-Lafquen*" (hija del lago). Cuenta la leyenda que "*Coñi-Lafquen*" peinaba sus largos cabellos con un peine de oro, sentada en una roca inaccesible del "*Añi-hue-raqui*", mientras que su morada estaba en las grutas de la otra orilla.

Mitos y ciencia se conjugan para confirmar lo de aventura más que de excursión. A la izquierda vemos los patéticos vestigios de un desmoronamiento: el cerro *Abanico*. Precisamente allí, las mediciones batimétricas han fijado la máxima profundidad del Lacar, doscientos setenta y siete metros.

Seguimos navegando y nuevos toponímicos designan villas, pequeños puertos, estaciones forestales, en algunos de los cuales atraca nuestra lancha. En *Ruca-Nire* (casa del zorro) embarcan unos veinte escolares para asistir a clase en la escuela de la *Estación Agronómica Experimental Pucará*. Nenas y varones de todas las edades, con caritas de frío rojas como manzanas del valle. Cuando desembarcan en *Pucará*, el perrito de la maestra está esperándolos. En ese momento ser turista, es sentirse una intrusa en busca de emociones. Mientras ellos, con sus

Un apasionante itinerario a través de lagos de esplendente belleza. Pinos, ñires, cipreses y pehuenes.

por VIOLETA VALLS

PARA AUTOCLUB



No evitamos el deseo de fotografiar ese micropaisaje de bosque.



caen en el Pacífico.



Martín de los Andes.



POR EL LACAR RUMBO A HUA-HUM

cuadernos y libros y sus oscuros ojos de asombro contenido van hacia la obligación cotidiana. ¡Caritas mapuches del Neuquén! ¿Cómo olvidarlas? El frío húmedo se pega a sus gorritos y bufandas multicolores.

Soltamos amarras otra vez y a los pocos minutos paramos en *Quechu-Quina* (punta de los patos o punta mocha), donde un extraño "capanga" recibe a dos mochileros que se despiden de nosotros.

Algunos bellos arcoiris han aparecido en el paisaje que dejamos atrás. La lancha prosigue su ruta hacia *Hua-Hum*, mientras el guía-barman-locutor se apresta a realizar tareas múltiples, siempre alegre, locuaz y muy agasajado por la abrumadora mayoría de pasaje femenino.

Un sendero empinado

Y ya nos aproximamos a *Hua-Hum*. Hemos navegado unas dos horas y media a través de veintinueve kilómetros. (Si hubiéramos venido por tierra desde San Martín de los Andes, habríamos recorrido quince kilómetros más.)

No lejos del muelle está la hostería donde almorzaremos una hora después. También en los alrededores tiene su casa el guardaparques. El personal que trabaja en el aserradero que funciona junto al río, vive asimismo en *Hua-Hum*. Hay escuela primaria nacional y una estación radiotransmisora en este rincón cercano a la frontera con Chile.

Pero la misión principal de nuestro guía cuando pisa tierra es hacernos caminar. Ahora lo seguimos; trepa que te trepa por un faldeo, entre ñires, lengas y coihues. ¿Adónde nos llevará? Su voz cada tanto nos da ánimos. El sendero empinado pone a prueba varias virtudes: piernas ágiles, deseos de escuchar al guía y —ante todo— respeto por las disposiciones de Parques Nacionales. Algunos parecen poseer todas aquellas. O es que no sacan fotos. Porque "los locos" (es decir nosotros) nos detenemos cada cinco pasos, a pesar de la llovizna, para escharbar entre mil plantas cuyos nombres ignoramos —aún los vulgares—, y para fotografiar ese irreplicable micro-paisaje de bosque. Con un diafragma 1,9 (máxima apertura de mi cámara) la escasez de luz me obliga a dar 1/30 de velocidad. No hay flash, ni trípode. Y el guía, que dice "ofenderse" por nuestra ausencia. ¡Claro! El ya llegó a *Chachin*, y la simpática cascada, allá arriba, es el final del recorrido. Lo alcanzamos. Una baranda de troncos sirve de apoyo para descansar. Todos queremos "congelar" ese momento y ese paisaje. Algunos filman. Esta reserva forestal es riquísima.

Los enormes candelabros

Bajamos apoyando firmes los talones. *Hua-Hum* aparece en un claro del bosque, allá abajo, iluminada al fin por el esquivo sol neuquino. Se ven troncos rojizos y otros color gris plateado (característica de muchos árboles del *Parque Nacional Lanín*).

A pesar de la llovizna de un rato antes y de la intensa humedad que reina en ese lugar, la tierra porosa del sendero —alfombrado con finas agujas de pinos y cipreses—, frena nuestros eventuales resbalones. Aprovechamos para descansar otro poco, ya que la trepada ha sido rápida. Por otra parte, ¿cómo hacer para mantenerse junto al guía, tomar fotos sin sol ni flash y arrancar clandestinamente algún helecho de esos que queremos nos duren hasta Buenos Aires? Utopía es pretender hacer bien alguna de estas tres cosas, donde todo, absolutamente todo a nuestro alrededor es como recién nacido. Frutillas silvestres, flores pequeñas, plantas parásitas, "barbas del diablo". Se presiente la savia que circula por ese sotobosque. Se presiente como una silenciosa corriente vital y subterránea que en cualquier momento puede enloquecer, o desbordar en coligües gigantescos y ñires retorcidos hasta aprisionarnos.

Los pehuenes son enormes candelabros verde oscuro.

El cansancio nos invade. Pero ya llegamos al pie del cerro y tenemos otra vez el embarcadero muy cerca. No pensábamos almorzar en la hostería, porque nos habíamos traído unos sándwiches. Pero de pronto cambiamos colectivamente de idea. Si uno va a almorzar sin demasiadas pretensiones culinarias y con mil pesos de los antiguos, no lamentará la ocurrencia. Porque de alguna manera hay que reponer fuerzas, descansar y hacer planes para el resto del día. Que es lo que hacemos todos. Comentamos lo visto y oído, sin sospechar que el factor sorpresa habrá de mantenernos en permanente estado de asombro.

Nos anuncian que podemos optar entre quedarnos a vagabundear por *Hua-Hum* o conocer *Pirehueico*, en territorio chileno. Ni qué dudarlo. Ser turista no significa descansar, sino conocer. ¡A *Pirehusico*, entonces!

"Si vas para Chile..."

Un ómnibus nada confortable pero útil, ya que no hay otro vehículo, con menos asientos que viajeros. Nos invitan a subir. Los boletos están numerados para quienes los reservaron junto con el viaje en lancha.

Rumbo a *Pirehusico*, el paisaje muestra en primer término una profunda cañada por donde corre el río homó-

nimo. Angosto y algo peligroso es el camino. Hasta el cruce de la frontera, el bosque aparece tal cual es, tupido, exuberante. En los Andes patagónicos, las lluvias aumentan de este a oeste, razón de la exuberancia forestal de toda la zona fronteriza.

Llegamos frente al retén, puesto de policía chileno, donde no se permite tomar fotografías de frente. De todos modos, la clásica foto junto al mástil flamea la bandera tricolor, es tomada rápidamente. Llovizna otra vez.

El paisaje chileno es diferente. Está modificado por la necesidad de campos de pastoreo, escasos en esa geografía angosta hecha de piedra y agua. Chile aparece como una sucesión de aserraderos. Prolijos, recortados tablones, apilados en forma de casitas a dos aguas, dan inmediata claridad al camino. Los árboles, el río, los cerros, las flores, son los mismos, pero el contraste paisajístico está dado en el plano ecológico. Grandes cuadrados de verde fresco donde pasta ganado vacuno. Naturaleza domada y aprovechada en un país que no puede darse el lujo de mantener grandes zonas intangibles. Largo cerco de troncos entrelazados. Madera talada en cantidad.

Una sombría sentencia, como epitafio para el "viajero" está inscrita a la entrada del camposanto.

El lago Pirehueico

El lago *Pirehueico* se abre en generosas playas de cenizas volcánicas. Grietas como los miles de troncos y maderitas que nos asombran por su aterciopelada textura. Y por su liviandad. Este curioso cementerio de troncos se formó durante el último sismo. Es una insólita manifestación de la naturaleza, digna de verse y admirarse. ¡Y yo sin más película! ¡Culpa del Lacar!

Al borde mismo del lago, el hotel *Pirehueico* (mal escrito, pues debe decirse "*Pirehueico*". *Pire* = nieve, *Hueico* = pozo) colma nuestro asombro: es una maciza construcción realizada totalmente en madera.

Penetramos en él. Altísimos techos sostenidos por vigas poderosas. Un inmenso salón con decenas de sillas; un hogar empotrado y sin fuego. Amplios ventanales sobre el lago. Bar típico, cocina, boutique, habitaciones de ensueño. Madera por todos lados. Pero todo vacío, es decir, deshabitado. Una enigmática figura de naipe sonríe desde una pared, como muda presencia de ese castillo que no alberga a nadie, que no disfruta nadie, con excepción de los tres o cuatro ordenanzas encargados de la limpieza.

A la salida, en un kiosco del mismo hotel, compramos banderines. Hay también mariscos chilenos enlatados.

Todos preguntamos a la vez por qué tanta magnificencia desperdiciada, tan-

to confort... y tanta, tanta madera, ¡para sólo ser visitados por ocasionales turistas argentinos! Nuestro guía nos informa que el hotel es de propiedad fiscal, pero su explotación resulta antieconómica al gobierno chileno, debido a la distancia y dificultosos medios de comunicación donde está emplazado. Hubo intentos de empresarios argentinos para lograr la concesión de ese maravilloso lugar, pero fracasaron.

El lago, de tranquila superficie plateada, algunos botes amarrados y todo ese silencioso hotel vacío, configuran, junto con el pálido sol de marzo, un paisaje de latitudes opuestas. (Pensamos en Noruega.) Nada nos hacía prever, una hora antes, que nuestra breve incursión en suelo chileno iba a depaarnos todas estas sorpresas.

La ciudad sumergida

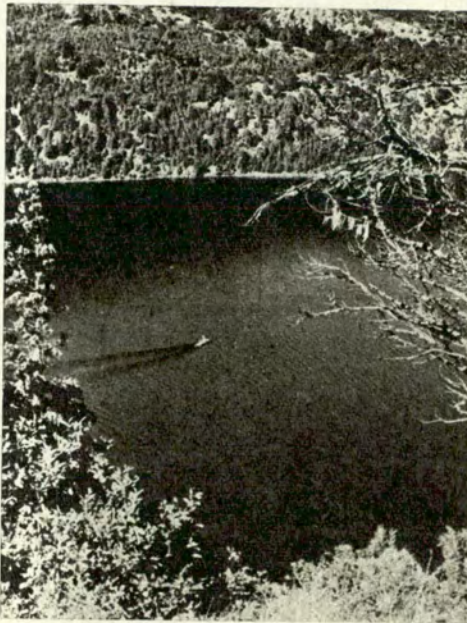
Suele ocurrir que el camino de regreso de los paseos lacustres es una mezcla de placidez, introspección y amena charla en modo menor. Puedo decir que la vuelta desde *Pirehueico*, por *Hua-Hum* y de ésta por agua, no fue una excepción: habíamos visto lo suficiente como para cerrar los ojos y disfrutar de esas "hermosas imágenes". Pero una nueva imagen nos espera en *Quila-Quina*, donde descendemos. Esta etapa no figura en las excursiones convencionales. Es simplemente la "yapa" corique nos obsequian los tripulantes.

Quila-Quina es una villa veraniega distante veinticinco kilómetros de *San Martín de los Andes*. Desde el lago se la ve situada en los faldeos de verdequeantes cerros. No es éste el verde espontáneo que reptó o se asoma entre las rocas. Nada más distinto. Aquí es fresco, claro, aterciopelado. Lo agresivo e indómito quedó atrás. Esta es una enorme huerta de paciente cultivo escalonado. Hay repollos en filas paralelas, lustrosas coles, acelga tierna y muchas más hortalizas que crecen rigurosamente cuidadas, en parcelas simétricas, divididas por fragantes cercos de lavanda. ¡Chiquitas y maravillosas flores de alhucema!

Más arriba están los gladiolos y las pomposas dalias. Los crisantemos cerca de las rosas. Y una restallante enredadera de flores anaranjadas. Ninguno de nosotros, "los locos", tiene más película. El recuerdo del lugar estará constituido por los grandes manojos de lavanda recién cortada y por ese brindis insólito con agua mineral de la gruta.

El Lacar, no muy sereno, comienza a oscurecer de otoño prematuro y de leyenda.

Volvamos. Pronto será la hora en que Nghenechén conjura a la ciudad sumergida. ♠



El bosque aparece tal cual es: tupido, exuberante. Como las lluvias aumentan de este a oeste, en la zona próxima a la frontera es donde la riqueza forestal alcanza su máximo esplendor y variedad.

Una vista del lago Lacar. Se ha convertido, con el tiempo y en merito a la fama de sus bellezas naturales, en el punto obligado de infinidad de paseos y excursiones. Puede decirse que es poseedor de un mítico prestigio.

Los paseos por las zonas lacustres constituyen una mezcla de placidez, de amena charla, en tono menor. Pero también ofrecen muchos momentos propicios para una tranquila introspección.



SAN JUAN bienestar y belleza



El grabado muestra el río San Juan, que en una gran creciente ocurrida en

◀ Los gobiernos y la ciudadanía han trabajado para borrar los vestigios de la devastación.

El autódromo de San Juan es una de las obras nuevas que merece conocerse. Es imponente. ▶

Se lo considera una de las mejores pistas del mundo. Está enclavado en fascinante marco.

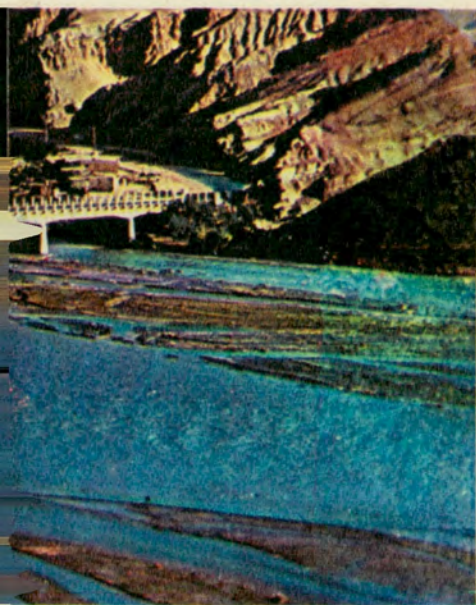


50 autoclub





La capital sanjuanina, tras el cataclismo de 1944, se caracteriza por su moderna fisonomía.



1593 destruyó a la ciudad.



El clima de San Juan es excepcional, como es famosa la belleza de sus parques.

La tierra de los huarpes es hoy un dinámico emporio de sólida economía y brillante futuro

por **MARCOS ESTRADA**
PARA AUTOCLUB

La ciudad de San Juan, fundada por el capitán Juan de Jufre en 1562, sobre el legendario valle de *Tulum* —considerado por los geólogos como el golfo terrestre del gran mar de Cuyo—, fue destruida por una inundación del río San Juan en el año 1593, y reedificada por don Luis de Jufre y Meneses, hijo del fundador, dos o tres kilómetros más al sur.

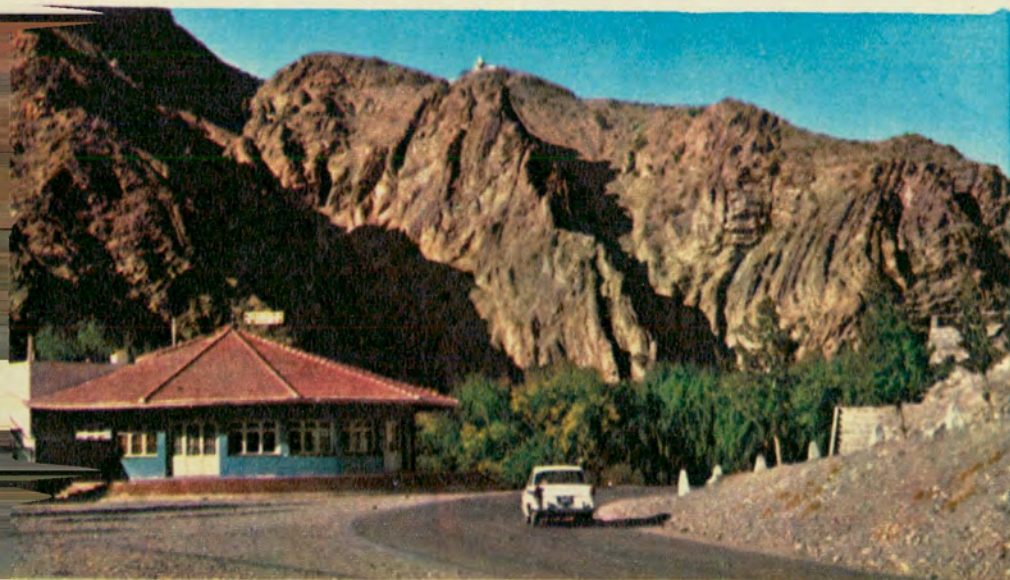
Según una tradición huarpe, el valle de *Tulum* se encontraba habitado, y en la época del Diluvio, al terminarse el ciclo de las lluvias, surgieron los primeros volcanes; hoy pueden apreciarse dos fenómenos geológicos inexplicables: piedras de canto rodado ubicadas a grandes alturas, y gruesas capas de guijarros en la meseta del *Alto de la Bebida* y en el *Marquesado*.

Cuando los conquistadores españoles penetraron en territorio sanjuanino, hallaron a los habitantes autóctonos de la Provincia, que allí existían desde una época muy remota: los *huarpes*. Estos indios, sociables y religiosos, consagrados a la agricultura y a la artesanía, fueron avasallados, a mediados del siglo XV, por los "incas". Se agruparon más tarde en parcialidades con nombres provenientes de su "habitat" o de sus caciques. Laboriosos y leales, su estirpe legendaria se mezcló con la hispana y, más tarde, con la criolla.

La capital sanjuanina, después del

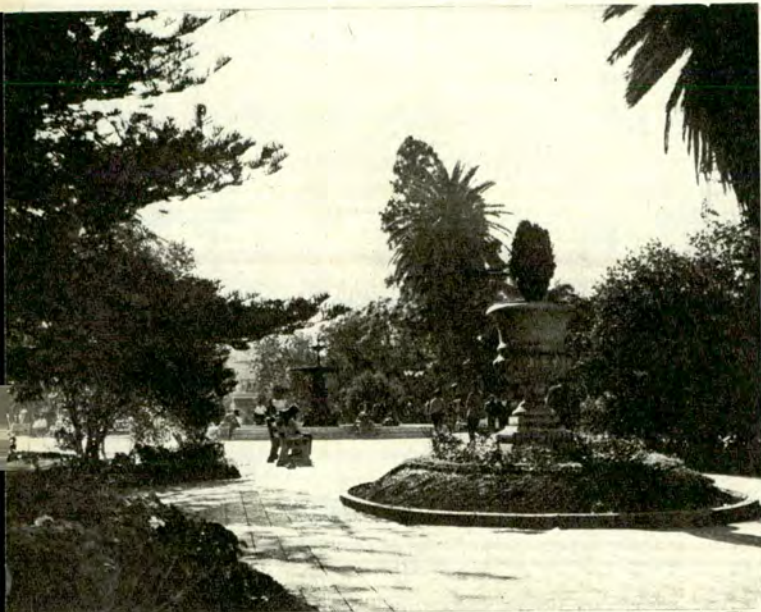


Sorprende al turista en cualquier recodo del camino, la abrupta belleza de la montaña bajo el esplendor del sol.



SAN JUAN

bienestar y belleza



La plaza 25 de Mayo posee rincones de una belleza entrañable. Se dice que impresiona por su seducción.



La esquina de Bartolomé Mitre y Mariano de Acha, en pleno centro de la ciudad, de gran movimiento comercial.

cataclismo de enero de 1944, conserva actualmente muy pocos vestigios de la metrópolis colonial; pero en su edificación moderna aparece a menudo el color blanco tradicional, que proporciona unidad estética y atractivo.

Los gobiernos y la ciudadanía han actuado con tenacidad y eficacia para borrar todo vestigio de la trágica devastación, construyendo una ciudad nueva, de calles y avenidas amplias y una edificación simétrica, que reúne los requisitos fundamentales del progreso edilicio y urbanístico. Se la llama la *Berlín argentina*, porque impera en ella el estilo moderno de la edificación de ciudades alemanas como Berlín y Stuttgart, y una limpieza ejemplar en sus calzadas y veredas. O porque se construyó, después de 1944, sobre una ciudad en ruinas. Llamen la atención los edificios con grandes ventanales de vidrio y su planta apoyada en parte sobre columnas; otros muestran sus ventanas dispuestas en una distribución alternada.

En la avenida José Ignacio de la Roza y sus proximidades, conforme a un criterio urbanístico moderno, se agrupan los edificios públicos. En ese centro se encuentra el "block" gubernamental "9 de Julio" y el "Banco de San Juan", que sobresale por su gran señorío: su frente de mármol travertino tiene un cuerpo central que

se destaca formando un recuadro de triple altura; grandes columnas dividen el recuadro en cinco cuerpos arquitectónicos. Otro edificio original es aquel en donde funcionan la "Caja de Ahorro Postal" y la "Bolsa de Comercio".

La calle Mendoza, observada desde la esquina con Rivadavia, hacia el norte, muestra una edificación moderna, con pilastras que ostentan los cantos en ángulo vivo. Otros emplazamientos brindan al turista un estilo distinto: en la avenida Sarmiento se advierten edificios con mansardas de pizarra de estilo francés estilizado. La cuadra del "Hotel Esternell" descubre reminiscencias de la dulce Francia, como ser las graciosas lucarnas de la mansarda.

Edificios e historia

La plaza "25 de Mayo", muy grata a la vista del turista, posee un encanto europeo; no pasan inadvertidos su fuente escultórica de hierro, sus copones ornamentales, los monumentos a don *Domingo F. Sarmiento* y a *Fray Justo Santa María de Oro* y sus pinos de follaje perenne.

Frente a la plaza aludida se yergue el esbelto "Campanil" de la catedral, de estilo alemán moderno, y junto a

él la severa "Cripta", de estilo ojival, con sus arbotantes y la truncadura de sus bóvedas. El general don *Mariano Acha*, en este lugar histórico resistió heroicamente, en 1841, durante tres días, el sitio de las fuerzas federales del gobernador general *Nazario Benavídez*, drama épico extraordinario en los anales de la historia argentina que terminó en un abrazo generoso de los dos rivales.

La sede del Obispado, en la calle Rivadavia, es una construcción originalísima de estilo norteamericano, con columnas cilíndricas de doble altura.

El turista se sorprende a cada paso en esta ciudad personalísima. Otros edificios evocan a España: por ejemplo la esquina que forman las calles Mitre y Acha, el "Club Sirio-Libanés" de estilo arábigo, y la "Casa de España", despiertan el recuerdo de la Andalucía romanesca. Otras casas reproducen la arquitectura de la ciudad de Cádiz, con sus frentes con balcones cubiertos, contiguos, y grandes ventanales de vidrio.

La histórica casa natal de Sarmiento aún se conserva, intacta; exhibe las reliquias y documentos del prócer insigne, promotor del progreso argentino.

El "Museo de Bellas Artes", cercano a ella, contiene obra de destacados artistas nacionales y extranjeros, como también una colección de obras hispa-



No quedan en la ciudad de San Juan vestigios de la época colonial.

no-americanas de la escuela cuzqueña.

El "Colegio Santa Rosa de Lima" casa natal de *Fray Justo Santa María de Oro*, insigne defensor de nuestro sistema de gobierno republicano, guarda en su museo los objetos particulares del prócer como también su corazón, conservado en una urna de cristal.

El antiguo "Convento de Santo Domingo" mantiene la celda en que vivió nueve días el general *San Martín*, en setiembre de 1818, cuando reclutaba voluntarios para el ejército libertador.

El territorio

El mágico poder de sugestión de esta provincia es algo inexpresable. Aquí lo palpable y lo soñado se confunden. La realidad que ven los ojos se transforma por influencia de leyendas, de tradiciones, de testimonios históricos y por el espectáculo de algunos vestigios remotos.

Paisajes de increíble belleza permanecen a salvo de antiestéticas propagandas comerciales.

El clima, seco, es uniforme aún en invierno, y es reputado y hasta famoso como reconstituyente y curativo. El sol —ese sol privativo de la provincia—, brilla en un cielo diáfano

parecido al de Andalucía, dorando el aire, la naturaleza y hasta a los seres vivientes.

El grandioso "Parque Rivadavia" no es un parque más de provincia; tiene jardines de ensueño como el romántico de los poetas. La quebrada de Zonda y sus túneles excavados en la roca viva de la montaña; la *Difunta Correa* y su santuario, en *Pie de Palo*, construido con las ofrendas de los peregrinos y promesantes, por los favores recibidos; las termas de *La Laja*, de sobresalientes condiciones terapéuticas que curan el reuma y las enfermedades de la piel; las de *Pismanta*, que sanan la diabetes y el hígado; *Pachaco* con su "Capillita", en la que descansan los restos de la tradicional "Doncella"; *La Capilla* en donde se realizó, frente al Alcázar, el combate homérico entre el cacique *Huazimul* y el capitán *Diego de Salinas*; el valle de *Calingasta*, en donde se practican la caza, la pesca y el andinismo; la casona de don *Cornelio Saavedra* en *Colanguil*; el *Dique*; *Barreal*; *Caucete* con su *Villa Colón*; *Jáchal*, con sus balnearios "Agua Negra" y "Agua Hedionda"; los *Berros* con la *Quebrada*, la *Flecha Huarpe*, la *Cumbre* y el *Pedernal* —en esos ambientes de ensueño se olvida el transcurso de las horas—; las termas de *Talacasto* para el hígado y el reuma; las minas de oro de *Gualilán*; el valle de *Zonda*, al margen del hermoso río *San Juan*, con sus playas de piedras de canto rodado; el *Valle Fértil* donde las nubes ocultan la cima de los cerros; la tambería de *Angualasto*; los baños *El Salado*; *Huaco*; el dique de *Pachimoco*; *Mogna*, con su antiguo enterratorio, donde está la tumba de la célebre *Martina Chapanay*; *Matagusanos*, entre *Albardón* y *Jáchal*, con su hostería "El Balde", e infinitos lugares más, constituyen un recuerdo inolvidable con sus panoramas de encanto extraordinario, dentro de la magificencia de la serranía y del llano. En el valle de *La Luna*, en *Ichigualasto*, los fenómenos de la erosión han creado un ambiente surrealista, digno escenario para evocar los cuentos de *Wells*.

En otoño la belleza no disminuye, se modifica: todas las tonalidades de verde se mezclan con las amarillas, ocres y marrones; el arbolado y las viñas aumentan el encanto del paisaje; la serranía se recorta en el espacio con sus gamas azules y moradas.

No sería posible hablar de la provincia de San Juan y omitir el río que lleva su nombre, uno de los más origina-

les por la variedad de aspectos que ofrece en su curso accidentado. Atravesadas regiones cuyo espectáculo geográfico puede compararse al de los célebres cañones del Colorado en América del Norte. La precordillera sanjuanina y el río San Juan son lugares ideales para practicar el andinismo y el "camping". Desde caminos de cornisa o por el río, puede gozarse el espectáculo de panoramas de una belleza y grandeza indescriptibles.

El río *Jáchal*, con sus acantilados profundos, es otro espectáculo maravilloso que el turista no debe omitir.

Obras nuevas

San Juan sigue firme en su senda de progreso a pesar del grave problema económico proveniente del viejo y angustioso contratiempo del agua, que tendrá solución con la construcción del Dique de Ullúm con capacidad para guardar 450 millones de metros cúbicos de agua, y una explotación hidroenergética de 30 mil kilowatts de otra presa de embalse que se construirá aguas arriba.

El hotel Nogaró construido recientemente, de una comodidad y buen gusto excepcionales, con su sensacional pileta de natación interior, vecina al gran comedor, puede halagar al turista más exigente. En su frente a la calle Acha, se encuentra la "Galería Provincial" y un café público en la vereda que podríamos llamar el "Café de San Juan", pues nos recuerda el tradicional "de París".

El "Casino Provincial" funciona en un edificio de subyugante estilo moderno merecedor de figurar en la ciudad norteamericana de Hollywood.

El "Autódromo" de San Juan, imponente y majestuoso —una de las mejores pistas del mundo— es una de las obras nuevas que merece ser conocida por argentinos y extranjeros. ¿Y qué podemos decir del mundialmente conocido "Observatorio Astronómico"? ¿O del "Auditorium", de reciente construcción, una de las más hermosas y monumentales salas de conciertos del mundo?

La provincia de San Juan puede concepcuarse como una fascinante combinación de belleza, atractivo y bienestar; podemos enorgullecernos de tener en nuestra patria un lugar tan original, digno heredero de las tradiciones de Cuyo. ♠

VAMOS AL ZOO

A los porteños —motorizados o no— nos preocupa la manera en qué aprovecharemos el próximo fin de semana. Es indudable que los paseos al aire libre poseen un atractivo especial.

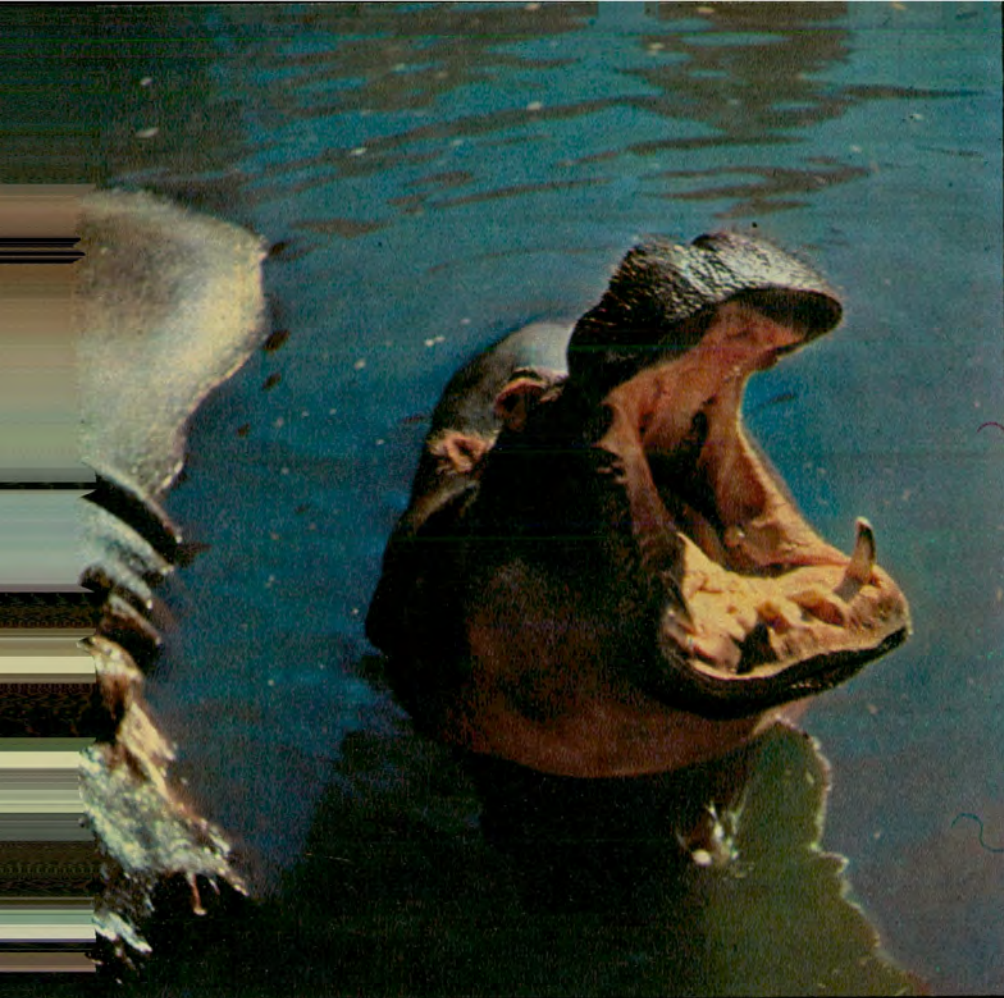
Por ello —si el sol se hace presente— nos permitimos sugerir que lleven a los chicos al Jardín Zoológico.

Allí revivirán —como nos ocurrió a nosotros días atrás— los momentos de la primera visita que hicimos a ese popular paseo, cuando desfilaban ante nuestro ilimitado asombro los más variados ejemplares de animales "no domésticos".

Y para que el recuerdo sea más firme, convendrá llevar una cámara fotográfica.

En tal caso, les deseamos "la mejor de las tomas". ♠

Fotografías de MARK-Service



HIPOPOTAMO (*Hippopotamus amphibius*)



TIGRE (*Panthera tigris*)



FLAMENCOS (*Phoenicopterus roseus*)

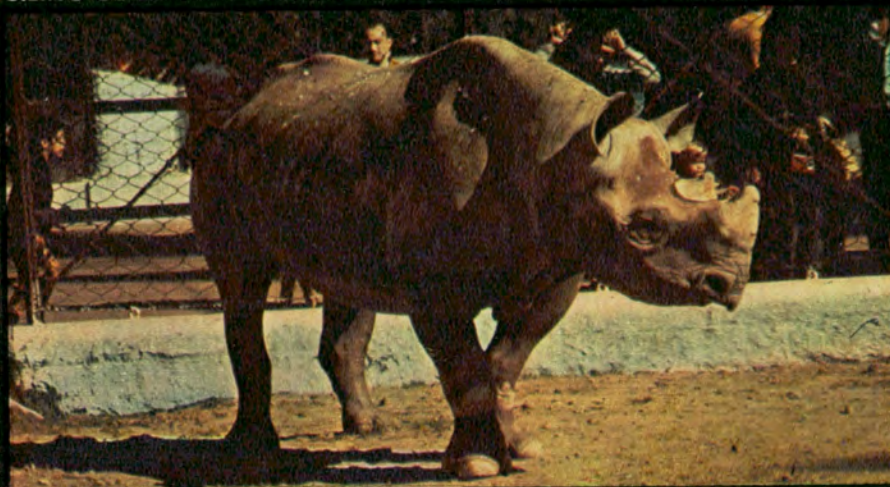


JIRAFÁ (*Giraffa camelopardalis*)

LEÓN (*Felis leo leo*)



CIERVO DE LA INDIA o CHITAL (*Cervus axis*)



RINOCERONTE NEGRO (*Diceros bicornis*)



CEBRAS DE CHAPMAN (*Hippotigris quagga*)



BISONTE AMERICANO (*Bison bison linneo*)



ASNO o BURRO (*Equus assinus*)

CASABLANCA,



En Tánger abundan los conjuntos musicales típicos con intérpretes y bailarinas como éstas, del elenco del Konubia Palace.

El gran taxi abandonó de prisa el aeropuerto y tomó el camino que lleva al centro de la ciudad. Eran las cinco de la tarde y el sol vertía su fuego sobre las calles de Casablanca. Estábamos en verano, en pleno estío africano.

A medida que el automóvil corría sobre el asfalto, nuestros ávidos ojos no tenían descanso. Casablanca ofrece eso. El más variado contraste de personas y de cosas, entremezcladas en un solo haz, difícil de dividir. Anchas avenidas, la mayoría de ellas con grandes paseos centrales, necesariamente bordeados de palmeras, convergiendo desde las afueras hacia el centro. A éste, la más moderna y empinada estructura lo asemeja mucho con Nueva York. De un lado el silencio, la elegancia, el gobierno; del otro, la ciudad que comercia... el motor marroquí.

Todo va muy aprisa en Casablanca. Tal vez se construya allí más que en París. El Libertad —su edificio más alto— domina toda la ciudad desde su décimotercer piso. Hacia el Oeste, el lujo residencial del barrio Anfa asombra por la suntuosidad de sus villas, habitadas por una legión de europeos, especialmente franceses, que conforman alrededor de un tercio de la población.

Casablanca, edificada sobre el Atlántico y poblada por casi un millón de habitantes, es el núcleo financiero, co-

mercial e industrial de Marruecos. Casi podría llamársela la *capital económica* de este reino que nació a la vida independiente en 1956, por convenio celebrado entre el Sultán de Marruecos, Francia y España y que combinó a Tánger con los dos Marruecos: el español y el francés.

La sede del gobierno marroquí está en Rabat, ciudad situada 27 kilómetros al norte. Su sistema de gobierno es monárquico y hereditario. Hassan II, titular desde 1963, es descendiente directo de Mohamed V y es el jefe supremo de los verdaderos creyentes. La roja bandera que ampara su gobierno, tiene en el centro el escudo de Salomón, sellado en verde. Su moneda es el dirhem, cuyo valor cambiario es de 5,06 por dólar.

Hace algunos años hubo un intento, en Marruecos, de convocar las cámaras del Parlamento. Se citó para ello a todos los partidos, que son bastantes, y ocurrió algo insólito. No hicieron absolutamente nada y esas cámaras se disolvieron. Cosa que aún se mantiene.

Casablanca vive febrilmente durante el día. Las oficinas públicas y los bancos trabajan por la mañana; en tanto, la actividad privada lo hace en horario discontinuo. Y la noche... la noche no tiene horario, sobre todo en el *Bousbir*, un típico barrio de burdeles, considerado el más vasto y es-



He aquí la Mezquita de Casablanca. El rey de Marruecos, Hassan II es el jefe supremo de los verdaderos creyentes y es hijo de Mohamed V.

LA CIUDAD ENIGMÁTICA

Contradictoria y políglota, en ella los "hits" de la música moderna se mezclan con la suave y repetida melodía moruna

por HERNAN CERES
PARA AUTOCLUB



El grabado muestra el frente de un cinematógrafo. Los anuncios comerciales en Marruecos, se hacen en dos idiomas por lo menos: en árabe y en francés.

pectacular del mundo. Allí solamente rige la veda para el nativo, a quien le está prohibido beber después de las diez de la noche. El turista, en cambio, está facultado a gastar sus dólares... a cualquier hora.

El sacrificio del Sol

Dejando correr un vehículo —y en Casablanca todo conductor corre, aún los de motos, que son muchos y de ambos sexos— se va del centro a la playa. Cientos de kilómetros van bordeando el Atlántico, sumando en su margen cuantiosos balnearios. *Miami, Tahiti* y una sucesión de nombres similares, albergan diariamente a una muy peculiar concurrencia que no provoca estridencias y que, por el contrario, toma muy en serio su "ocupación". Tal es la impresión que ofrece la seriedad, la marcada indiferencia hacia el resto, con la que esa concurrencia aborda el "sacrificio" diario de tostarse al sol. Muy pocos son los que disfrutan las delicias del baño, tomado en las cristalinas aguas del océano; más bien prefieren el juego de naipes, la lectura o simplemente el descanso en las reposerías de las terrazas. Pero todo en silencio. Casi diríamos, sin intercambiar palabras... Las mujeres rivalizan inconscientemen-

te en una sinfonía de modelos y de colores, evidenciando preferencia absoluta por el *bikini*. Al hombre, tanto le da que su *bermuda* luzca sobriamente rayada como que, por el contrario, "grite" multicolores cuadros. Pero en un caso, o en otro, la ocupación es la misma: *castigarse* al sol y al aire, hasta que llegue la noche.

Y cuando la noche llega, esa misma playa cobra singular atractivo, adornada por variados locales de esparcimiento, que le regalan a la rambla marroquí los acordes de una muy suave y repetida música moruna, hasta bien llegado el día siguiente. En donde vuelve a ofrecerse otra jornada similar a la anterior. Otro día de *sacrificio playero*...

Pero Casablanca tiene otra cara. Y ella se ofrece en los kilómetros que van hacia las afueras, donde su *villamiseria —Bidonville—* da albergue a muchos miles de moros acosados por la desocupación.

El barrio árabe

Volviendo al centro, lujosos hoteles metropolitanos y restaurantes, muchos de los cuales son sucursales de otros de París. *George V, El Mansour, Marhabá*, ofrecen permanente residencia a acaudalados turistas y célebres man-

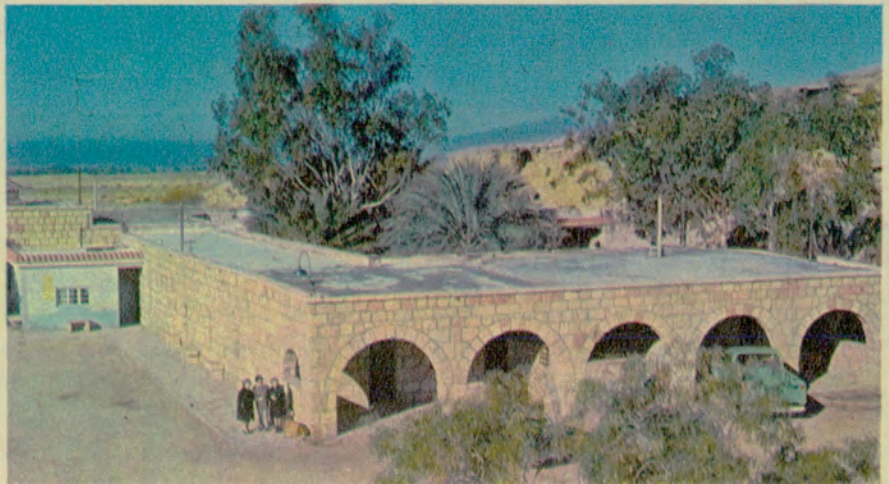
datarios. Frente a la majestuosidad de sus edificios, estableciendo otro marcado contraste, el barrio árabe muestra su típica estructura. Estrechadas veredas, donde se amontonan locales que ofrecen en colmados estantes, miles de prendas, calzados, radios y cámaras fotográficas. Allí los moros rivalizan en precios, tratando de ganar al turista en una franca lucha de oferta contra demanda. Se impone el regateo. Y en medio de esa singular puja de intereses, un coro de ciegos tristes y harapientos, alza cánticos desgarradores, como queriendo darle al barrio un motivo más de originalidad. ¡Como si no lo tuvieran sus calles, que en espeso laberinto salen a izquierda y derecha! ¡Como si no lo denunciara el moro en su atavío, enfundado en su larga *djilaba*, o la misma mujer mora, escondida en la transparencia de un *haik*, que enigmáticamente le oculta el rostro! O los limosneros, que son muchos en ese barrio árabe... O el vendedor de agua, que ofrece su líquida mercancía en cacharros de bronce brillante...

Toda esa fisonomía pobre, lúgubre, sucia, tiene el barrio árabe de Casablanca. Se recomienda al turista no recorrerlo solo, ni en horas de la noche. Cruzando la calle lo abandonamos para volver a un mundo más avanzado, poblado de comercios *for export*, en donde las telas, los *puff*, la broncearía, toda la especialidad de la mano de obra marroquí, rivaliza en gustos y colores.

Uno, dos, diez... cien locales y en la puerta de cada uno, entre tapices expuestos, un viejo árabe sentado, sorbiendo una muy larga pipa y bebiendo el insustituible té de menta.

Así es Casablanca, la ciudad políglota, donde casi todos sus habitantes hablan árabe, bereber (idioma de los primitivos indígenas), francés y español. La ciudad en la que la mayoría de sus habitantes profesa la religión musulmana, habiendo apenas un 4% de católicos y buen número de judíos.

Así impresiona Casablanca, la enigmática ciudad africana que nos recibió con su sol estival, mostrándonos sus lujos, sus miserias... su gente. Haciéndonos oír, entremezclada con los *hits* de la música moderna, una muy suave y repetida melodía moruna. Sonidos todos, que muy lejos estaban de asemejarse al *Según pasan los años*, que Ingrid Bergman y Humphrey Bogart tuvieron por música de fondo en aquel inolvidable filme, que hace más de veinte años despertó nuestro afán por conocer Casablanca... ♠





SAN JUAN:

PROVINCIA DE CONTRASTES

Mensaje de belleza en cada elemento que la naturaleza prodigó en el territorio de la vibrante región cuyana

San Juan es la provincia de los contrastes. Valles de ensueño de prodigiosa fertilidad y áridas planicies con la imponente decoración de inmensas montañas desiertas, componen los elementos principales del gran escenario con que la naturaleza ha caracterizado al vigoroso paisaje sanjuanino. En sus diversas manifestaciones ofrece siempre un mensaje de belleza en una tierra donde encuentran el clima más propicio las tres plantas bíblicas: la vid, el olivo y la higuera.

Es la más septentrional de las provincias cuyanas, la más adentrada en la Cordillera de los Andes, con importantes riquezas potenciales. Revive a cada paso un vibrante caudal de leyendas desde la época de la conquista, y exhibe con orgullo los valores históricos de su ilustre patriado: Laprida, Fray Justo, del Carril, Aberstain, de la Roza, Godoy, Albarra-cín, Rawson, Sarmiento y muchos más que ofendieron su esfuerzo a la gesta emancipadora, a la epopeya de la libertad y a la organización institucional argentina.



Arriba: Calle General Acha de la ciudad de San Juan, que muestra extraordinario progreso edilicio, registrado después del terremoto de 1944. A la izquierda: Campanil de la Catedral de San Juan, que se levanta en el solar histórico que ocupó el templo anterior. Centro: Vista parcial del establecimiento termal de La Laja, situado a 24 kilómetros de la capital provincial. A la derecha: Uno de los frentes del imponente edificio construido para sede del Conservatorio Provincial de Música, que dispone de auditorium para 1.100 personas, teatro griego y otras dependencias.



Vista panorámica de un sector central de la ciudad de San Juan, la más moderna de las capitales de nuestro país.

Visión poética

Cada ciudad, cada pueblo sanjuano representa un capítulo de vivencia histórica pleno de sugerencias, con la visión poética de sus seculares templos, importantes monumentos y reliquias, dentro del grandioso marco de sus hermosos valles, quebradas, ríos y montañas. Estas últimas ocupan las tres cuartas partes de su territorio.

Hoy a más de 408 años de la definitiva radicación de los conquistadores españoles en el valle de Tulum, San Juan ofrece al visitante la fuerza espiritual de su pueblo, fiel a arraigadas tradiciones y costumbres, como gente buena, generosa y hospitalaria.

San Juan es una provincia esencialmente agrícola. Depende del agua de sus ríos y de los deshielos de la cordillera para fertilizar su suelo; por eso su empeño en utilizar racionalmente el agua de sus ríos y en acrecentar la que se extrae del subsuelo. La explotación ganadera es de escasa importancia, y se advierte un fuerte movimiento tendiente a diversificar su producción orientándola hacia la explotación de sus riquezas mineras. Actualmente existe optimismo acerca de la posibilidad de hallar petróleo en la zona de exploración del distrito de Mogna, departamento de Jachal.

Los recursos principales son la vitivinicultura, fruticultura, olivicultura e industrias derivadas.

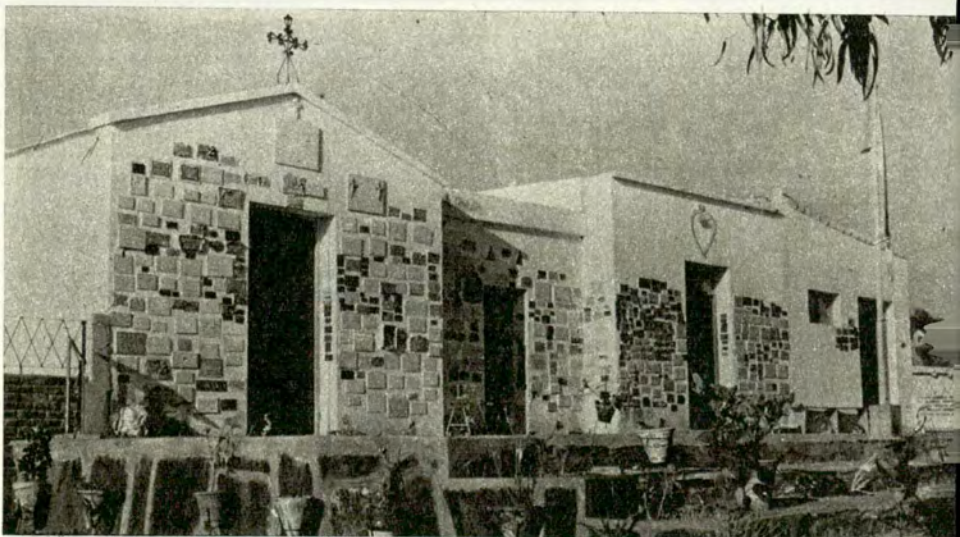
Son enormes sus posibilidades económicas. Una vez superados los problemas de las reservas de agua, podrá incrementar su producción agrícola y acrecentar el prestigio conquistado en el mundo por sus vinos, sus pasas de uva, sus manzanas, etc.

La producción vitivinícola

Dispone de 170.000 hectáreas bajo riego, de los cuales se encuentran cultivadas alrededor de 100.000. Unas 50.000 están destinadas a la producción de uva, cuya mayor parte se vinifica. Es menor la cantidad del fruto que se comercializa para el consumo de mesa, preparación de pasas, elaboración de vinagres, mostos concentrados, jugo de uva, dulces, etc.

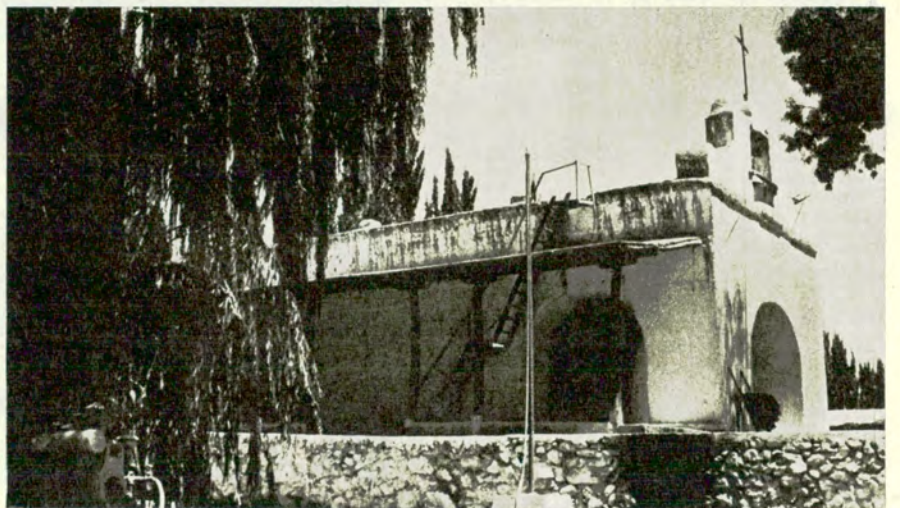
De acuerdo con los datos suministrados por el Instituto Nacional de Vitivinicultura, durante la última vendimia la producción de San Juan fue de 5.702.121 quintales (Mendoza cosechó 17.358.033 quintales; Río Negro, 780.009, y La Rioja, 240.488).

La producción de vino de mesa fue en San Juan de 354.496.397 litros (Mendoza elaboró 1.266.628.402; Río Negro, 54.987.283, y La Rioja la cantidad de 19.311.266). La producción de vinos finos de San Juan fue: 20.893.212 litros (Mendoza sumó 22.560.687, y Salta, 60.000). En otros tipos de vino, la producción de San Juan fue de 837.000 ls. (Mendoza totalizó 1.274.354).



De gran devoción popular goza el santuario de la Difunta Correa, que se levanta en la localidad de Vallecitos, a 60 kilómetros de San Juan.

El monumento a Martín Fierro, forma parte del admirado Jardín de los Poetas, que se encuentra en el Parque Rivadavia, del valle del Zonda.



Aspecto parcial de la antigua capilla de Calingasta, cuya imagen desapareció hace unos años. Allí Sarmiento pernoctaba en sus frecuentes viajes rumbo al destierro.

En mostos, San Juan registró 9.543.505 litros (Mendoza alcanzó a 17.781.479, y Río Negro, 5.188.453).

En mostos concentrados, San Juan produjo 20.000 litros (Mendoza alcanzó a 30.400).

Corresponde señalar que, de acuerdo con el censo de 1968, se registraron en todo el país 44.058 viñedos, con una superficie total de 294.167 hectáreas. De esta cifra 26.448 viñe-

dos correspondían a Mendoza, 9.509 a San Juan y 8.101 al resto del país.

Además de la vid, el olivo y algunos frutales (manzanas, melones, higos, damascos), constituyen los cultivos anuales de mayor volumen la cebolla, el ajo, la papa, el tomate y otras hortalizas.

Lugares históricos

Casa Natal de Sarmiento. En esa modesta casa nació Sarmiento el 14 de febrero de 1811.

Antiguo Colegio de Pensionistas de Santa Rosa. Juntamente con Tránsito





Visión invernal del sombreado camino que cruza la localidad de Albardón, en las cercanías de la ciudad capital.



Frente de la Casa donde nació Sarmiento, en la ciudad de San Juan, hoy convertida en Museo y Biblioteca. Fue el primero de los monumentos históricos que se declaró en nuestro país.

Oro de Rodríguez, el Maestro de América fundó este establecimiento en una construcción colonial del siglo XVIII, que perteneció a la familia Oro. En la habitación donde nació Fray Justo se guarda en una urna de cristal el corazón del ilustre patriota.

Solar donde se alzaba la Catedral. Allí se encontraba el edificio jesuítico del siglo XVII, que fue destruido por el sismo de 1944, y se halla en construcción en el mismo lugar la nueva catedral de San Juan.

Los Baños del Zonda. Al emigrar Sarmiento en 1840, se detuvo en ese lugar en espera de su equipaje, que debía enviarle su familia. En esa oportunidad escribió en francés sobre la pared de un rancho, la frase "Las ideas no se matan".

Convento de religiosos dominicos de San Juan de la Frontera. Antigua construcción de fines del siglo XVI. Allí estudió Fray Justo, y en 1816 el convento sirvió de cuartel para la división Cabot del Ejército de los Andes. Del antiguo claustro sólo se conserva la celda que ocupaba San Martín en sus visitas a la ciudad de San Juan.

Solar de la casa natal de Laprida. En la calle General Acha N° 238 al 248, estaba la casa donde nació el presidente del Congreso de Tucumán, de 1816. Fue destruida por el terremoto de 1944, y el solar fue declarado monumento histórico en 1949.

También son lugares históricos el



Monumento al gobernador Aberastain, en la plaza del mismo nombre en San Juan.

llamado Camino del Inca, el Fortín de las Tapias, el Alcazar de Calingasta, la Plaza 25 de Mayo, Pismanta, los Senderos de San Martín, Guanacache, Las Tumanas, Punta del Médano, la Rinconada, Niquivil, Punta del Monte o Angaco, La Chacarilla, Caucete, la Cruz del Mártir, el Cementerio, las ruinas indígenas de Angualasto, Quebrada de la Flecha, etc.

Museos sanjuaninos

Museo Histórico y Biblioteca Sarmiento, en Sarmiento 21 Sur.

Museo Provincial de Bellas Artes Benjamín Franklin Rawson, avenida Libertador General San Martín y Catamarca.

Museo Histórico Provincial, en avenida José I. de la Roza y Jujuy (clausurado).

Museo Arqueológico, Caseros 665 Sur. Museo de Ciencias Naturales, Sarmiento 20 Sur.

Museo Histórico Regional de Albardón, Santa María de Oro y Castelli, Albardón.

Museo Histórico Arqueológico Ceperino Namuncurá (particular), avenida Independencia s/n., Puntilla Blanca, San Martín.

Fiestas religiosas provinciales

Nuestra Señora del Rosario de Andacollo. El 26 de diciembre, en Ullum, Iglesia, Tucum, Albardón y otros lugares de la provincia.



Aspecto parcial del patio de los homenajes al Maestro de América, en la parte posterior del solar nativo, situado en la intersección de San Martín y Sarmiento.



Jardín del Museo Sarmiento donde se exhibe una antigua vasija para vino.

Santa Bárbara. Nueve días anteriores al 4 de diciembre, en Villa Aberastain y Mogna.

Parque Rivadavia

El parque Rivadavia, en la quebrada del Zonda, a sólo 16 kilómetros de la ciudad de San Juan, es un atractivo lugar, profusamente forestado, ideal para diversas actividades deportivas y grandes piletas de natación. Causa admiración allí el Jardín de los Poetas, único en el país. Numerosos bustos y obras escultóricas rinden homenaje a los más conocidos poetas argentinos. El valle de Calingasta, con varias y

pintorescas poblaciones, es centro de la explotación de la manzana, y se cuenta con establecimientos para su industrialización. Además, del álamo se extrae del retamo silvestre una cera de uso en la cosmética moderna. En el lugar donde confluyen los ríos Calingasta y Los Patos para formar el río San Juan, y hasta unos 40 kilómetros aguas abajo de este curso, se obtienen truchas, percas y otras variedades cotizadas, como así también en la zona de Barreal.

La ciudad de Jáchal exhibe en su antiguo templo un Cristo confeccionado en cuero por los indígenas en el siglo XVIII. Desde allí se realizan excursiones a Villa Mercedes, Huerta Huachi y la quebrada, valle y cuesta de Huaco, en la que se levanta el monumento a Buenaventura Luna.

La localidad de Rodeo, de interesantes atractivos, ofrece en sus alrededores la quebrada de Pachimoco, y a unos 20 kilómetros la pequeña y antigua villa de Angualasto, en cuyas cercanías se observan restos de una población indígena precolombina. A la misma distancia se encuentra Tudcum, donde se realizan típicos festejos en honor de la Virgen de Andacollo. Desde Rodeo parte el camino minero de alta montaña, que comunica con el valle de Cura.

Fuentes termales de San Juan

La provincia de San Juan cuenta con varios establecimientos que explotan, en pequeña escala, la excelencia de

sus aguas minerales; en cambio, son numerosas las fuentes, alrededor de cien, de reconocido valor terapéutico que no disponen de alojamientos adecuados, a los cuales concurren, sin embargo, enfermos que realizan un tratamiento ambulatorio.

Las más conocidas son La Laja, Pismanta, Pachaco, El Salado, El Centenario, Rosales, Laguna de Toro, Zonda, Baños El Despoblado, La Escondida, Agua del Pinto, El Chaparro, El Durazno, El Palque, El Pedernal, La Victoria, Nique, La Raja, Los Horcones, Los Papagayos, Leoncito de Arriba, Agua Negra, 9 de Julio, El Saladito, La Piedra Pintada, La Cieneguita, Corral de Piedras, Rancho La Margarina, Quebrada de Flores, Don José Inés, El Frunce, El Gato, Guayaupa, La Ramona de las Aguaditas, La Salud, Los Blanquitos, Los Marayes, El Balde, La Juanita de las Aguaditas, Santa Rosa, Agua Hedionda de Huaco, El Rincón, El Volcán, La Cantera, Talacasto y muchas más.

Itinerario: B. Aires-San Juan

Este itinerario, el más breve de los pavimentados, abarca sucesivamente las carreteras nacionales 8, 7, 147 y 20. La primera comprende el tramo entre las ciudades de Buenos Aires y Mercedes (provincia de San Luis), hasta el mojón 732. La ruta 7 por la que se continuará desde ese punto, está señalada con el mojón Km 716 (es decir 16 km menos que la ruta 8 desde Buenos Aires). Por





Imponente visión de la quebrada del río San Juan, donde se puede apreciar el camino de cornisa de 100 kilómetros de largo que conduce al valle de Calingasta, importante centro productor de frutales, de fabricación de sidra y explotación de minas.

ella se avanzará hasta los accesos a la ciudad de San Luis (un kilómetro antes), en el mojón 807, desde donde se continuará por la ruta 147. Luego de 309 kilómetros de marcha, en las afueras de Caucete, ya en la provincia de San Juan, se adoptará por último la ruta 20, por la que se llega a la ciudad de San Juan después de otros 26 kilómetros de marcha. En total son 1.160 kilómetros en forma aproximada, pero al detallar el recorrido nos guiaremos exclusivamente por las indicaciones de los mojones de las rutas, muchos de los cuales no han sido rectificadas.

- 0 Plaza del Congreso.
- 13 Cruce avenida General Paz.
- 22 Cruce del camino de Cintura.
- 53,7 PILAR. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 62 FATIMA. Estación de servicio. Almacén.
- 78 Robles. Estación de servicio.
- 98 SOLIS. Estación de servicio. Restaurante.
- 105 Puente arroyo San Andrés de Giles.
- 110 Acceso a Baradero. Nafta. Restaurante.
- 111 SAN ANTONIO DE ARECO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería, Restaurante.
- 145 CAPITAN SARMIENTO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 157 LA LUISA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 171 Estación de servicio (Arrecifes)

64 autoclub



Pasados los baños de Zonda, Sarmiento camino hacia el destierro, el 19 de noviembre de 1840, escribió con carbón y en francés las siguientes palabras: "On ne tue point les idées". El lugar fue declarado histórico en 1941 y la frase ha sido traducida.

- | | | | |
|-----|---|-------|---|
| | del Automóvil Club Argentino. Tel. 193. Auxilio mecánico. | | servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. |
| 174 | ARRECIFES. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. | 276 | COLON. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. |
| 181 | TODD. Almacén. | 282 | Límite provincial Buenos Aires-Santa Fe. |
| 189 | VIÑA. Nafta, Bar. | 285,4 | Estación de servicio (General López) del Automóvil Club Argentino. Tel. 904. Auxilio mecánico. Bar. |
| 206 | URQUIZA. Estación de servicio. | 302 | HUGHES. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. |
| 222 | PERGAMINO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en la ciudad, avenida Julio A. Roca 102, Tel. 443. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. | 365 | VENADO TUERTO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en 25 de Mayo y Bel- |
| 225 | Bifurcación rutas 8 y 188. Seguir la primera hacia la derecha. | | |
| 226 | Acceso a Pergamino. Estación de | | |



Famosa cepa de más de 150 años, de los viñedos Romero, cercanos al Jardín de los Poetas. Tiene su tronco dos metros de circunferencia y los brazos primarios alcanzan a los 30 metros de circunferencia. La última cosecha mayor fue la correspondiente a la vendimia de 1967, con 368 kilos. Se trata de una parra criolla injertada en uva cereza.



Edificio central de la imponente estación de servicio del Automóvil Club Argentino, construida en la intersección de las avenidas 9 de Julio y Guillermo Rawson.

Estación del A.C.A. en Mercedes (San Luis)

Importante función cumple la nueva estación de servicio del Automóvil Club Argentino que se encuentra en el Km 717 de la Ruta Nacional N° 7. Su ubicación es de gran importancia para los que viajan hacia las provincias de la región de Cuyo.



- grano. Tel. 1755. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 410 ARIAS. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 421 ALEJO LEDESMA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 454 CANALS. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 148. Taller mecánico. Gomería. Puente Río IV.
- 494 LA CARLOTA (Acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Camino a Villa María, sobre la ruta 9.
- 500 REDUCCION. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 557 Estación de servicio.
- 595 RIO IV. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en España 280. Tel. 16.
- 614 HOLMBERG. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 648 SAMPACHO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 661,8 SUCO. Estación de servicio.
- 681 CHAJAN. Gomería.
- 693 Límite provincial Córdoba - San Luis.
- 715 JUAN JORBA. Nafta. Gomería.
- 732 MERCEDES. (Acceso). Allí se continúa por la ruta nacional N° 7, que prosigue con el mojón N° 716.

- 717 Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 753 FRAGA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 789 Estación de servicio.
- 807 Abandonamos la ruta 7 y continuaremos por la 147 en dirección a San Juan.
- 834 San Gerónimo. Almacén. Nafta.
- 862 Los Araditos. Nafta. Almacén.
- 880 Nafta.
- 883 Almacén.
- 900 SAN JOSE. Almacén.
- 903 SAN ANTONIO. Almacén.
- 960 LA TRANCA. Límite provincial San Luis - San Juan. Nafta.
- 1024 ENCON. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Gomería. Restaurant.
- 1094 LAS CASUARINAS. Estación de servicio. Bar.
- 1102 ALGARROBO VERDE. Nafta. Gomería. Taller mecánico.
- 1116 CAUCETE (Acceso). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en J. J. Bustos y Diagonal Sarmiento.
- 1122 Puente río San Juan.
- 1142 SANTA LUCIA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 1144 SAN JUAN. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Avenida 9 de Julio y Av. Guillermo Rawson. Teléf. 6913. Taller mecánico. Gomería. ♠



—Cubierta Común—
—Speedway Gransport—

Ninguna tan ancha.

SPEEDWAY GRANSPORT

Speedway Gransport. Casi un tercio más ancha que las cubiertas comunes. Además de su elegante apariencia, cuatro grandes cualidades: pica más rápido, frena más pronto, dobla más segura, es más veloz.

Sí, Speedway Gransport permite desarrollar una velocidad sostenida de hasta 200 km. por hora.

Casi una cubierta de carrera. Con fuertes cordones 3T en ángulo bajo. Con caucho Tracsyn (resistentísimo). Con la cómoda potencia que sólo se siente sobre cuatro anchas bases.

Cualquier auto se puede dar el lujo de andar sobre Speedway Gransport. Dele ese lujo a su auto.

GOOD YEAR

Al Servicio de su Seguridad

Termas Argentinas



Las cabañas que se utilizan para los baños y las viviendas son gratuitas para los interesados.

LOS BAÑOS DE EPULAFQUEN

Ubicados en la zona cordillerana de la provincia de Neuquén

Los baños de *Epulafquen* (dos lagos, en araucano) se encuentran al oeste de la más importante cuenca lacustre del Parque Nacional Lanín, y enclavadas en plena maraña selvática de la Cordillera de los Andes, en la provincia de Neuquén. Se extienden a una altitud de 1.100 metros, dos kilómetros al sur de Curilafquen (lago negro), pequeño espejo de agua unido al *Epulafquen*, en un valle profundo circundado por altas montañas, en terreno blando y en gran parte pantanoso. El cerrado bosque está compuesto de especies exclusivas del Parque Nacional Lanín, como el pehuén (araucaria araucana), el raulí (*Nothofagus nervosa*) y el roble pellín (*Nothofagus obliqua*); cañas coligüe y helechos en infinita variedad.

Un arroyo que nace en el macizo andino, llamado Ocón o Curileuvú (río Negro) cruza el valle por su lado norte y desagua en el Curilafquen. Una corriente destruyó el pequeño puente que comunicaba las dos bandas del curso de agua, en las cuales existen no menos de diez pozos surgentes,

con temperaturas que alcanzan a los 60° en el más frecuentado de ellos. En otros pozos llega a los 70° y 80°. El N° 9, conocido como Vichy, ofrece agua para bebida, que debe ser buscada, en plena selva, cruzando el Curileuvu por precarios puentes formados por árboles caídos.

Cerca de la zona habitada y donde están establecidos los baños públicos, se encuentra el destacamento argentino de Gendarmería, a unos ocho kilómetros del paso Carirriñe, que comunica con Chile.

Descubrimiento de las termas

Estas termas, llamadas anteriormente por los araucanos *Cullu Co* (agua ácida) y también *Lahuen Co* (aguas calientes), eran conocidas por los indios de tiempos muy remotos. De acuerdo con los registros de la Sociedad Argentina de Estudios Termales, su descubrimiento se produjo simultáneamente con las de Copahue. Cuéntase que un indio de la región, llamado Joaquín Catrilaf, le dio noti-

cias de ellas al teniente coronel Peñiñori —fundador del fortín de Junín de los Andes, en la avanzada de los expedicionarios al desierto—, quien las visitó en 1882; pero recién en 1937 la Comisión Nacional de Climatología y Aguas Minerales realizó el estudio de las aguas.

En número de diez a doce, los pozos adoptan una forma circular de alrededor de dos metros de diámetro. Están rodeados de bordes cuyas formas cónicas se elevan a poco más de un metro del suelo, constituidos por sales que contienen las aguas. La afluencia es constante en todos. En el pozo que se utiliza actualmente, el agua que brota espontáneamente alcanza para unos 70 baños diarios. A través del trayecto que recorre hasta las bañeras instaladas, el agua reduce su temperatura y alcanza el templado ideal para los baños de inmersión.

Viviendas y baños gratuitos

Existen en el lugar algunas vivien-



El puente sobre el río Currileuvu fue destruido por una creciente y actualmente es reemplazado por los troncos de árboles caídos sobre sus márgenes.

En medio de un sector pantanoso y de enmarañada vegetación se encuentra el pozo cuya superficie está cubierta por algas de alto valor terapéutico.

das, que pueden ser utilizadas gratuitamente, mediante autorización de la Dirección de Parques Nacionales en San Martín de los Andes. En las paredes de las distintas dependencias de las termas, están colocadas reglas, muy completas, a las que deben ajustarse los usuarios de los baños de *Epulafquen*.

Los que cuentan con movilidad propia y elementos para acampar, no necesitan permiso alguno: sólo deben efectuar ante el encargado de los baños la reserva del correspondiente turno. La concurrencia durante el verano, época propicia para llegar hasta las termas, es considerablemente numerosa.

Clasificación de las aguas

Las aguas están clasificadas entre las clorosulfatadas, cálcicas, sódicas, bicarbonatadas, alcalinas e hipotónicas. Son recomendables para el tratamiento de la artritis reumatoidea, de diversas



Las mesadas que se encuentran distribuidas en la zona de los baños de *Epulafquen*, pueden ser utilizadas por los ocasionales visitantes sin desembolso alguno.



enfermedades de la piel, y es de destacar su acción sedante en personas de sistema nervioso excitable.

El agua sirve también para beber, pero deberá procederse en forma gradual, de acuerdo con las indicaciones que se exhiben en dependencias de las termas. Existen en la zona arroyos termales, y entre las fuentes hay una a la que se atribuye la condición de ferruginosa, aconsejándose la experimentación en forma precautoria. Se estima recomendable para los enfermos del hígado, y en casos de anemia.

Los barros de las distintas fuentes gozan también de prestigio. Se recomienda cubrir la articulación enferma con esos barros y dejarlos secar, abrigando después la parte afectada. Se considera que los más eficaces son los barros negros con fango.

También son aprovechables las aguas "lomas" que sobrenadan en las aguas termales a altas temperaturas. Se aconseja no retirarlas con el pretexto de limpiar los pozos que la

contienen. Son consideradas muy eficaces en el tratamiento de las hinchazones o tumoraciones, cuyo diagnóstico debe ser hecho por facultativo especializado. Se señalan éxitos en el tratamiento de bocios y en las artritis de rodillas que tanto padecen los pobladores de la zona.

Los alrededores de los baños de *Epulafquen*, muestran la naturaleza en estado primitivo: bosques, montañas, ríos y lagos cubren todo el territorio. A poco más de cinco kilómetros al sudeste de las termas se levanta el volcán apagado Huanquihué (lugar de ladridos, en araucano). Es llamado así por el sonido que produce el viento en las aristas del cerro. Sobre el camino a San Martín de los Andes o Junín de los Andes, se advierten las huellas de antiguas erupciones de ese volcán, las cuales contribuyen a conformar un impresionante paisaje. Verdaderos ríos de lava solidificada, de intenso color negro, cortan la ruta en el lugar que por dicha causa se llama Escorial. ♣

TUERQUITAS

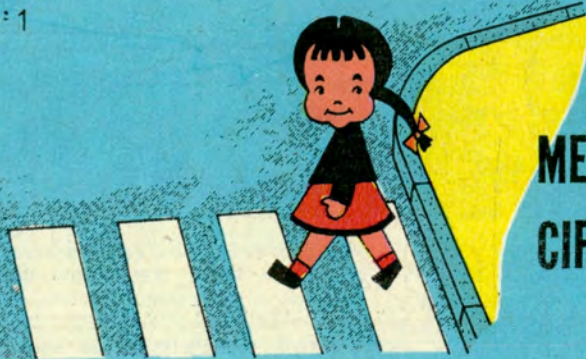


la sección de los niños



Los días de lluvia debes poner mayor atención al caminar. Un resbalón o caída puede ser muy peligroso, tanto para ti como para otras personas que traten de no atropellarte.

Nº 1



MENSAJES CIFRADOS

3 20 24 29 1 20

5 15 12 1 22

5 22 19 24 9 15 1 22

5 22 12 17

3 17 21 5 3 23 17

Nº 2



12 24 29 20 17 10 1

18 5 12 9 7 20 17

18 20 17 8 9 2 9 4 17

3 20 24 29 1 20

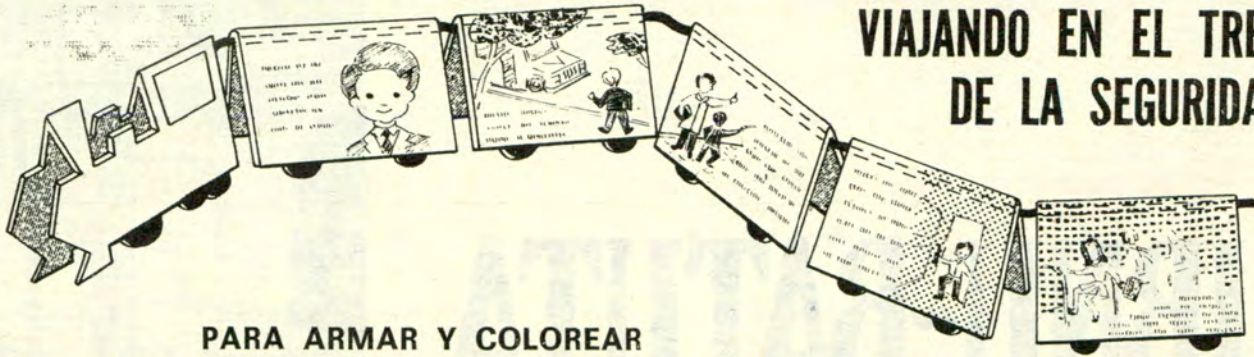
EJEMPLO

A	C	A
1	3	1

Tienes aquí, dos mensajes escritos con números. Para interpretarlos debes colocar, sobre cada número, la letra del alfabeto que corresponda según su orden numérico.

Soluciones: Mensaje Nº 1: "CRUZAR EN LAS ESQUINAS ES LO CORRECTO"; Nº 2: "LUZ ROJA PELIGRO. PROHIBIDO CRUZAR".

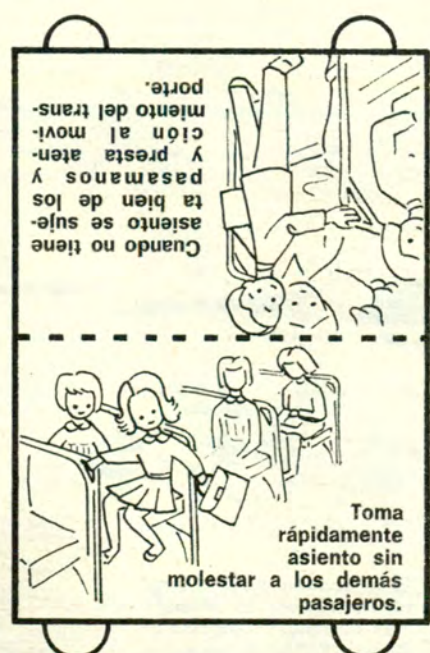
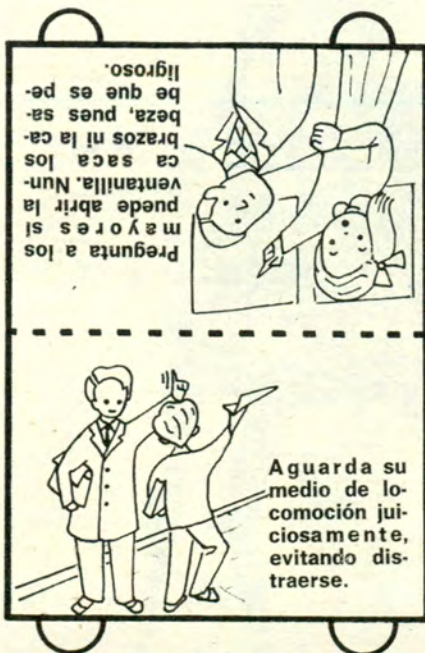
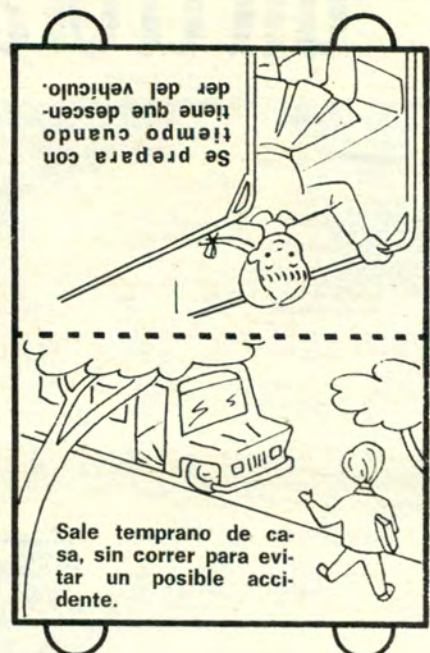
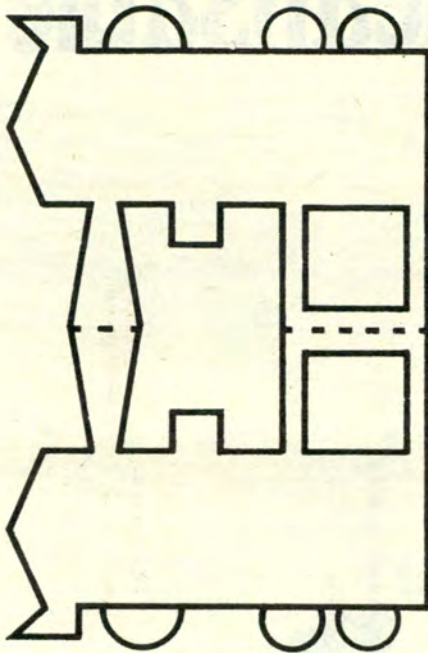
VIAJANDO EN EL TREN DE LA SEGURIDAD



PARA ARMAR Y COLOREAR

PEGA ESTA HOJA SOBRE UNA CARTULINA Y RECORTA CADA VAGON Y SU LOCOMOTORA POR LA LINEA NEGRA DE SU CONITORNO. LUEGO LOS COLOREAS, LOS DOBLAS POR LA LINEA PUNTEADA Y UNES UN VAGON CON OTRO

PEGANDO UN HILO POR SU LADO INTERNO, JUSTO EN EL DOBLEZ. ASI TENDRAS UN TREN COMO ESTE MODELO. TE AYUDARA A RECORDAR ALGUNOS CONSEJOS, PARA TU SEGURIDAD, MIENTRAS VIAJAS.



IBNU-BATUTA, un trotamundos incansable



El incansable viajero llegó también hasta las legendarias pirámides egipcias de Keops, Kefren y Micerino.

Para tener una idea de las grandes dificultades que tuvo que afrontar Ibnu-Batuta, debemos retroceder 600 años en la marcha incesante del tiempo.



Para tener una imagen más o menos exacta de las enormes dificultades que Ibnu-Batuta tuvo que soportar y afrontar en sus numerosos viajes por los países que visitó, debemos retroceder seiscientos años en la marcha del tiempo y situarnos en una época cuyos medios de transporte y comunicación eran primitivas e incómodas: carretas tiradas por caballos o mulas transitando por caminos muy accidentados, hechos casi siempre por la acción del rutinario rodar y no por el trabajo ordenado, constante y adecuado del hombre.

Habremos de tener presente que algunas poblaciones no se unían por ningún vestigio que indicara camino y que los viajeros tenían que orientarse por su propia experiencia, expuestos a su suerte. Además, es preciso señalar los riesgos permanentes de robos y asaltos perpetrados por forajidos diseminados en todos los reducidos de todos los caminos y que no podían ser evitados, a pesar de la precaución y la cautela.

Podemos afirmar, sin lugar a dudas, que Ibnu-Batuta fue el explorador más importante de la era antigua; realizó cuatro largos viajes que duraron veintiocho años, recorrió ciento setenta y cinco mil millas, y estuvo en veinte países.

Este trotamundos no se contentaba con atravesar las ciudades y recrearse con lo nuevo y pintoresco que veía; estudiaba minuciosamente la idiosincrasia de cada pueblo, de cada raza, averiguaba el origen de sus costumbres, se mezclaba con los diferentes clases que componían el conjunto de sus habitantes, escuchaba los comentarios que se hacían en los círculos populares y las opiniones de las altas personalidades, y extraía a través de lo visto y oído sus propias y acertadas conclusiones.

Con criterio científico

Sentía una especial vocación por la geografía y con-

feccionaba de los lugares por donde pasaba un croquis delimitando ríos, montañas, valles, caminos, rectificando a su regreso lo que debería ser corregido, ajustándose prácticamente a las nociones cartográficas actuales.

Todo esto lo hacía con sentido científico, guiado por un propósito de ampliar el conocimiento de los demás y retribuir así la admiración que hallaba y se le profesaba por doquier.

Antiguamente, muchos fueron los que han realizado largos viajes como los que hemos mencionado de Ibnu-Batuta, pero lo que distingue a éste de aquéllos es el haber descrito detallada y minuciosamente todas las alternativas de sus largas recorridas.

Ese viajero incansable exponía sus comentarios en grandes reuniones y era escuchado con atención por enormes auditorios.

Sus "charlas" placenteras eran siempre conferencias en el significado cabal de la palabra. Podemos asegurar, basados en libros y manuscritos de su época, que sus disertaciones públicas no obedecían a una condición jactanciosa —que hubiera sido justificada— sino a un afán de ilustrar a sus oyentes con las rarezas que abundan en el mundo.

Su libro titulado "*Obras maestras de los espectadores acerca de los países y las maravillas de los viajes*", que contenía los pormenores de sus andanzas por el mundo, no es un simple tomo donde desfilan nombre, fechas y citas, desarrollado con monotonía característica de obras similares; es una pequeña enciclopedia con referencias que deleitan al lector, escrita con un fino y agudo sentido de la observación y un agradable método para estudiar factores y circunstancias —inadvertidas por otros— al amparo de un estilo personal y original desconocido hasta entonces.

Obras y traducciones

Este libro ha tenido una merecida y amplia difusión en los círculos literarios árabes



siglo XIX". Y agrega: "Ibnu-Batuta fue el último geógrafo internacional en el concepto científico y supera a Marco Polo, porque su libro ostenta un sello muy personal en todas sus páginas".

Manuscritos de sus libros se encuentran en la Biblioteca Nacional de París, en la Biblioteca Municipal de Manchester y en la Biblioteca Nacional de Fez (Marruecos).

A pesar de toda la trascendencia que adquirió su obra, hubo ciertas dudas acerca de la exactitud de su contenido. El primero en dudar, fue su compatriota y contemporáneo, el filósofo Ibnu-Jaldun, cuya mentalidad de conformación matemática no podía aceptar las narraciones, que le parecían frutos de la imaginación.

¿Realidad o imaginación?

No pretendemos salir a la palestra en defensa del viajero; sabemos que algunas de sus aseveraciones —muy pocas, por cierto— muestran signos de exageración. Esto se debe, a nuestro juicio, a que han sido escuchadas por Ibnu-Batuta de otros y son leyendas propias de países creyentes en el poder de la magia y la superstición. Lo que sí nos permitimos reprocharle es no haber indicado el origen de los casos no verificados personalmente por él.

Ibnu-Batuta nació en Tanger en el año 1304. Proviene de una familia conocida por su cultura y devoción religiosa. Cursó, como todos los hijos de aquel entonces, sus estudios de religión, de teología, de idiomas y del Corán, bajo la atención de los mejores maestros. A los veinte años inició su peregrinación religiosa a La Meca, deteniéndose en Túnez, Egipto, Palestina y Siria. Dos años después se trasladó otra vez a la Tierra Santa, partiendo posteriormente rumbo a Europa. Estuvo en Constantinopla, Persia, Turquestán, India, China, Ceilán, Bengala, Afganistán, Sumatra y muchas otras regiones lejanas.

Todos sus relatos son amenos, pero los más sugestivos son los que se relacionan con la India y la Mongolia. El mismo Sultán de esta última nación, lo recibió en la frontera de su país, colmándolo de agasajos. La primera ciudad de la India a la que arribó la llama Dehli y su gobernador Mohamed Chah fue quien le



dio la bienvenida personalmente. Al escucharlo quedó tan admirado de sus conocimientos que lo designó Juez de la ciudad, asignándole sus honorarios en mil dinares¹, además de otros subsidios.

Percances y filosofía

Ejerciendo su alto cargo, aprovechó las fanquicias que se le otorgaban para llegar a las comarcas más apartadas del país.

La confianza que el gobernador le dispensó fue tan grande que lo indujo a designarlo como jefe de una misión especial ante su vecino, el Rey de China y, como siempre, aprovechó la circunstancia para recorrer todos los lugares a su alcance, hasta llegar a las Islas Malayas, donde se casó con una mujer nativa.

En una de estas islas tuvo el primer percance importante: su barco fue abordado por los piratas, que le quitaron todos sus bienes, entre ellos una fortuna de alhajas y joyas. Empero, esto no fue motivo de aflicción para él, pues los piratas —desconociendo sus inclinaciones— lo llevaron a una isla lejana donde tuvo oportunidad de estu-

diar las raras costumbres de sus habitantes. También en tierra fue asaltado en numerosas ocasiones y despojado de todo lo valioso que poseía. Siempre aceptaba esas eventualidades como circunstancias propias de sus aventuras.

Principales viajes

En su libro "Estampa detallada de la vida en China" describe su desenvolvimiento comercial, industrial, sus puertos, su desarrollo social y cultural. De algunos párrafos se desprende que ese país conocía la emisión de la moneda-billete, la aduana, la pintura decorativa, la fabricación de papel, etc. Los chinos ya poseían un sistema avanzado de previsión social para los ancianos e inválidos y practicaban el uso del cheque.

Al asomarse los primeros disturbios políticos en aquellas zonas, regresó a su tierra natal, tomando el camino de Damasco. Allí lo sorprendió la noticia de la muerte de su padre. Habían transcurrido veinte años desde el día que dejó Tánger.

En su segundo gran viaje, fue a Andalucía: conoció Granada, Málaga y otras ciuda-



Vista parcial de uno de los templos de Luxor. También allí llegó Ibnu-Batuta, quizás el más importante explorador de la era antigua (1304-1378).

y europeos. Muchos estudiosos se ha ocupado en traducirlo y numerosos son los escritores que han confeccionado resúmenes de él para hacerlo accesible a más cantidad de lectores. En el año 1853 se publicó en París en cuatro volúmenes, siendo reeditado en los años 1869, 1893 y 1926. En el Cairo, se publicó tres veces: 1870, 1904 y 1928. En alemán e inglés aparecieron sendos compendios, abarcando destacadas y múltiples facetas. Musa Kuraim, director de la revista "Oriente" de Brasil, lo tradujo al portugués. El conocido orientalista Karatchovskí, en su libro titulado "La Historia de la literatura geográfica árabe", menciona a Ibnu-Batuta, afirmando que cuanto más se profundiza en el estudio de su vida y de su obra, más se llega al convencimiento de la veracidad de sus relatos. En otro párrafo relacionado con su permanencia en Sudán, el orientalista acota: "Nada supera la historia de esta excursión excepto las narraciones de los exploradores europeos en el

El grabado reproduce parte de un templo excavado en la roca, entre los siglos VI y XI, en la ciudad de Ellora estado de Bombay (India).

des. Esta excursión no duró tanto como la primera, quizás porque el reinado árabe en España estaba en su ocaso y él vislumbraba el desenlace que culminó con la pérdida de aquel paraíso.

Su tercer viaje abarcó numerosos pueblos de África. Estando en Sudán recibió y aceptó una invitación del Sultán de Fez para visitar el país. El mandatario, fascinado por sus relatos acerca de sus inúmeros y dilatados viajes, ordenó al Notario del Reino, Mohamed Ibnu-Yuzay (1321-1356), registrar los mismos, dictados por Ibnu-Batuta, para que no se perdieran. De ahí surgió su famoso libro precedentemente mencionado. En él, también habla de política y hace amplias descripciones de los desmanes de los mongólicos en la época del reinado de los Abbassidas y la destrucción de Bagdad.

Su calidad de auténtico historiador se refleja igualmente en sus narraciones sobre la India y sus frecuentes guerras.

Todo hace suponer con sobrada razón —aunque no se mencione en su libro— que Ibnu-Batuta, antes de viajar a China e India, aprendió sus idiomas y por tal motivo, desde el primer momento causaba la extraordinaria y magnífica impresión que lo acompañaba durante toda su permanencia. Esto, además de revelar su alta inteligencia y talento, explica y justifica los interminables agasajos de que fuera siempre objeto por parte de las autoridades y del pueblo.

Algunos episodios

De su interesante e importante obra, extraemos raros y singulares relatos:

En Alejandría conoció a un predicador que, sabiendo de su condición de trotamundos, le espetó a modo de desafío: "Tengo tres hermanos, uno en la India, otro en China, y el tercero en Malaya, espero que les trasmitas mis saludos". Ibnu-Batuta, con los datos en su poder, afirma haber cumplido con el encargo.

En Damasco, ciudad que ya tenía calles con sus correspondientes aceras, vio un reloj, único en su forma; era una pared con doce ventanillas pintadas en la parte interior de verde y en la parte exterior de amarillo. Cada hora giraba automáticamente la madera, cambiando de color.

En la misma ciudad, según sus informes, existían varias reparticiones oficiales que administraban las donaciones hechas por personas caritativas. Había legados para los que querían hacer la peregrinación religiosa y carecían de medios; legados para los pobres que no podían sufragar los gastos de casamiento; legados para pagar rescates de los que caían prisioneros de los enemigos; legados para abrir y arreglar caminos, etc. A un joven, andando por la calle, se le cayó un plato, rompiéndose; inmediatamente se dirigió a una repartición llamada "Legado de la vajilla", cobrando el valor de lo que se le rompió.

En la India, asistió, a la inmolación de una mujer cuyo marido había fallecido. Esta ceremonia era común en el país; duraba tres días, saturados de cantos, bailes y banquetes. Al término de la misma, la viuda montaba un caballo con un espejo en la mano mirándose constantemente, paseaba por la ciudad, rodeada de público que tocaba tambores y platillos. Al llegar al lugar donde ardía el fuego, ya preparado, regalaba todas sus alhajas, se desvestía, impregnando su cuerpo con aceite y se lanzaba a la hoguera.

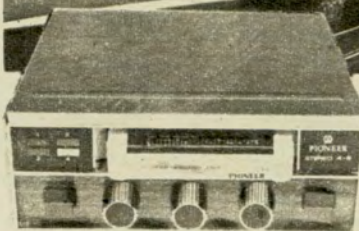
Una de las aspiraciones de Ibnu-Batuta era realizar un viaje al Polo Norte, deseo que no pudo cumplir por diversas circunstancias. No obstante ello, habló con amplias referencias sobre los preparativos de los que hacia allá viajaban.

Ibnu-Batuta murió a los 74 años. ♣

1 El dinar era de oro y pesaba 4,45 grs.

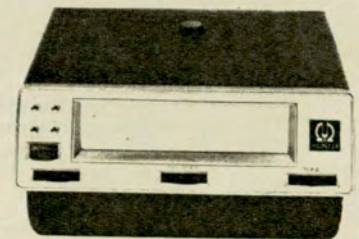
Libertad de elección con !PIONEER!

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.



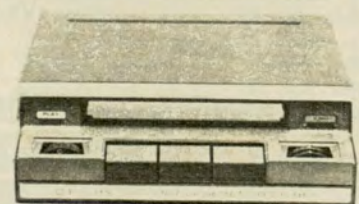
Modelo TP-60

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



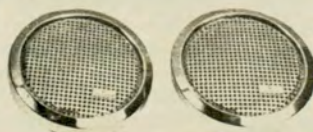
Modelo TP-83

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

autoclub 75

por GUILLERMO
A. MOONEY
PARA AUTOCLUB
Ilustró Domingo Villafañe



LAS YERRAS DE CONVITE

N. del A.: Deseamos expresar nuestro reconocimiento a los señores Enrique Horacio Taborda y Horacio Naveira que nos han prestado su valioso asesoramiento.

Se hablaba de "yerras de convite" cuando el dueño de un establecimiento de cría de hacienda vacuna poseía una cantidad determinada de terneros de destete listos para ser marcados, e invitaba al vecindario a concurrir un día determinado para que "fuera a darle una mano en la tarea". Al respecto se recuerda en el pago de Ayacucho como las más famosas, las que se realizaban en lo de Apellániz, Herrera Vega, Pereyra Iraola, Solanet, etc. El que escribe estas líneas recuerda que en una de las estancias mencionadas a la que fuera invitado, cuando llegaba la fecha convenida, con las primeras luces del día se divisaba a lo lejos por el callejón que daba entrada a la estancia, la polvareda que levantaban los autos y nutridos grupos de paisanos a caballo, seguido por sulkys, americanas, etc., cuyas formas se iban agrandando a medida que se acercaban al casco del establecimiento. Su presencia era recibida ruidosamente por la perrada que salía a "torear" a los recién llegados¹; unos cuantos gritos un silbido y un cascotazo para los más rebeldes, era lo suficiente para sacarlos de escena "en menos de lo que canta un gallo".

Después de los saludos de práctica y la invitación de echar "pie a tierra", cada jinete se dirigía al palenque a desensillar, y después de asearlos un poco, soltaban sus montados en un potrero que se había reservado cerca de las casas, junto con los caballos de tiro, dedicándose luego a recoger los aperos y recados para depositarlos en el galpón al cuidado de un paisano responsable.

Mientras tanto, en el parque de la estancia los corrillos se iban haciendo cada vez más nutridos; cada uno tenía mucho que decir, después de tanto tiempo sin verse.

Del otro lado de la arboleda se alcanzaba a oír el balido de los terneros

encorralados, los que hacían coro a los mugidos de las madres que habían quedado pastoreando en las inmediaciones.

Como a eso de las nueve de la mañana, mientras las mujeres y los niños se quedaban en "las casas" para ayudar en los preparativos del almuerzo el dueño de casa invitaba a todos los vecinos y agregados para que lo acompañaran a los corrales, donde ya se encontraba lista la gente de a caballo para empezar a mover la hacienda.

Una vez que transponían la tranquera, los pialadores designados para tomar parte se iban ubicando conforme a su baquía, mientras probaban sus lazos.

¡Va marca!

A un costado del corral y al abrigo de la arboleda, se encontraban los encargados de los fuegos y sus ayudantes para la marcación. A una señal convenida dada por quien oficiaba de Capataz de Yerra, sea patrón o mayordomo, los que estaban de a caballo dentro de los corrales empezaban a apretar los lazos de la ternera a gritos y exclamaciones, animándola para que encarara la portada, a cuyo cuidado estaba un paisanito auxiliado por un peón de a caballo, para contenerlos si la situación se tornara espesa. Así iba saliendo, de a uno en fondo, toda la ternera en plena corrida, tratando de esquivar los lazos que silbaban sobre sus cabezas o iban al encuentro de las manos con algún pial de "payanca"², que les hacía dar una voltereta en el aire hasta caer contra el suelo con ganas —lo cual era muy festejado por todos los espectadores, por el arte con que había sido hecho—, acompañado de los correspondientes piales de paleta de revés³ o de derecho⁴, o el animal terminaba

enlazado si los eludía, al mismo tiempo que aparecían los ayudantes para sujetarlo por la cabeza, momento en que al grito de: "Va marca", llegaba a todo escape el que administraba los fierros al rojo, para dejar asentado sobre los cuartos, entre la humareda y el olor a pelo chamuscado, el derecho a la propiedad de cada caído. En cuanto se los soltaban, partían al trote a reunirse con sus compañeros. Así se iban marcando uno a uno, hasta que el capataz de la faena grita: ¡"Tarja"!⁵, marcando en un poste con el cuchillo los primeros cien animales pasados. Un descanso breve y vuelta a seguir, hasta completar la cantidad de terneros encorralados, lo que coincidía con el repetido toque de campana del lado de las casas, anunciando que los asados iban a estar a punto. Entonces se da la orden de apagar los fuegos, recoger los fierros, lazos y demás herramientas utilizadas, y soltar a la ternera para que se vaya a reunir con las madres, produciéndose con tal motivo un concierto de balidos y mugidos.

"Haciendo punta"⁶ el patrón, lo siguen todos los invitados y comedidos, a "trote de zorro", para hacer los debidos honores a la carne asada que había sido preparada con todos los ingredientes del caso. Después que cada uno cortaba o recibía su parte, se retiraba a un rincón para formar rueda, o saborearla "de parado".

Las familias ocupaban muy bulliciosamente las largas mesas, provocando una escena muy animada. Cuando "empezaban a orillar"⁷ los más satisfechos, no faltaba entre la concurrencia uno de los invitados que sacara a relucir "un huesito"⁸ invitando a todos los presentes a jugar a la taba, poblándose en poco tiempo una "deposítada" con billetes de todos los colores, que circulaban con liberalidad criolla.



Escritor y jinete

Estaba entre los espectadores un inglés, mayordomo de una estancia vecina, fumando filosóficamente su pipa, cuando apareció un paisanito ladino, mandado por otros de su mismo "pelo", dispuesto a divertirse con cualquier cosa, para que le preguntara con voz inocente "si entendía de caballos", a lo que contestó enfáticamente el inglés con un rotundo ¡Yes! Al poco rato aparecieron dos paisanos montados, trayendo de tiro un overo colorado, criollo, ensillado, que parecía una oveja por su mansedumbre aparente.

De inmediato corrió la noticia entre todos los presentes, que el inglés iba a dar una demostración sobre sus conocimientos con caballos, y el dueño del establecimiento, en previsión de que hubiera alguna picardía de por medio, autorizó solamente que podía montarlo en un potrero recientemente rastreado, y siempre que la concurrencia se colocara del otro lado del alambrado, para que el inglés pudiera actuar tranquilo con sus ayudantes. Mientras le sujetaban el caballo que iba a montar, el hijo de la rubia Albión, con toda parsimonia tocó primero con la fusta por la tabla del cuello del animal, y después por el anca. El overo apenas se dio vuelta

para estudiar a su próximo jinete, mirándolo sin darle importancia, lo que hizo que el inglés se encogiera de hombros creyendo que la monta "era pan comido"; pero en el momento que voleaba una pierna para montarlo, uno de los paisanos que estaba pronto para "apadrinarlo" ¹⁰, guiñándole el ojo a su compañero, le "fajó un tremendo lazaso por los cuartos" ¹¹, obligándolo a meter la cabeza entre las manos mientras daba un espectacular corcovo, y cuando todos esperaban que iba a sacarlo por la cabeza, el inglés, haciendo gala de una elasticidad notable, se afirmó echándose para atrás —como si hubiera estado pegado al recado— y ahí empezó un sinfín de



corcovos y una lluvia de fustazos a derecha e izquierda, que lo obligó a salir —disparando campo afuera, seguido por los apadrinadores—, y cuando todos creían que lo iba a desparramar por el campo, al aparearse los que lo seguían, se le vio pasar de un caballo a otro con agilidad felina. Cuando regresaba encañado, fue recibido con una salva de aplausos, y al preguntársele "dónde había hecho las primeras armas con yeguarizos"¹², contestó resueltamente: "Cuando empecé a trabajar en una estancia inglesa en el ceste de la provincia de Buenos Aires como escribiente, fuera de mi trabajo habitual tenía la obligación de tener perfectamente adiestrado los petisos de polo que había en el establecimiento, para que los patrones pudieran jugar sus partidos semanales".

De inmediato, entre todos los presentes hubo un acuerdo general para otorgarle simbólicamente "Carta de ciudadanía para tomar parte en cualquier bulla que se arme dentro del partido de Ayacucho"¹³, y en su honor se dispuso en seguida que se hiciera un baile, dirigiéndose todos hacia el patio que había entre las dos poblaciones, donde en poco tiempo se pobló de bancos y sillas en forma de ruedo, y tomaron ubicación los "musiqueros"¹⁴ —tres guitarras y un acordeón—. Las madres de las mozas se colocaron en "línea de batalla", para apreciar qué "chivo iba a caer en el lazo"¹⁵, y la mozada desparramada en

uno y otro lado esperaba el momento de la largada. De común acuerdo entre las partes, se iniciaron con un Gato con relaciones, ante cuyo anuncio entraron a la pista cuatro parejas que se "salían de la vaina"¹⁶, rompiendo ellos "a trote de zorro"¹⁷ y ellas, "muy donosas"¹⁸, formaron un espectáculo muy grato, adornado por las correspondientes relaciones sabrosas, llenas de picardía, que fueron muy celebradas por todos. En la segunda parte, a pedido de la concurrencia, se hizo presente un mozo guitarrero y cantor muy mentado en el pago, que deleitó a todos los presentes con un "Aire Sureño", mereciendo una aprobación general. Pero los mozos estaban inquietos por lucir sus habilidades "antes que se apagaran los fuegos del entusiasmo", y ante el pedido de todos se iniciaron los guitarreros con un malambo, ante cuyo llamado tomaron ubicación famosos malambistas, luciendo primero por riguroso turno y después en conjunto, mereciendo sostenidos aplausos.

A todo esto, las mozas estaban "que se revolvían" en un rincón, deseosas que las sacaran a bailar los mozos que ya habían elegido por simpatía; pero ninguno "hacía punta", hasta que por ahí tocaron: "Polca para Damas", y ahí fue la "atropellada" para desprenderlas del rincón donde se habían quedado "amontonadas como bichos canastos"¹⁹, poblándose en seguida el ruedo con bastante parejas,

para satisfacción de las madres, y ante la severa mirada del dueño de casa, que vigilaba para que "hubiera más luz entre las parejas"²⁰, sobre todo cuando bailaban de "agarraditos"²¹.

Comenzaba a atardecer, y como los días eran cortos a esa altura del año, poco a poco los invitados empezaron a despedirse para ir a ensillar y atar los carruajes, con los que salieron al paso hasta tomar por el callejón, donde los jinetes fueron los primeros en abrir la marcha rompiendo al galope rítmico de su montados²², cuyos sones se mezclaban con acompañados resoplidos y escarceos, alterados por algún silbo en la noche, a medida que sus sombras se iban achicando de a poco, como si hubieran sido cortados a tajos.

La noche poco a poco había tendido su negro manto sobre las poblaciones. Entre las sombras del monte, las aves canoras se llamaban unas a otras antes de recogerse, mientras que los grillos con sus cantos precedían la salida de la luna, tan serena que presagiaba que iba a helar.

En uno de los potreros próximos al establecimiento, se escuchó de pronto el vibrante relincho de una yegua llamando a su cría, correspondido por otro suave y afectuoso de reconocimiento, mientras a todo galope iban a reunirse para marchar juntas hacia un buen reparo donde pasar la noche.

En las casas ya han prendido las luces —como si fueran desmesurados ojos en la noche—, y sus moradores, en medio del ajetreo para prepararse a comer, se han quedado comentando animadamente los distintos episodios de la fiesta.

En el corredor de la estancia, ignorantes de todo lo que pasa, se ha ubicado una pareja en dulce coloquio, dialogando con las estrellas, aprovechando la licencia del dueño de casa y la discreta vigilancia de la madre de la moza.

Con este lenguaje —que nace de la esencia de la tierra—, se llevaba a cabo todos los años en distintos establecimientos de campo del pago de Ayacucho, una de las manifestaciones rurales más interesantes por la vida que irradiaban, que sólo puede ser apreciada debidamente cuando se toma una intensa participación en las mismas. ▲

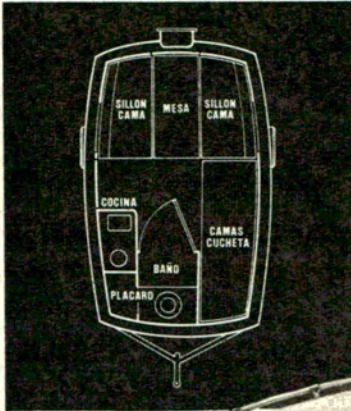
NOTAS SOBRE TERMINOS CAMPEROS EMPLEADOS:

- Torear a los recién llegados:** Se dice en el campo, cuando los perros salen a ladrar a visitas desconocidas.
- Pial de payanca:** Es cuando se tira el lazo por la izquierda o derecha pero sin revolearlo. El pialador agachado, con armada más o menos chica y con muy pocos rollos o ninguno, hace el tiro ante las manos del animal cuando éste pasa corriendo por delante, aproximándose lo más posible. Es un tiro muy seguro y fácil, consistiendo en presentar la armada abierta a las manos del animal para que quede pillado.
- Pial de paleta de revés:** Se ejecuta lo mismo que el de derecho, tirando a enlazar, pero revoleando de revés.
- Pial de paleta de derecho:** Cuando se tira a enlazarle las manos.
- Tarja:** Poste que se elegía para ir marcando con un cuchillo mediante muescas, cada 100 animales trabajados.
- Hacer punta:** Ser el primero en marchar.
- Empezar a orillar:** Salir de un grupo de gente y hacerse a un costado.
- Un huesito:** Se le decía también a la taba para jugar.
- Ser pan comido:** Cuando todo es fácil para realizar.
- Apadrinador:** Peón de a caballo que acompaña al domador con el fin de ayudarlo, para que el potrero montado tome una dirección determinada y no se vaya contra ningún obstáculo. En el primer galope, el potrero o reservado está prácticamente engeguado.
- Fajar un lazaso:** Castigar con un arreador.
- Hacer las primeras armas con yeguarizos:** Hacer aprendizaje en su manejo correcto.
- Carta de ciudadanía para tomar parte en cualquier bulla:** Nomenclatura simbólica que lo acredita para tomar parte en cualquier acontecimiento que se produzca en el pago.
- Musiquero:** Se les decía también a los músicos.
- Caer el chivo en el lazo:** Se dice comúnmente cuando uno anda noviando y está a punto de comprometerse.
- Salirse de la vaina:** Contenerse a duras penas.
- Salir a trote de zorro:** A paso corto y sostenido.
- Muy donosa:** Cuando en el baile o en el andar, las damas se mueven con mucha gracia.
- Amontonados como bichos canastos:** Mantenerse en un rincón sin despegarse.
- Hacer más luz entre las parejas de baile:** Vigilar para que no dancen demasiado apretadas.
- Bailar de agarraditos:** Cuando las parejas bailan enlazadas.
- Romper al galope:** Cuando se pasa del sobrepaso, al galope elástico de los montados.

Para acampantes campantes

CASA RODA-FLOTANTE

BOYITA



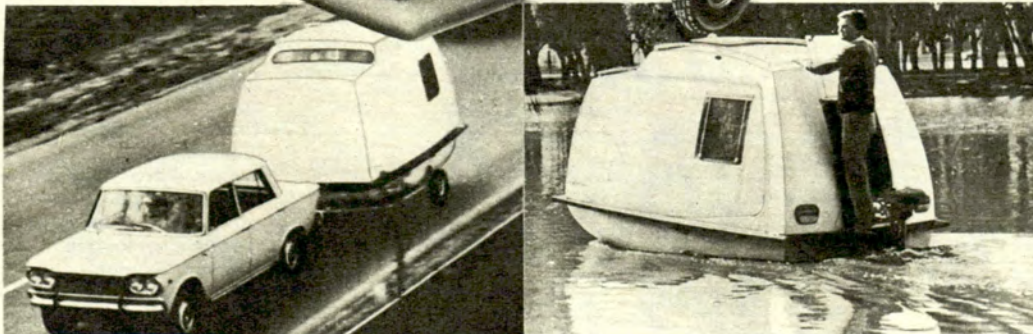
La primera casa anfibia del país, con frescura y calor de hogar. Ideal para cazadores y pescadores "comodones". ¡Disfrútela con su familia y siéntase libre con la casa a cuestas!

- Pesa sólo 350 kilos
- Comodidad para 4 personas
- Cocina con calentador a garrafa, pileta y heladera a hielo
- Tanque de 50 litros para agua potable
- Batería propia
- Aislación térmica de poliestireno expandido
- Dispositivo para adaptar un motor fuera de borda de 5 a 15 HP
- Bastidor portante de fácil acoplamiento.

Boyita es también cómoda por su financiación



Marca y diseño registrados



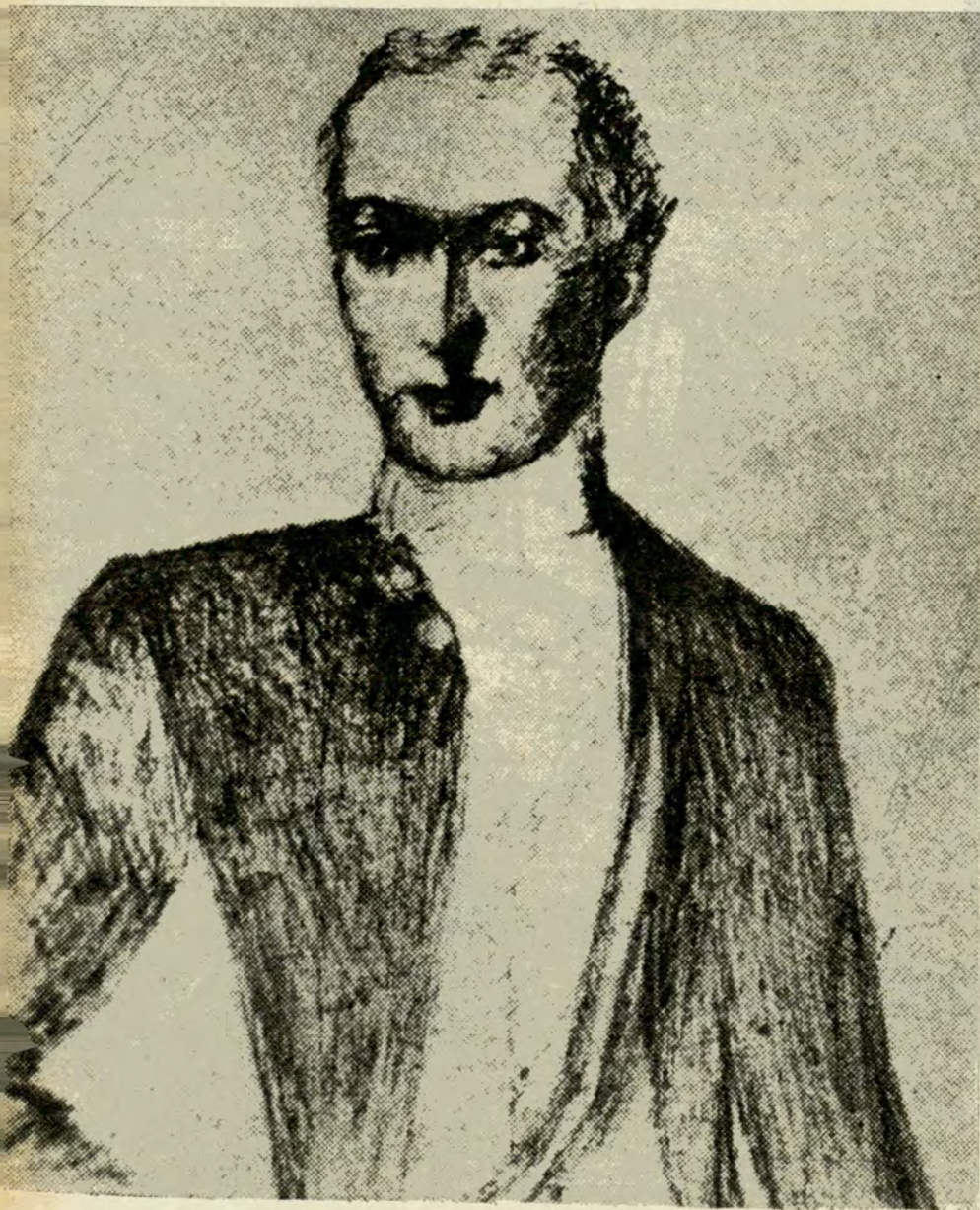
Admírela y adquiérala en
SAN LORENZO 1601 - Tel. 797-7039 - OLIVOS

EL ÚLTIMO ESPAÑOL CAPITAN

La labor de los investigadores serios constituye uno de los elementos que dan carácter y sentido a una cultura

por ADOLFO E. PACHECO

PARA AUTOCLUB



No hace mucho tiempo la dirección del Museo Histórico Nacional informó que se había efectuado una importante donación para ese establecimiento y que en ella se incluía, entre otras cosas, dos libros manuscritos de oraciones "rústicamente encuadrados y coloreados en forma primitiva" que fueron del mariscal don Francisco Casimiro Marcó del Pont. Agregaba la información que los libros de referencia llevan la fecha 5 de mayo de 1819 y "fueron obsequiados al mariscal por uno de los nueve oficiales sobrevivientes de la sublevación de San Luis del 8 de febrero de ese mismo año".

Esta circunstancia y el hecho de haber recién llegado a nuestras manos, a pesar del tiempo transcurrido desde su publicación, con motivo de un viaje últimamente realizado a San Rafael (Mendoza) y su magnífica zona turística cercara, el libro titulado: "El Mariscal Francisco Casimiro Marcó del Pont (último Capitán General de Chile)", del conocido escritor de aquella progresista y hermosa ciudad mendocina, Raúl Marcó del Pont —descendiente de la familia del jefe español, según surge del instructivo apéndice del libro—, nos inducen a dar a conocer brevemente su contenido para los lectores de AUTOCLUB. Formularemos, asimismo, algunos comentarios sobre esta obra que es casi desconocida en Buenos Aires, no obstante tratarse de un trabajo serio, documentado y escrito a todas luces con el buen propósito de ser ecuánime y, sobre todo, comprensivo con el famoso personaje cuya vida azarosa se narra y juzga. El Mariscal Marcó del Pont ha sido, por lo general, mal considerado por los historiadores, particularmente chilenos y argentinos, que se han ocupado de él y de su actuación como "Capitán General del Reino de Chile y Presidencia de su Real Audiencia".

Este libro pone en evidencia —en otro orden de cosas— que en el interior del país existen también, contrariamente a lo que muchos creen, escritores inquietos y capaces e investigadores serios que contribuyen con su esfuerzo y sacrificio —a veces ignorados— a dar extensión, carácter y sentido a la cultura nacional.

Francisco Casimiro Marcó del Pont, último Capitán General de Chile.

GENERAL DE CHILE

Actuación en España

El destacado escritor de San Rafael inicia su libro con una pregunta que viene muy al caso: "¿Qué es lo que se sabe de Francisco Casimiro Marcó del Pont, Mariscal de los Reales Ejércitos y Capitán General de Chile?" Y contesta: "Muy poco, por cierto. Que gobernaba la Capitania General de Chile, llamada también "Reyno de Chile", cuando San Martín cruzó la Cordillera de los Andes y libertó a ese país, y que fue hecho prisionero". Para agregar en seguida: "Los historiadores, aun los más eruditos, o no se han ocupado de estudiar esta figura que adquiere indudable importancia, como oponente de San Martín, o lo han hecho con evidente ligereza y parcialidad". Esta afirmación parece innegable. La imparcialidad es la que casi siempre ha estado ausente en todo lo que se refiere a las informaciones que tenemos relacionadas con el desafortunado militar español. Por eso este libro que, según su autor, no tiene la pretensión de hacer "la defensa del personaje estudiado, pero que, sin embargo, no puede ocultar del todo una discreta intención reivindicatoria, resulta muy útil para ubicar a aquél histórica y psicológicamente".

En esta primera parte, después de lo anotado anteriormente y de repetida la conocida anécdota de "venga esa mano blanca, señor general", saludo con el que San Martín recibiera a su prisionero después de Chacabuco, se informa sobre los antecedentes de su familia y la foja de servicios del mariscal, que es lo menos conocido del personaje y lo más importante. Resulta así que este militar español, que fue tan criticado como tal cuando las circunstancias lo pusieron en Chile, frente a la invasión del Ejército de los Andes, había sido en su patria, durante la guerra contra la dominación napoleónica, un verdadero héroe, con una carrera brillante. Sufrió con estoicismo todas las penurias de una guerra despiadada y después cárcel y exilio por defender a toda costa su tierra natal. Por su actuación en acciones de esa guerra se lo hizo mariscal a los 44 años de edad, cosa nada común entonces en España.



Marcó del Pont fue, en España, un héroe de la guerra contra Napoleón.

Su personalidad

En la segunda parte se hace un estudio interesante y bastante imparcial de la actuación del militar español frente a una situación social, política y militar realmente extraordinaria. De ello se saca como consecuencia que no todos fueron errores y desaciertos en el nuevo gobernante y que su desempeño, si bien en muchos casos no se justifica, se explica desde su punto de vista, dadas las condiciones del medio en que actuaba, las instrucciones que traía para su gobierno, su formación espiritual y el hecho de ser, como lo señala el autor, "español, católico y monárquico hasta la médula de los huesos", pues "así lo moldearon desde la más tierna edad, y así vivió hasta el fin de sus días".

Si como gobernante Marcó del Pont pudo tener graves desaciertos, ello no sería tan criticable como los que tuvo en su condición de militar y jefe supremo de todas las fuerzas realistas de Chile, dados sus antecedentes europeos en ese sentido: pero conviene recordar, como lo hace el autor, que el ejército español de entonces, en América y en Europa, estaba profundamente dividido por sus ideas y orientación en lo político-social y que

en Chile lo mejor de los cuadros de jefes y oficiales era liberal y no compartía las ideas reaccionarias del capitán general. De ahí que, en vez de prestar a éste toda la colaboración y asesoramiento necesarios, más bien trababa su acción o no cumplía sus órdenes. Esto explicaría en cierta medida aquellos desaciertos que, al parecer, no fueron tantos ni tan graves como comúnmente se cree.

Es bien conocido el hecho ocurrido a Alvarez Condarco —contado por Espejo y recordado por el autor— en su célebre misión a Santiago de Chile, después de su entrevista con Marcó del Pont. Encontrándose aquél en lo que hoy llamaríamos el casino de oficiales, comprobó que entre la oficialidad joven, recién llegada de España, había muchos masones como él, y en su presencia "se habló criticando abiertamente a Marcó".

Un cambio notable

Es también muy conocido, como ya lo ha dicho alguien, el episodio de la carta que el coronel Primo de Rivera, tomado prisionero en Maipú, escribió al general argentino Antonio González Balcarce desde Santa Rosa, "invocando su carácter de masón para ser trasladado de una provincia a otra".

"Todo esto prueba —dice el autor— que el gobernante español no contaba con el apoyo de su oficialidad en buena parte". Y eso parece evidente.

Pero, sea como fuere, la verdad es que el mariscal de tan brillante y larga actuación militar en su patria, en ningún momento en Chile estuvo a la altura de sus antecedentes. Esto nos hace pensar que hay casos de "aflojamiento", diríamos así, del carácter: de pérdida de aptitudes antes de tiempo; de extinción prematura de esa llama heroica que llevan encendida en su espíritu los grandes hombres.

¿Acaso no ocurrió algo parecido, en cierto modo, poco tiempo después y allí mismo, en Chile, en la campaña sanmartiniana, con el famoso militar francés, general Miguel Brayer? Este célebre jefe llegó "precedido de gran reputación como teniente general de Napoleón, a quien éste tuvo presente en su testamento". Brayer había hecho verdaderas proezas en los ejércitos de Francia y especialmente en los de Napoleón. "La derrota de Waterloo —recuerda Mitre en su "Historia de San Martín y de la emancipación sudamericana"— lo encontró al frente de una división de veinte mil hombres y fue uno de los que se presentaron al emperador vencido, para pedirle que recomenzase la guerra". Y agrega el gran biógrafo del Libertador que Napoleón, en Santa Elena, recordando ese momento dijo: "Debí montar a caballo cuando la división de Brayer se me presentó en Malmaison, y hacerme conducir por ella al centro del ejército".

Sin embargo, el "famoso mariscal de Napoleón", distinguido por éste con la Legión de Honor, en Chile nunca demostró que fuera ciertamente la fama de





Allende los Andes el mariscal Marcó del Pont gobernaba la Capitanía General de Chile cuando José de San Martín cruzó la Cordillera en su gesta magna.

la que venía precedido. Hizo tantas barrabasadas, cometió tantos errores militares y tenía, a pesar de ello, tantas pretensiones en la campaña que siguió a Chacabuco, que se hizo insostenible. Se mostró tan inepto y con tan poco espíritu combativo que el propio San Martín no tuvo más remedio que prácticamente echarlo, con cajas destempladas y con muy duras palabras, del campo de Maipú, momentos antes de la memorable batalla, según es bien sabido y lo confirman varios documentos.

Dépués de Chacabuco

La tercera parte del libro es sumamente ilustrativa. En ella se dejan en claro muchas cosas con respecto a los sucesos ocurridos después de la victoria de Chacabuco: el trato que recibió el mariscal de parte de sus vencedores, hasta su confinamiento, junto con otros jefes y oficiales españoles, en San Luis; quién fue que ordenó su traslado a ese lugar; quién los condujo hasta allí, y la vida apacible que hacían en la entonces modesta villa puntana, los prisioneros españoles, hasta que se desencadenó la tragedia que ellos mismos provocaron, cuando —después de Maipú— el grupo había aumentado considerablemente en cantidad y en calidad militar. La tragedia a la que nos referimos es, naturalmente, la sublevación de casi todos los prisioneros realistas el 8 de febrero de 1819 y que fue, como es bien sabido, energicamente aplastada por el teniente gobernador, don Vicente Dupuy, las milicias de la provincia y el pueblo en general.

En esta acción represiva se destacaron, en distinta forma, pero con idéntica energía, el entonces joven alférez de milicias, Juan Pascual Pringles, después famoso guerrero de la independencia, y Juan Facundo Quiroga, capitán de las milicias riojanas, también célebre más tarde en otros campos de acción.

Sobre el tan discutido hecho histórico de la sublevación mencionada, sus causas, alcances, fines y ramificaciones, de los que tanto se ha escrito y hablado, el autor no aporta nueva documentación, pues parece que no la hay conocida hasta ahora, y por ello dice: *"En lo que se ha escrito respecto de este episodio ligado a la vida de Marcó del Pont, como otros, rodeado del mayor misterio, mientras más se han extendido los historiadores, más han hecho gala de una frondosa imaginación y de interminables conjeturas..."*

Absolución del mariscal

Lo cierto es que *"al no existir indicios fehacientes de complicidad"*, el fiscal —el inflexible Monteagudo— absolvió al mariscal y a muy pocos más, quienes, al parecer, no estaban comprometidos en la intentona subversiva. El resto de los prisioneros españoles, o fueron muertos en la lucha en las calles o fusilados después de concluido el correspondiente proceso.

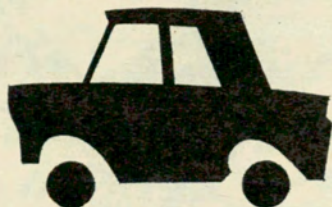
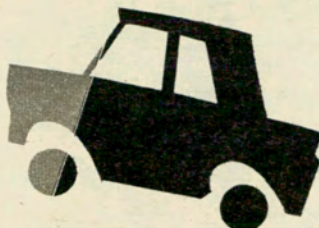
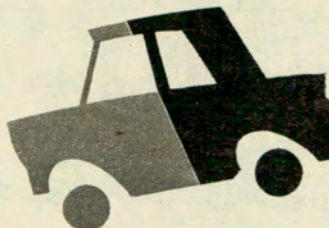
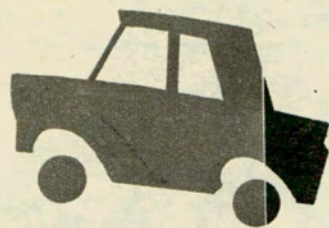
Recuerda el escritor mendocino que, según algunos historiadores, después de la tragedia de San Luis, el mariscal pidió ser trasladado a otro lugar. Y

agrega: *"No descartamos la posibilidad de que en realidad fuese el gobierno el que lo desterró nuevamente a un lugar lejano, llamado La Estanzuela. En este lugar, a donde el autor nos conduce, en imaginación, relatándonos su viaje hasta allí en automóvil, pasó sus últimos días el último español que fuera Capitán General de Chile, y falleció, 'falto en absoluto de asistencia médica', el 11 de mayo de 1821: 'Español de ley —sentencia el escritor— que habiendo empeñado su palabra de honor de no combatir la causa americana, supo cumplirla hasta su muerte, no interviniendo en la asonada de sus compañeros, ni dejándose llevar por las posteriores incitaciones de los hombres en lucha..."*

Parece ser que, a pesar de sus sufrimientos físicos y morales, el jefe español en desgracia, conservó hasta el fin de su vida, su señorío, su manera tan particular de ser, su distinción, y ello lo corrobora, según el autor, un ilustrado viajero inglés que tuvo la oportunidad de tratar al olvidado general por casualidad, en su retiro de La Estanzuela, al pasar por allí en viaje a Chile. Este inglés —el inglés, pensamos, que nunca falta para dar testimonio de los hechos históricos que pasan en el mundo, como dijera Mitre—, llamado Alexander Caldelough (*"Viajes por América del Sur"*), sintió la impresión, antes de saber quién era, de hallarse frente a un hombre superior cuando conversó con Marcó del Pont, muy distinto a cuantos había visto en aquellos días, y cuenta que notó *"que se interesaba ansiosamente por la política europea y por la de España en particular"*. Después de narrar cosas muy interesantes sobre su conversación con el general español, de darle y pedirle informaciones, el inglés refiere una anécdota de su brevísima estada en La Estanzuela.

Un testimonio elocuente

Llegó un momento en que tanto el viajero como su baquiano ya tenían hambre y les parecía que nunca llegaba la hora de la cena. *"...por último —dice el inglés— llamaron a la mesa. Don Pedro (Pedro Mogica, señor español, dueño del establecimiento donde se encontraban) empezó a recitar una serie de oraciones que me resultaron interminables, trayéndome a la memoria aquel refrán español: 'largo rezo, poca comida'. También empezaba a temer que apareciera alguna fuente vacía. Por fortuna me equivoqué y nos dieron una cena excelente, asado, caldo, y una especie de maíz cocido que llaman 'humita'. Después de cenar, don Pedro nos dijo que podíamos acostarnos y dormir en el patio. No esperábamos tal cosa, pero a poco advertimos que era el dormitorio común, y que toda la familia —a excepción del dueño de casa y el general— dormían ahí, lo que nos consoló y en verdad dormimos bien..."* ♣



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

DINAMARCA

país

Las palomas descienden tranquilas y confiadas en la "walking street" cerrada al tránsito y en las plazas.



por MAGDALEN LIDDLE
PARA AUTOCLUB

de bienestar

Durante años he soñado con esa tierra llena de poesía que inspirara a Hans Christian Andersen. Ahora que realizo el viaje, es con un interés que crece a medida que me acerco a la meta. He dejado atrás a Hamburgo, la ciudad alemana totalmente reconstruida después de la guerra y que vive más intensamente que ninguna de sus hermanas las 24 horas del día.

De Puttgarden a Roedby hemos cruzado el pequeño trecho del Báltico en un comodísimo "ferry-boat" que ofrece al viajero cuanto puede desear en materia gastronómica. La mayoría han aplacado su sed con la buena cerveza danesa y saciado el apetito ante una mesa muy larga y cargada con las combinaciones más suculentas de pescados ahumados, conservas, mariscos, anguilas, arenques, cremas con cebollas, remolachas, pepinos y papas, además de postres y ensaladas, sin que falten, por supuesto, los riquísimos quesos de sabor penetrante y los panes de colores y formas diversas.

Se vislumbra la costa dinamarquesa, toda una inmensa llanura. Cuando nos acercamos a ella, pienso: "Podríamos encontrarnos en el campo argentino...". Pocos arbustos sobre unos prados agrestes y verdes. La estación es moderna. Luego de alguna maniobra, el tren parte con rumbo a la capital a través de llanuras y más llanuras siempre con poca vegetación de arbustos, pocos árboles, mucho silencio, algunos pájaros y tanta inmensidad.

Llegamos a Copenhague, donde el tren termina su viaje entrando dócilmente en un subterráneo. A la altura de la calle la estación es amplia y cómoda, con negocios y cafeterías, toda ella del ladrillo rojo tan característico de esa ciudad. Mi primera preocupación es buscar albergue y sé que no es empresa fácil, ya que en verano la ciudad recibe una avalan-



La iglesia de St. Knud, catedral de Odense, es el mejor ejemplo de estilo gótico en Dinamarca. (Siglo XIII).

**Un saludable
equilibrio
define
a su pueblo**

cha de turistas que vienen, como yo, a descubrir estos maravillosos países nórdicos. No encuentro alojamiento en el centro y acepto una cabina en el Saint Lawrence, un barco hotel anclado a unos quinientos metros de la estación. Me siento más o menos como si no hubiera salido de la Argentina, ya que el barco es idéntico a los nuestros "de la carrera". Hasta ahora, pienso, no he recibido grandes emociones. En el barco hay viajeros blancos, negros, amarillos y se oye hablar inglés, francés, italiano, español. Me gustaría conocer a algunos daneses y oír la cadencia melodiosa de ese idioma cuya pronunciación, a pesar de serme incomprendible, se parece tanto al inglés.

Copenhague es una ciudad moderna, grande y alegre, donde se respira el bienestar. Cuando asoma un rayo de sol salen mesas y sillas a las veredas de los cafés y los parroquianos hacen tertulias bajo las sombrillas. En la calle que familiarmente llaman "the walking street", por estar cerrada al tránsito, abundan las mesas a los lados de la calzada. Los gorriones son allí tan mariscos que el transeúnte teme pisarlos al caminar. No se les ocurre a esos pequeños seres inquietos y saltarines que el hombre pueda ser para ellos una amenaza. A ciertas gentes las palomas, insistentes en su mendicidad, les molestan.

Algo muy típico de Copenhague es el jardín de diversiones situado en el corazón de la ciudad, frente a la estación. Es algo así como una enorme "Disneyland" para grandes y chicos, abierto día y noche. Juegos para los niños, juegos de azar para los mayores, en un ambiente festivo de mil y una noches ideado por Cartensen hace más de cien años, en un terreno que hoy será de los más caros en Dinamarca. Vemos allí desde la pagoda china hasta el palacio árabe, lagos surcados por canoas, varios teatros, restaurantes, bares, stands de juegos de toda índole, música, cantantes, mostradores donde los jugadores hacen sus apuestas y pierden alegremente. Corre la cerveza mientras los autos piratas, los aeroplanos, la oruga, los trenes fantasmas, los barcos, aparecen y des-



aparecen entre montañas y escolleras. La muchedumbre siempre cambiante, siempre activa, deambula sin cesar por las calles de Tívoli, mientras el rostro del actor amado de los daneses ejecutado en mármol, pero con las cejas renegridas y los labios rojos, los contempla inmutable. Es esta la estatua de Volkersen, el actor de pantomima, que hace más de cincuenta años fue erigida para recordar a ese precursor del "clown" de nuestros días. Bajo las lámparas de colores y los adornos abigarrados se baila, se juega, se canta, se ríe, en ese Tívoli que es una loca tertulia dentro de la ciudad serena y espaciosa. Una fábula al alcance de todos... Una evasión de la realidad cotidiana.

Aparece la sirenita

En la bellísima Plaza de Amalienborg, con la estatua ecuestre de Federico V, plaza espaciosa y abierta, descubro cuatro palacios en estilo barroco. Los cuatro son idénticos, pero se me informa que uno de ellos es el "palacio del rey". Así lo llaman. En éste, como en los otros tres, no hay ostentación ni tampoco cercos. Sólo dos centinelas de uniforme llamativo: pantalón azul, chaqueta roja con la cruz blanca, como la bandera, y el gorro de piel negra, indican que ese palacio se diferencia de los otros. Sigo la elegante Amaliegade hacia el mar, por el barrio residencial contiguo al palacio real. La fuente de Gefion, de imponente silueta, inicia el paseo de Langelinie, entre jardines y flores, que me llevará al puerto de Copenhague. El mar es azul y sereno. A unos trescientos metros, justo al nivel del mar, sobre una piedra redonda, veo por primera vez a la Sirenita. Una adolescente que descansa sobre la piedra, pequeña y solitaria. Sus ojos buscan a lo lejos quién sabe qué meta lejana. Así la concibió Hans Christian Andersen, enamorada del cielo y del mar.

Las facultades en Copenhague son edificios muy modernos, así como los hospitales. Grandes parques alegran la ciudad, mientras un lago baña los barrios céntricos. Donde se espeja el cielo en el agua, siempre hay en Dinamarca patos y cisnes. He visto estos últimos, como veleros majestuosos al viento, bogar serenamente en las aguas del mar, camino a Helsingør.

Un detalle muy característico de Copenhague es su tránsito ciclista. Hasta los automovilistas tienen además su bicicleta, la que prefieren como me-

dio de locomoción para el centro de la ciudad. Millares de bicicletas se encuentran día y noche apoyadas en los cercos, las paredes, en los árboles, así como en los veredones de la estación. Ninguna tiene cadena ni candado. No existen los cuidadores de bicicletas. Quien dejó la suya, la encontrará en su lugar. Pocos las cuidan de las inclemencias del tiempo. Simplemente las secan un poco luego de una lluvia, antes de usarlas. Las gentes que viven en los suburbios dejan sus bicicletas en la vereda de la estación y a la mañana siguiente las encuentran y van pedaleando alegremente a su trabajo. Dicen que de vez en cuando algún apurado se "sirve" de una bicicleta y luego la deja en otro lugar donde la policía la descubre. Pero nadie se preocupa. No existen, por lo visto, los ladrones de bicicletas.

Los castillos de Seeland

El viaje hacia los castillos de la isla de Seeland nos permite recorrer toda la Riviera Danesa, con sus numerosas playas angostas, de arena, que es de color más bien oscuro, o de escollos y canto rodado. Se nos anuncia un pueblo de pescadores. Miro con curiosidad y creo ver en su lugar un barrio elegante de veraneo. Luego recuerdo que en Dinamarca no hay pobreza ni ostentación de riqueza, y comprendo que las casitas coquetas y acogedoras, con sus techos de paja y sus cortinas recogidas, son cosa corriente en esta tierra.

El Palacio de Frederiksborg, en la aldea del mismo nombre, es bellísimo, y se refleja en un lago sereno. Construido durante el Renacimiento, ostenta todo el lujo de esa época. Fue morada de los reyes absolutos, es decir, hasta 1859. Ahora es museo y posee una importante pinacoteca. Entre las obras más valiosas están los cuadros de Rubens y de Jordaens. Adornan los vastos salones muebles góticos de impecable línea y hermosas tallas. Son éstos anteriores a la construcción del castillo que es ahora museo nacional. La capilla real se conserva intacta. En ella vemos los escudos de los Caballeros de la Orden del Elefante, la más alta de Dinamarca, que se otorga generalmente sólo a reyes y miembros de casas reales. Notamos tres excepciones recientes:

Las bicicletas aparecen, de noche, apoyadas a cercos, paredes y árboles.





en el escudo de Winston Churchill, cuyo blasón lleva el lema en castellano, como lo llevó su antepasado el duque de Marlborough "Fiel, pero desdichado". Montgomery, en cambio, cuyos mayores cruzaron el Canal de la Mancha con Guillermo de Normandía, lo lleva en francés: "Gardez bien". Eisenhower se conformó con el inglés: "Peace through understanding". La paz a través de la comprensión... que para un general victorioso resulta un lema bastante simpático.

También del Renacimiento es el Castillo de Kronborg, en Helsingør. Se sabe que a él llegó Shakespeare con una *troupe* de artistas, encargados de actuar ante el soberano. Shakespeare, enamorado de la majestad de Kronborg, situó allí su Hamlet, cometiendo así un anacronismo, ya que el príncipe de Dinamarca vivió algo así como trescientos años antes de la construcción del castillo. Cosa curiosa es el capricho de un poeta. A la ciudad de Helsingør, Shakespeare le quita la "H", convirtiéndola en Elsinore; mientras que al príncipe, que en realidad no la tenía, se la agrega, llamándolo así Hamlet. La ley de las compensaciones...

Este castillo es bellísimo, con una capilla decorada con tallas de varios

Así es Copenhague, puerta de entrada al ordenado mundo de Escandinavia. Es una ciudad moderna, grande, activa y alegre, en la que se respira en plenitud el bienestar. Los turistas encuentran en medio de la ciudad uno de sus más típicos atractivos: el fabuloso parque de diversiones, que permanece abierto de día y de noche.

colores. El banco real, en su parte delantera, ostenta figuras que representan la fe, la esperanza, la caridad, la justicia y la paciencia... Todas ellas tan necesarias para quien gobierna... El patio, espacioso e imponente, nos permite apreciar la línea majestuosa del castillo. Desde el paredón vemos una fila de cañones emplazados para la defensa, allá en el 1500. Ahora sólo disparan salvas, para celebrar algún acontecimiento o para saludar a una nave amiga. Muy cerca y clarísima, la línea de la costa sueca.

La sencillez de un monarca

Dinamarca tiene cinco millones de habitantes, todos con medios económicos para una vida decorosa. No hay desocupados. No hay ancianos en si-

tuación precaria. Se practica allí el verdadero socialismo, realizado sin desgracias y sin odios, ya que el ejemplo comienza de muy arriba. El impuesto a los réditos se encarga de nivelar las cosas. Desde su entrada en Dinamarca, el viajero nota los precios altos de los artículos de lujo, de aquellos que no son absolutamente necesarios. Son más caros que en el resto de Europa los hoteles, cafés y restaurantes. Pero en todo el país se respira la holgura, el saber vivir. Y, como dije ya, el ejemplo viene de arriba. Se sabe que cuando la familia real veranea en el castillo de Fredensborg, el monarca se levanta muy temprano, y a las siete parte solo, en el automóvil que él mismo maneja, llevando consigo para el almuerzo un paquete de emparedados y un frasco térmico con café, que será su merienda en el palacio de Amalienborg, donde trabaja, como cualquier señor cuya familia se encuentra ausente. Los reyes de Dinamarca han dado muchos ejemplos de sencillez. Cuando a un monarca, antepasado cercano del actual, un embajador le preguntó cómo se atrevía a salir a caballo todos los días sin escolta, respondió: "Mi pueblo es mi escolta".

Dinamarca fue en su origen un país agrícola; pero luego le resultó difícil competir con los países de grandes extensiones en el comercio de cereales, y los campesinos decidieron dedicarse a la cría de aves y ganado. Desde ese momento cambió la situación del país, volviéndose próspera. La superficie de Dinamarca es poco accidentada. Solamente algunas lomas suaves, formadas por los glaciares prehistóricos, que llegaron trayendo consigo piedras que luego quedaron enterradas. Pero el suelo de Dinamarca no es pétreo. Sólo su superficie muestra, al moverse la tierra, piedras grandes y pequeñas. En los campos cultivan aún el trigo, la cebada, la avena y el centeno. Una de las industrias más interesantes es la cerámica danesa, conocida en todo el mundo por su calidad y textura.

Si se me preguntara cuál es la característica saliente del pueblo danés, podría definirla en pocas palabras. Un sentido muy arraigado de la libertad y de la dignidad humanas, a la par de un equilibrio saludable. ¿Alegría? Sí, por cierto. Y agregaría que el bienestar es allí una necesidad de todos y que la democracia, esa palabra, ¡ay de mí! tan zarandeada es en Dinamarca una realidad tangible y cotidiana. ♠



NACIDA PARA PATINAR... Y AUDAZ COMO ELLA SOLA

Hay nenes que nacen con las matemáticas en su cabecita. O hacen milagros con Mozart aprendiéndolo a interpretar cuando son todavía pequeñitos. Cinzia Brancini, romana, nació para patinar. Dicen que lo hacía cuando tenía un año y poquitos meses más. Tiene apenas dos años ahora y las piruetas con patines no tienen secreto para ella. Eso sí: ¡además tiene una audacia a toda prueba! Como usted ve, es capaz de cruzar "por la calle en su calle" en patines, muy oronda, y sin mirar a los automóviles, cuyos conductores se detienen maravillados al verla...



DIGO YO

Claro, hay cosas que entre usted y yo... debiéramos comentarnos así, "sotto voce"... Para que ellos al "espiar" la charla, no se agranden... si se puede decir así.

Ocurre que, ¡le juro no le hallo explicación!: con ser la mujer en el volante una

expertísima conductora (pese a los inevitables detractores), hay pocas que frente a una emergencia del paso de un peatón... ¡y hasta de una peatona!, son capaces de frenar su automóvil y dejar pasar a quien va de a pie.

Nadie habla de cuando hay que andar ligerito para no

• Un automovilista de Los Angeles acaba de ser arrestado porque había hecho pintar de rojo todo su coche, sobre el capot le instaló una escalerita mecánica como la de los bomberos, y a toda velocidad recorría las calles del centro sin respetar ni semáforos ni cruces peligrosos. Inclusive le había hecho poner un foco rojo intermitente. "Fue el único sistema que encontré a mano para poder viajar rápido... con el poco tiempo que tengo", dijo para disculparse, pero no le sirvió.

• El ingenio siempre le encuentra la vuelta para interesar a los turistas. ¿Sabe cuál es el gran negocio en Nueva York en estos días? El comercio de las entradas de teatro, usadas. Las compran como locos los turistas de cualquier parte, que cuando llegan a su casa pueden "probar" a los amigos haber frecuentado los más famosos espectáculos de la ciudad... ¡Todo se sabe!

• ¿Usted creía que sólo aquí "hecha la ley, hecha la trampa"? Mire lo que pasa en Estocolmo: resulta que

TURISTEANDO



—Me dijeron que volvieron entusiasmados con su viaje por España, ¿no?...

amigo que estaba de viaje por el lugar... "¡Un turista que se fue!"

encontraron la vuelta para no pagar nunca las multas. Como por ley, el responsable de una infracción automovilística no es el propietario del vehículo sino quien lo maneja en el momento de la infracción, el 41% de los suecos que encuentran la bofetita en el parabrisas, la rompen, seguros de no ser perseguidos porque siempre pueden decir que habían prestado el automóvil a un

• Bueno, en Austria los estudiantes de la Universidad tienen un nuevo record: entraron 45 de ellos en un Mini Minor. El record anterior se estableció en febrero del 69, en Inglaterra, cuando 34 entraron en un Volkswagen. En Austria todos los años también se hacen campeonatos de velocidad para ver en cuánto tiempo se puede cambiar una rueda o ponerle cadenas a las go-

OCURRENCIA

• Un vivísimo comerciante de Vancouver lanzó una fórmula inédita para atraer nuevos clientes: el hombre les vende un automóvil y a la vez se compromete a financiar al adquirente una eventual causa de divorcio. Usted

dirá que la cosa parece tirada de los pelos. Pero fíjese que Joe Hargitt, el original comerciante, publicó su iniciativa durante una semana en los periódicos de más circulación de su ciudad, comunicando a los interesa-

dos que podrán tener, junto con el nuevo vehículo un empréstito para los gastos legales para pagar al abogado y al tribunal en caso de divorcio. El dinero puede ser restituido en 30 cuotas mensuales con un interés del 2%. Y créalo o no: sus ventas se están yendo a las nubes...

NUEVO, NUEVO, NOVISIMO

* No se pinte los ojos como antes. Ya no se usa eso. Hay otra línea más natural, podríamos decir, y con tonos que son también distintos. Consulte. Porque es cuestión de maquillaje diferente. No sólo de línea.

* En París aparecieron unos broches para el pelo hechos en cabello barnizado, a veces del mismo color del pelo donde se aplican, y otras totalmente contrastantes.

* Hablando de los ojos, dos secretos: para la aplicación de la sombra de párpados, el degradé se hace verticalmente y no ya horizontalmente. Y se usan tonos distintos: por ejemplo, en el ángulo interno del ojo, un casi cielo, y en el ángulo externo un casi gris... Y el cosmético de las pestañas, para alargarlas, en un azul negro negro...

* Una chica bien de hoy no puede tener una piel descuidada. ¿Lo ideal? Una crema de base y encima una "idea" de polvo nacaradito, traslúcido.

* Parece que la miel va a estar a la orden del día para mejorar el cutis. Una firma conocidísima, mundialmente, acaba de lanzar al mercado una leche demaquilladora, en base a miel. ¡Justo lo que necesitábamos!

* Y cuando una hace un viajecito y come más tamales de la cuenta y más ricas empanadas de las que debía... ponerse en seguida a régimen: ensaladas agrias, manzanas, ¡y agua mineral desgasificada! En una semana se bajan dos kilos, lo menos. ¡Es lo que hacen las modelos, pues!

* ¿Problemas con el cabello? Actualmente todos los tratamientos para el pelo se hacen sobre la base de productos vegetales.



entorpecer la marcha de una columna. Nadie dice que usted se detenga a cada momento porque está por cruzar alguien. Nadie espera que usted exagere la nota. Tampoco nadie habla de que lleguemos al extremo que llegan los italianos, por ejemplo, y digo los italianos de algunas ciudades del norte, no

de todas partes, que se detienen con santa paciencia ante el cruce de todo ser humano, al que realmente consideran con poder de prioridad, pero... ¡pero chicas, tampoco hay que irse a la otra vereda de la cuestión...! ¿O no digo la verdad?

Molesta no ver la cortesía

en un conductor que tiene la ventaja de ir en auto, mientras el peatón sólo tiene sus dos pobres piernitas para correr...

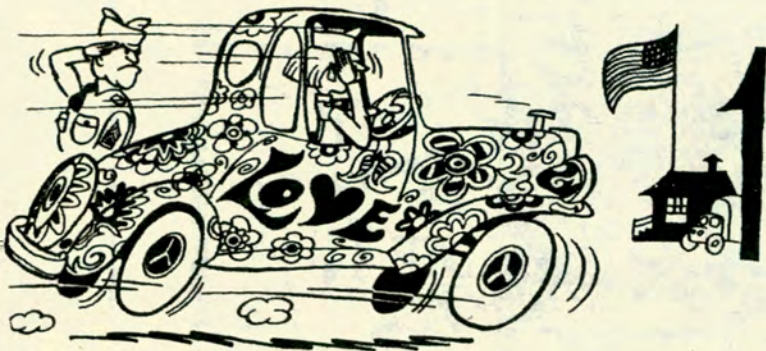
Y otra cosa: que hagamos disparar a los hombres... vaya y pase. Pero que pongamos en apuros a señoras... ¿Lo pensamos, chicas?

pies. El soldado ahora no tiene problemas de estacionamiento.

• No sólo entre nosotros los accidentes callejeros son tremendos. En Estados Unidos también. Justamente en una ciudadela norteamericana se editó una especie de opúsculo que se le da a los automovilistas en todas las gasolineras. Y en uno de los decálogos con recomendaciones útiles, leo: "Si no se tiene a mano un poco de algodón hidrófilo esterilizado, para caso de accidente, para restañar la sangre de una herida, se puede usar la miga del pan o de una factura caliente".

• Los que han andado últimamente por Brasilia, dicen que se comentó sobre una extraña tribu india de piel negra y cabellos lisos que se descubrió en regiones prácticamente inaccesibles del Mato Grosso. La Fundación Nacional de Indios del Brasil asegura que los salvajes tienen una estatura mucho más alta que la de las tribus hasta ahora conocidas, y están culturalmente bastante adelantados: saben fundir metales.

• Por el momento, el accesorio más útil para casos de accidente es el cinturón de seguridad. El sistema de los almohadones plásticos que se inflan instantáneamente, en caso de choque, delante del piloto y de los pasajeros, todavía no ha llegado al punto de perfección que pueda garantizar su utilidad.



mas. ¡Y ganan automóviles flamantes!

y el propietario gana menos, pero sin cansarse...

• ¿Y no sería una idea buena para nosotros? El propietario de un garage londinense, no pudiendo ya afrontar las exigencias de los clientes, organizó una playa en su local, de manera que los automovilistas que pueden hacerlo, llevan sus coches ahí y ellos mismos arreglan los desperfectos. Los incompetentes son ayudados por un experto que les va indicando qué tienen que hacer. Los automovilistas ahorran...

• El soldado Harold McCurry, neoyorquino, con asiento en Fuerte Bragg, fue obligado por su general a aparcar fuera del cuartel su coche hippie pintado con colores psicodélicos y con calcomanías de flores, entre las que había un enorme letrero: LOVE (amor). Pero a instancias de varias opiniones, se consultó el reglamento y se llegó al convencimiento de que no hay ninguna ley contraria a los automóviles hip-

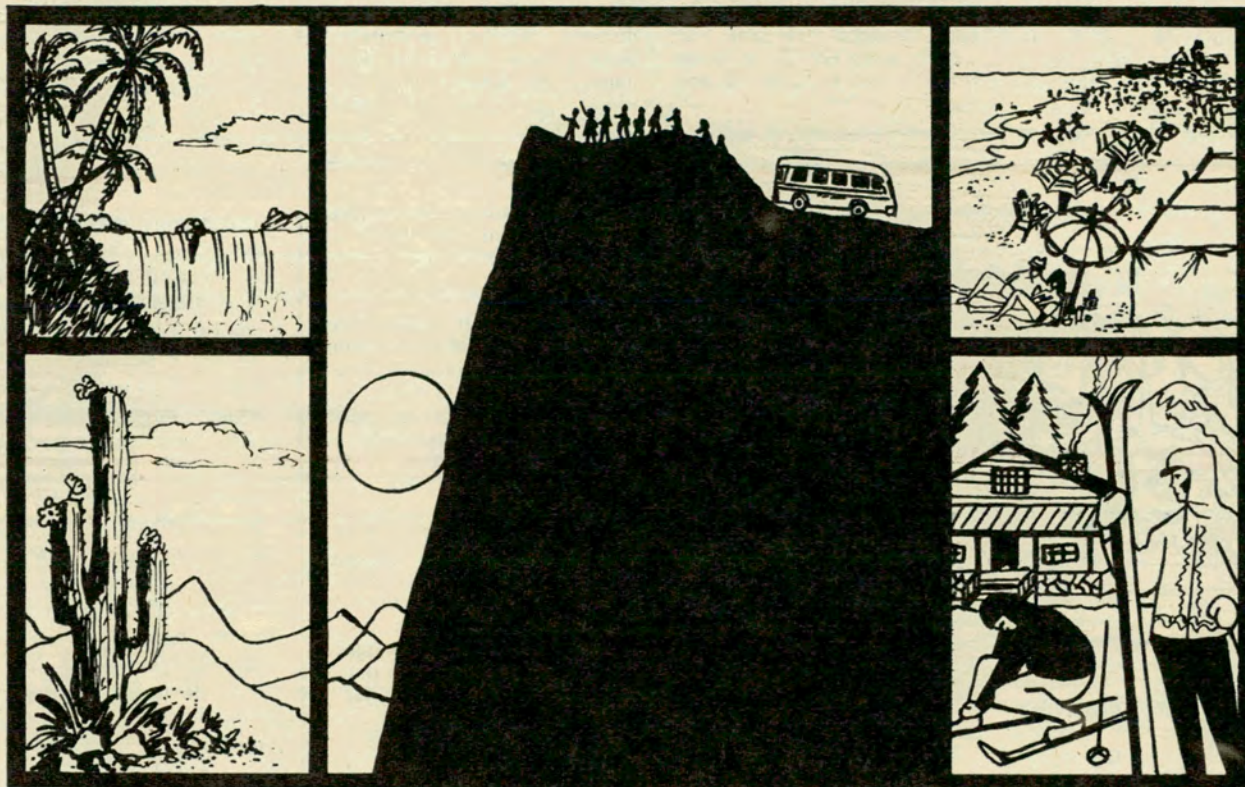
ATENCION

• Mucha gente confunde el apoyo cabeza aplicado en el respaldo del asiento del coche con un accesorio de comodidad, cuando en realidad lo es de seguridad. Eso es lo que dice la National Safety Council de los Esta-

dos Unidos, recordando a los automovilistas que sólo si está ubicado entre el cuello y la nuca, en caso de accidente, el apoyo cabeza puede salvar del contragolpe que sufren las vértebras cervicales.

PROGRAMA DE EXCURSIONES

CONOZCA LA ARGENTINA



EXCURSIONES COLECTIVAS

● CATARATAS DEL IGUAZU

Corrientes - Posadas - Foz do Iguazu - Pto. Pte. Stroessner - Uru-guaiana - Paraná - Túnel Subfluvial.

En autopullman - 14 días de duración. Salidas: 8 de setiembre - 6 y 20 de octubre.

● NORTE ARGENTINO

Córdoba - Santiago del Estero - Tucumán - Salta - Quebrada de Humahuaca - Catamarca - La Rioja.

En autopullman - 17 días de duración. Salidas: 18 de setiembre - 9 y 30 de octubre.

● PUERTO MADRYN Y PENINSULA VALDES

Isla de los Pájaros - Punta Norte (apostadero de elefantes marinos) - Dique Ameghino - Rawson - Gaiman.
8 días de duración.

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



GENTE CONOCIDA

• Usted la ve casi siempre a Nelly Beltrán viajando en taxi o en remises. ¡Es claro! La simpática comodona ¡ni por asomo toma el volante! Para viajar en su coche, que maneje su marido, Maurice Jouvét, y si no, "¡a otros con esa responsabilidad!" —dice siempre—. Ella sabrá...

• Enzo Ardigó, uno de los hombres más famosos del ambiente, detesta manejar su automóvil. Por eso casi siempre maneja su mujer. Por otra parte, ¡una volante ante la cual hay que sacarse el sombrero!

• *Carlitos, uno de los maquilladores de Canal 13, está malhumorado. Vive hablando de su Citroën. "Es la casa rodante de uno, ¿vivo??? Y pensando en los 25 coches de esa marca que hay entre la gente de Canal 13, confeccionó planillas y las repartió con idea de formar algo así como el club de dueños de coches utilitarios, para salir, pasear, divertirse. Y sólo uno respondió a su pedido. Qué desanimados, ¿no?"

DANDO QUE HABLAR

Cuando no... Las chicas con sus maxitapados están desatando en el mundo entero infinidad de teorías y argumentos. En pro y en contra, desde luego. Pero todos se han largado a hablar como si la novedad lo fuera de verdad por primera vez en la historia del hombre. Un diario inglés escribió que había sido "creado" para que las mujeres se cubrieran del frío invernal, sobre todo andando por la calle. Los sociólogos explican su teoría diciendo que los hombres encuentran en la maxi agresividad, y las mujeres, mucha femineidad, dos cosas

que se habían perdido. Pero un ente oficial inglés advierte del peligro que puede significar el maxitapado, subiendo o bajando escalones, subiendo o descendiendo de los vehículos e, inclusive, del propio automóvil. Sin embargo, un maxitapado salvó la vida a esta señorita hace varias semanas. Navegaba en el Canal de la Mancha, y a causa de una explosión se echó al mar. No sabía nadar. Se salvó porque el maxitapado, inflándose de aire en la caída, la mantuvo a flote hasta que llegaron a socorrerla.



1.500.000 m² ya han sido revestidos y protegidos con KENITEX

ALGUNAS DE LAS OBRAS EN EJECUCION:

BANCO HIPOTECARIO NACIONAL
8 monoblocks - Barrio Saavedra

BANCO ESPAÑOL
DEL RIO DE LA PLATA
Reconquista y Cangallo

EDIFICADORA CAFI
Yerbal 2429

TORRE PÉREZ PARADELL
Av. 53 La Plata

En la Argentina, en sólo 6 años, 1.500.000 m² de frentes de edificios particulares, industriales, militares, instituciones oficiales y escolares, están definitivamente protegidos y embellecidos con KENITEX, el único Revestimiento Texturado hidrófugo, funguicida, resistente, que no se cuartea ni descascara jamás.

GARANTIA ESCRITA POR 10 AÑOS

DISTRIBUIDORES Y APLICADORES

apliken

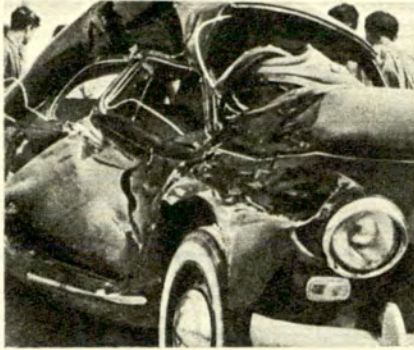
S.A.I.C.

SOLER 5701 - CAPITAL
TEL: 77-8093 - 772-1196
y 773-1038



Según un estudio médico de una universidad norteamericana, el 52 por ciento de la clientela de los médicos presenta este diagnóstico: depresión. Más de la mitad de esos casos delatan un origen neurótico. El insomnio, el apetito irregular, la obesidad, el dolor de cabeza crónico y, finalmente, la alergia, pueden ser formas camufladas del mal. Y llevando el estudio a la cantidad de accidentes automovi-

UNA ENFERMEDAD LLAMADA SUICIDIO



lísticos que ocurren en el mundo, la ciencia dice que está probado que algunos de esos accidentes son tentativas inconscientes de suicidio. El aumento de los casos de los deprimidos es una de las consecuencias de las crecientes dificultades de vivir. ¡Pero atención!...: este mal se cura como una gripe cualquiera, como una enfermedad común. Con que si se siente "fuera de tono", deje el volante a otro... ¡y corra al médico!

CUANDO UNA VIAJA

...y anda por la ruta, haga sentar a los chicos todavía petisitos sobre almohadones. Si pueden ver cómodamente lo que pasa fuera del coche, se portarán mucho mejor.

...no titubee a veces en tomar las calles que corren paralelas a los caminos principales: encontrará menos tránsito y hará lindísimos descubrimientos.

...si alguien de los que viajan en su automóvil sufre el clásico mareo de viaje, haga que se siente adelante, al lado del conductor. Que nadie fume en el coche y no imprima velocidad a la marcha. Sobre todo, no use bruscamente los frenos.

...pasee si tiene ganas, pero si va en coche, póngase bien a la derecha si no va rápido, para no molestar a los que están más apurados que usted. No se entusiasme con el paisaje cuando maneja. Es preferible parar en la banquina y deleitarse observando, tranquila. No ande a paso de tortuga por las autopistas. Nada hay más peligroso que ser constantemente pasada por otros automóviles. Y nunca crea que está sola en una ruta teóricamente poco frecuentada. Hay gente que se cruza en los parajes más inesperados.

92 autoclub

¿MUY, MUY CHIC?: ;HAY QUE PONERSE EL SOMBRERO!

¿MUY, MUY A LA MODA?: ;ENTONCES LA ROPA ES DIFERENTE!



Por mucho que digamos que en cabeza vamos comodísimas... el resurgimiento del sombrero es un hecho... ¿y lo vamos a ignorar? ¿Lo "dernier"?: pieles y cuero de serpiente... ¡ahjsss!... Los sombreritos de piel son de visón (¡claro!), de cualquier tono, y con una echarpe de lo mismo ¡de 2 metros y 1/2 de largo! Los modelos de serpiente se complementan con echarpes y ropas de lo mismo... ¿usted se atreve?

En ropas, el A es un piloto amarillo caléndula sobre pantalón de tono zapallo... El B es una larguísima túnica espacial naranja con cuadrados plásticos aplicados en turquesa y negro, forro negro y el bikini negro... La idea C es un maxi de día, en georgette (¿se acuerda?) negro, todo plisado y fruncido. Y el D un midi, escocés en azul, blanco y amarillo caléndula, con falda portafolio y saquito al hueso de la cadera. ♠



cuidar sus frenos es cuidar su vida

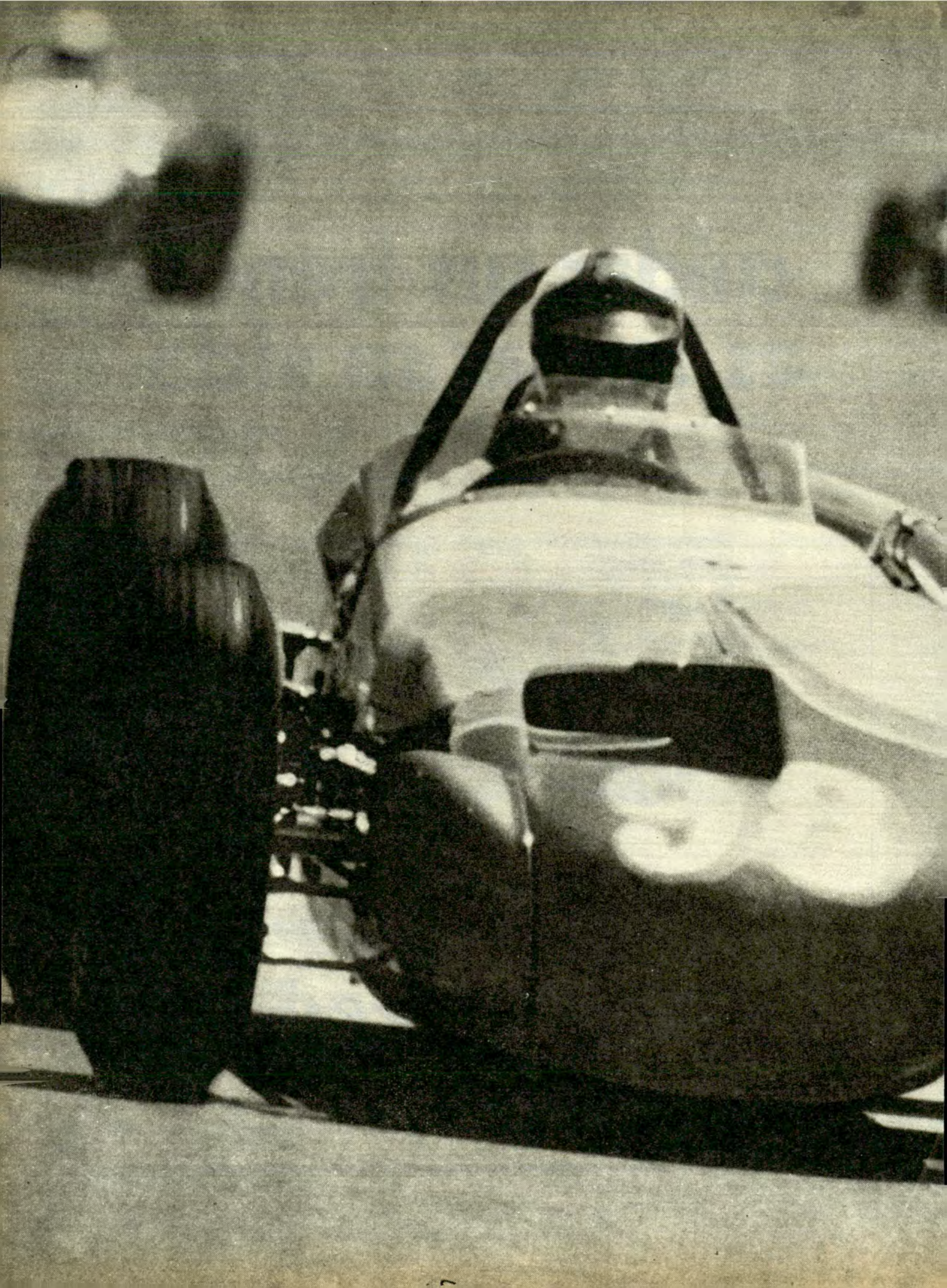


Si. Porque su vida es todo para Ud. y los suyos... No la arriesgue. Haga revisar periódicamente sus frenos. Y si hay que reemplazar alguna pieza o renovar el fluido, exija que sean Wagner Lockheed

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

— EL NOMBRE MAS FAMOSO EN FRENOS HIDRAULICOS —

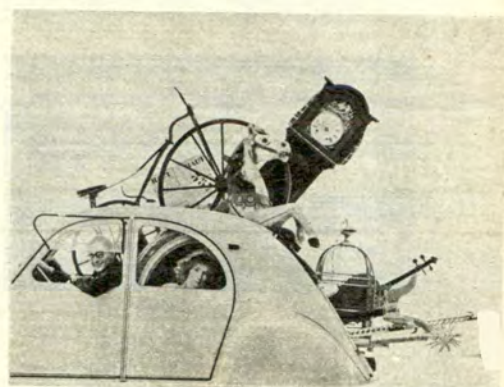




El Automóvil Como Modelo



El ser humano da al vehículo un aire diferente. Cuidar bien los detalles.



Con imaginación y buen gusto pueden lograrse fotos de gran originalidad.

Aprenda a valorar su coche estéticamente. ¿Ha pensado que puede fotografiarlo? La búsqueda de la imagen.

El automóvil se ha convertido en nuestro país —por suerte— en un objeto accesible a casi todo tipo de presupuesto. Ha dejado de ser un sueño inalcanzable, como lo fue para generaciones pasadas, y quien más quien menos, puede, gracias a muchas firmas, llegar a ser un legítimo propietario luego de pagar interminables cuotas mensuales.

Sin duda el auto forma parte de la mitología del mundo moderno. Su fácil logro no impide que se lo quiera, se lo admire y sea un motivo de orgullo, a pesar de que el modelo no sea el más deseado.

El auto como objeto ha sido utilizado en muchos medios de expresión artística. El cine, la televisión, la literatura, el teatro, le deben inspiraciones memorables. Nadie olvidará —por menos "tuerca" que sea— las maravillosas tomas del filme "Grand Prix", ni el lacerante cuento de Cortázar la "Autopista del Sur", ni la

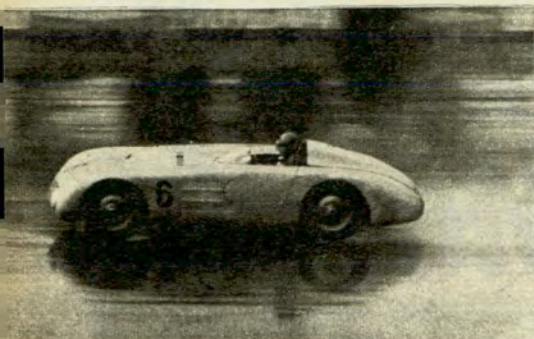
desopilante narración sobre gustos y modelos que creó Cristian de Rochefort en "Los niños del siglo", verdadera radiografía del "automovilista medio".

La fotografía no es ajena al atractivo del automóvil.

Hace pocos meses, galerías de arte de París presentaron a sus atónitos habitués muestras con sugerentes títulos; una, "El erotismo y el automóvil"; la otra, "Foto-Auto". Fueron dos comentadas exposiciones fotográficas, con obras de grandes fotógrafos franceses, alemanes y norteamericanos, donde el motivo central era el automóvil.

¿Y por qué no? El propietario de un auto puede muy bien convertirse en "su" modelo. Es muy simple. Por común que sea el modelo de su auto, siempre habrá un ángulo que se les escapó a los publicistas y que puede resaltar una línea a la vez que volver muy atractiva una foto.





Sensación de ritmo y dinamismo en carrera. La casualidad no cuenta.

Debe obtenerse a 1/250 seg. y, si la cámara lo permite, a 1/1.000 seg.

En el extremo de la derecha: imagen casi surrealista. Excelente efecto.

Se comenzará observando bien la línea general del auto, la frontal, la lateral, la posterior, y también se lo observará desde arriba.

El interés puede estar en el guardabarros, en las ruedas, en los faros, en la línea del baúl.

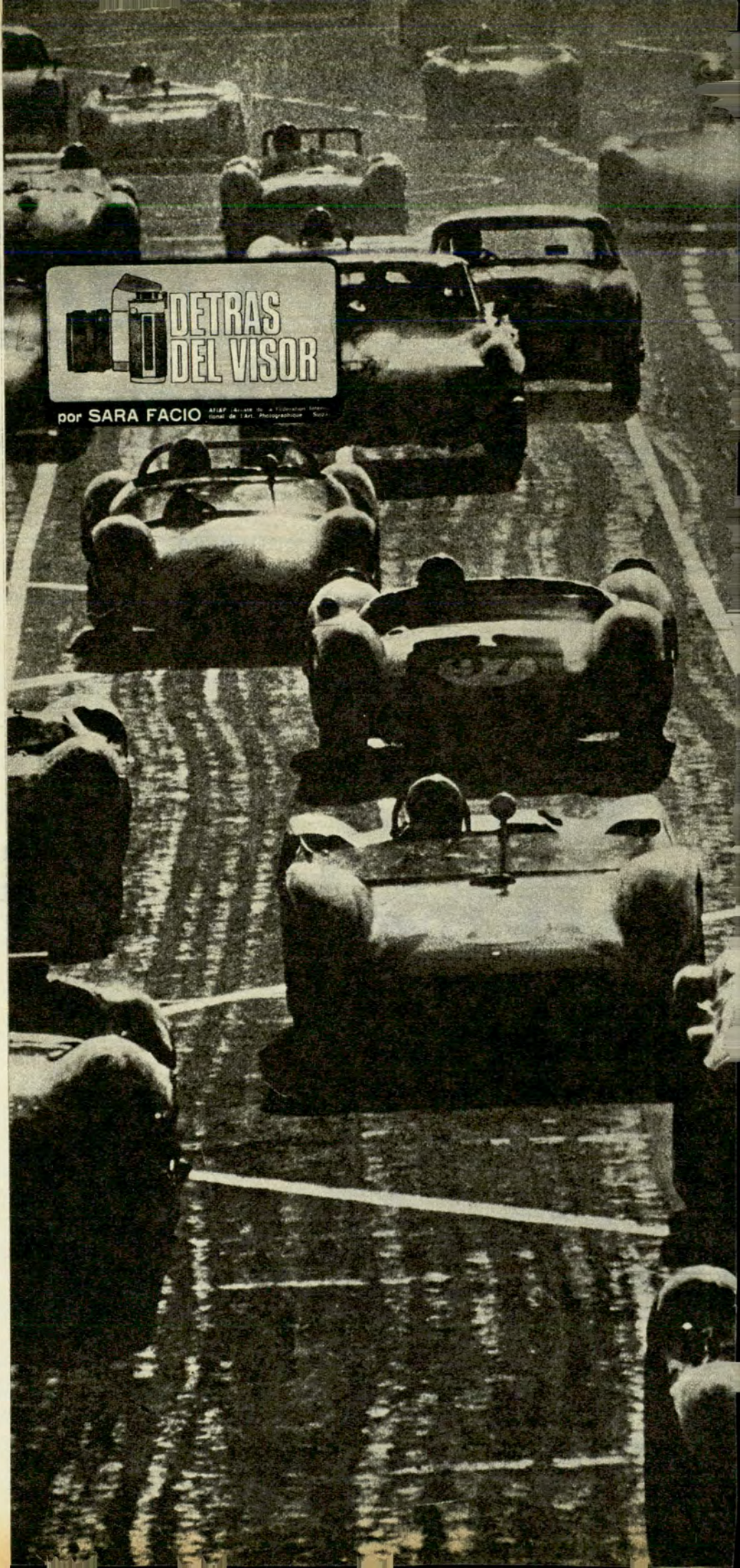
Luego vendrán los pequeños detalles. Cromados, accesorios, volante, tablero, emblemas, texturas, color. Todo es motivo fotografiable.

También existe la variante de los elementos exteriores. Muchos advierten una determinada frialdad en las fotos de objetos: se la puede humanizar, por así decir, con elementos naturales. Árboles, lagos, ramas floridas y también elementos arquitectónicos, rejas, portales clásicos u ultramodernos, paredes con textura contrastante, etcétera.

El elemento humano, los chicos, los jóvenes con vestimenta moderna, las hermosas muchachas, son siempre bien aceptados en todo tipo de fotografía. En todos estos casos, las fotografías pueden tomarse con cualquier tipo de cámara, desde un simple cajoncito a una cámara perfeccionada con lentes deformantes. En las tomas en color, los detalles adquieren gran riqueza, teniendo el cuidado de componer líneas y tonos. Cuanto mayor calidad ofrezca la óptica utilizada, más feliz será el resultado.

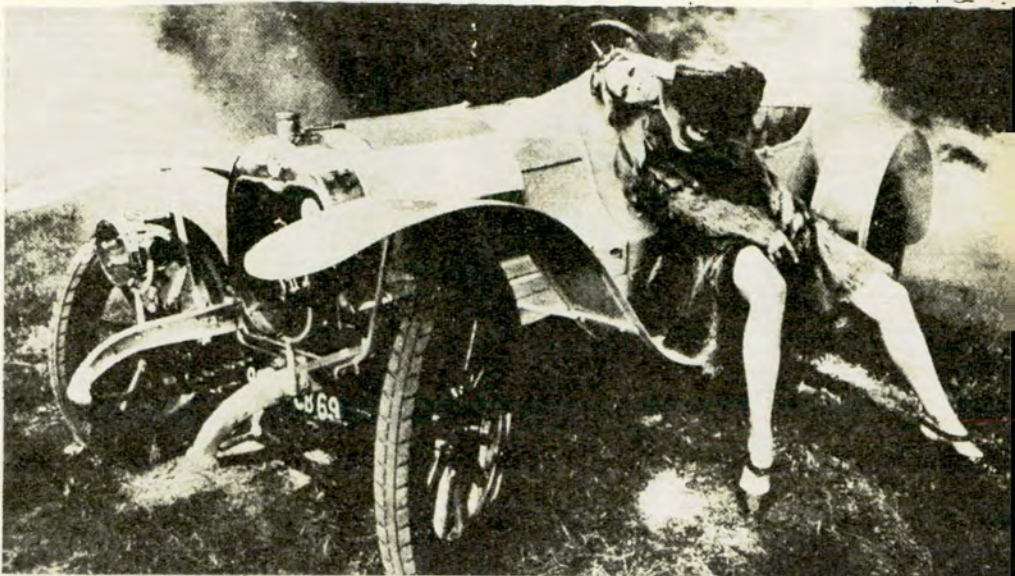
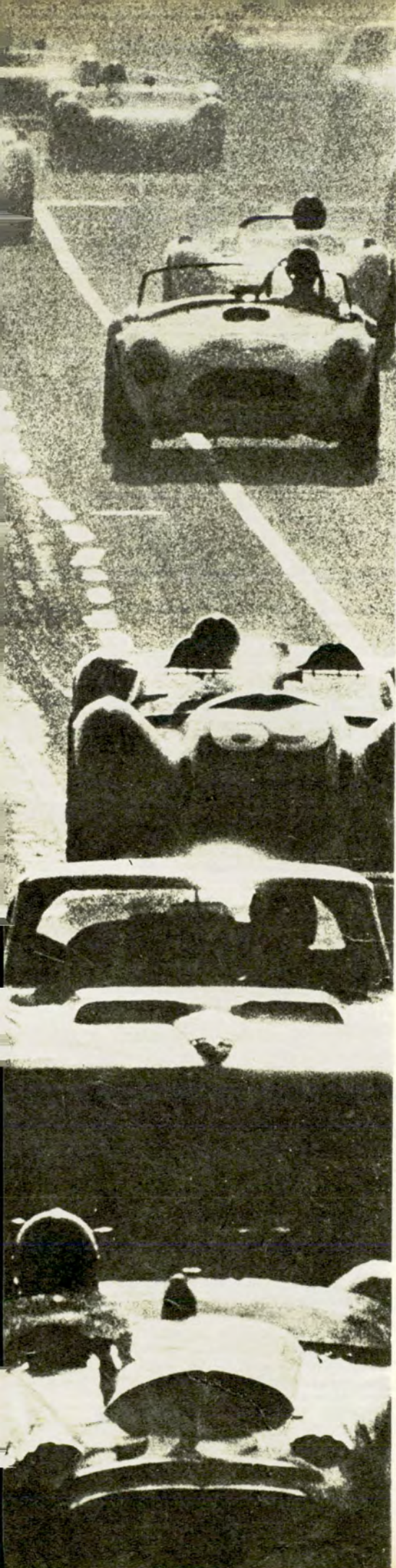
Atrapar el movimiento

Una tentación imposible de evitar en las tomas de automóviles, es la de capturar el movimiento. Las carreras en autódromos o en carreteras son el pretexto ideal para lograrlas.



por SARA FACIO

AFAP - Asociat. de Fotografos Amateurs -
Union de l'Art. Photographique - Suisse



La cámara fotográfica realiza un registro que el ojo humano no alcanza a percibir. Detiene el movimiento ofreciendo la percepción de un brevísimo instante, que forma sólo una fracción de cualquier movimiento complejo.

Cuando el fotógrafo quiere detener el movimiento, necesita la ayuda de una cámara perfeccionada que le ofrezca la posibilidad de altas velocidades en la obturación. En una carrera, por ejemplo, cuando el auto se acerca al lugar en que estamos, puede tomarse la foto con una velocidad dos veces menor al momento en que el auto pasa frente a nosotros. O sea, que cuando se acerca, se obturará a $1/250$ de segundo, y al estar frente a nosotros la velocidad será de $1/500$, o si la cámara lo permite, $1/1.000$ de segundo.

Uno de los procedimientos más efectivos para no quedar perplejos al ver una copia con un fondo sin el auto (que huyó y burló al fotógrafo), es seguirlo por el visor en su carrera y disparar cuando está bien centrado en el mismo. El resultado de esta toma, si se logra —es necesario ensayar varias veces—, es un auto absolutamente nítido y un fondo totalmente borroso. Ese fondo acentuará la impresión de velocidad y destacará completamente al coche en foco.

Estas fotografías que tanto nos atraen, que a muchos les parecen fotos defectuosas, son muy difíciles de lograr. Para quien se lo propone, el resultado positivo puede ser un motivo de orgullo. A menudo vemos, publicadas en los anuarios más exigentes, tomas realizadas por los más importantes fotógrafos de deportes

del mundo. Eso indica algo. Nunca la foto de movimiento o de detención de movimiento es obra de la casualidad. Cuenta mucho, sí, la intuición en el momento del disparo. Pero al margen de ambas cosas, lo aconsejable es armarse de mucha paciencia y varios rollos, y practicar sin descanso.

Elementos a utilizar

En blanco y negro se utilizarán películas de alta sensibilidad, aun cuando el motivo esté a pleno sol. Las películas de 27 DIN son las más nobles y permiten las más altas velocidades con pequeñas aberturas de diafragma. Los filtros aumentan en general, los tiempos de exposición: salvo que se tenga el propósito de lograr efectos de luces especiales o resaltar colores determinados, es preferible descartarlo. El filtro UV, que absorbe los rayos ultravioletas sin aumentar los factores de luz, es siempre aconsejable.

Las cámaras más aptas son las perfeccionadas, y la óptica variará entre el lente normal y teleobjetivo de todo alcance.

La velocidad de obturación mínima a utilizar será de $1/250$ de segundo y menos, si lo que se desea es tomar el auto movido en un fondo nítido.

A todo esto hay que agregar que se debe estar muy bien parado, sobre una base sólida, y sostener la cámara con gran firmeza.

Los más inquietos, entonces, a tratar de capturar el movimiento. ♣

LAS NUEVAS SALAS DEL LOUVRE

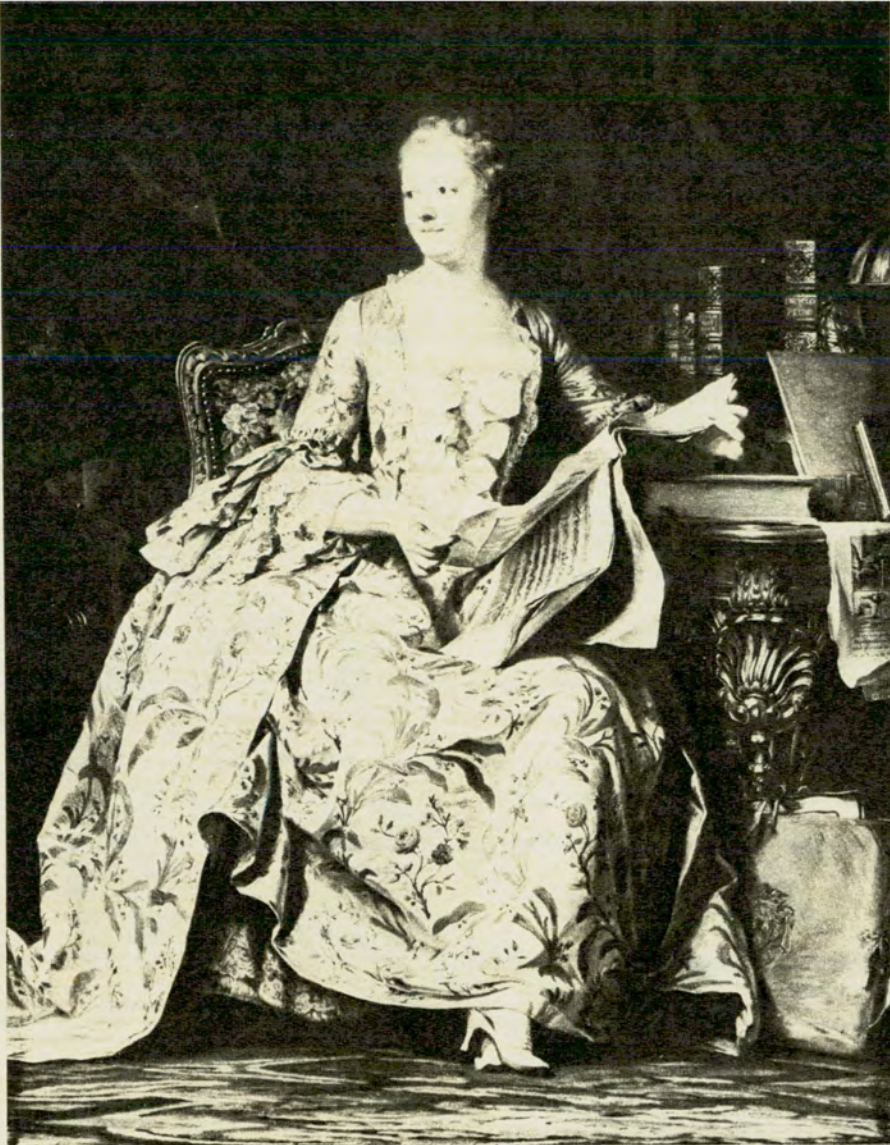
por ANNE EPAD
PARA AUTOCLUB

El Museo del Louvre ha recuperado recientemente las 27 salas del Pabellón Flore, que estuvieron ocupadas hasta ahora por los servicios del Ministerio de Hacienda. Están repartidas en tres pisos, según una ordenación debida al arquitecto Olivier Lahalle, y han permitido a los museólogos del Louvre presentar, según un orden lógico, numerosas piezas hasta el presente relegadas a las reservas.

La sucesión de las diferentes escuelas francesas, española, italiana, es ahora respetada y el visitante tiene el privilegio de descubrir, según una rigurosa progresión, las etapas sucesivas de la evolución artística europea, valorizadas por las oposiciones y los paralelos que permite la museología moderna.

De Houdon a Carpeaux

La planta baja está consagrada a la escultura francesa de fines del siglo XVIII a fines del siglo XIX. 200 piezas básicas están así expuestas, entre las cuales figuran principalmente conjuntos como: *La Sala Houdon*, en la que se puede ver la serie de retratos ilustres del más grande escultor de bustos del siglo XVIII francés: *Diderot*, *Madame Adélaïde*, *Franklin*, etc., agrupados



Madame de Pompadour, por Quentin La Tour. Esta es otra de las famosas obras de arte que —según orden lógico— pueden ahora exponer los museólogos del Louvre.



Busto de Buffon, en el Louvre. Es sin duda expresivo el rostro del autor de la famosa frase: "El estilo es el hombre".

en torno a la tumba monumental del Conde D'Ennery.

La Sala Pajou, en la que los bustos de *Madame du Barry* y de *Madame Vigée-Lebrun* están acompañados de mármoles o cerámicas de los escultores que preludian al clasicismo del siglo XIX (Clodion, Chinard).

La Sala Imperial, en la que están expuestos los ilustres grupos del *Amor* y *Psique* de Canova encargados por Murat, las obras de los escultores de Napoleón (Chaudet) y de los prerrománticos (Pradier).

Sala Rude, con "Petit Pêcheur napolitain" y el estudio impresionante de la cabeza de la "Marseillaise" del Arco de Triunfo.

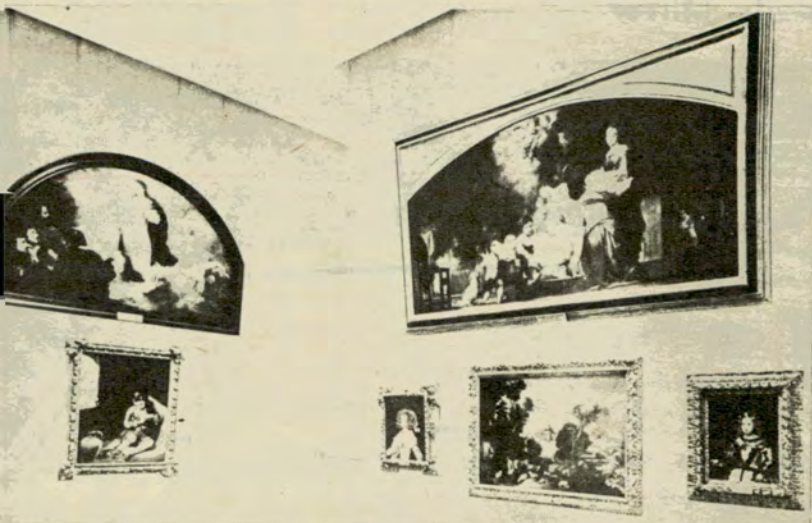
Sala Barye, en la que un conjunto único de escayolas y ceras originales del renovador romántico del arte animalero, está acompañado de acuarelas del artista.

Las grandes salas terminales están consagradas a Carpeaux, decorador del Pabellón de Flore, del que el Museo del Louvre posee los mármoles oficiales (*Príncipe Imperial*, *Princesa Matilde*), los proyectos de esculturas monumentales y una importante colección de maquetas de talleres. La sala se ordena alrededor del grupo de "La danse", que ornaba hasta hace algunos años la fachada de la Opera antes de ser reemplazada por un vaciado.

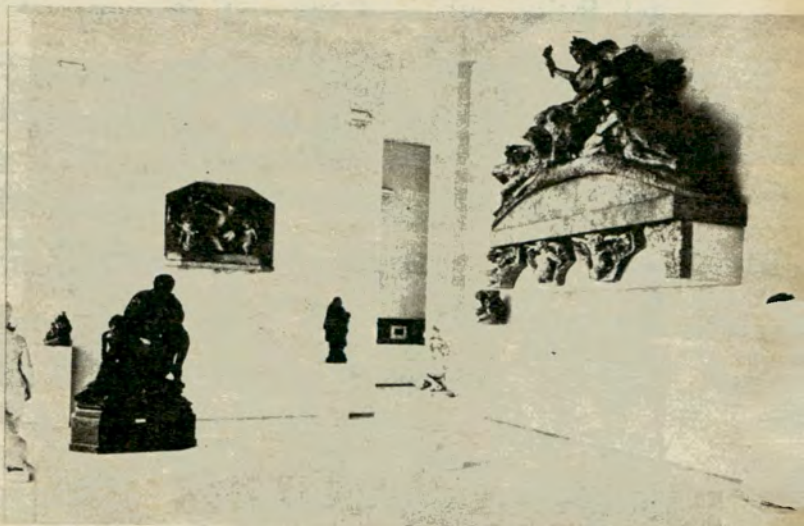
Con la recuperación de las salas del pabellón Flore, quienes visiten El Louvre podrán ver piezas nunca expuestas



Una parte importante del conjunto que se expone actualmente en el Pabellón Flore, es esta serie de pinturas al pastel de pintores del con justicia renombrado siglo XVIII francés.



El visitante del Museo del Louvre puede ahora descubrir según una lógica progresión, la evolución de la pintura.



Sala Carpeaux, de esculturas, en el Pabellón Flore, a cuya recuperación se refiere la autora de esta nota.

Dentro de algunos meses, nuevas salas consagradas a la escultura del siglo XVII serán abiertas y asegurarán así el enlace con los departamentos del Renacimiento y de la Edad Media.

La pintura española

En el primer piso, los maestros de la pintura española están representados por notables conjuntos, entre los cuales un grupo de primitivos que datan del siglo XV (Martorell, Huguet, los Maestros de Burgos, de Osma y de San Ildefonso) al que se ha agregado el famoso "Hombre del vaso de vino", considerado como la obra maestra de la pintura portuguesa.

A continuación es evocado el "Siglo de Oro" con el Greco y Herrera. Luego Zurbarán, Ribera, Murillo, Velázquez y Goya terminan esta presentación, cuya instalación, voluntariamente tratada con un espíritu austero y sobrio, está de acuerdo maravillosamente con el sentido de las obras expuestas.

El Gabinete de Dibujos

El segundo piso del ala de Flore ofrece una excepcional presentación

de 100 pasteles. Respondiendo así al deseo de un numeroso público, el señor Sérullez, conservador del *Gabinete de Dibujos*, ha expuesto una sucesión de piezas que valorizan la evolución, en un plano cronológico, de la técnica y del gusto.

La primera sala está consagrada a los retratistas del siglo XVII, Vivien, Charles Le Brun, Robert Manteuil. Después viene el siglo XVIII con la veneciana Rosalba Carriera, que honró la técnica del pastel. Siguen los célebres retratos de Maurice Quentin de la Tour (*Louis XV*, *Maurice de Saxe*, etc.), en torno a la obra maestra que es el retrato de "Madame de Pompadour".

La burguesía del siglo XVIII es evocada por los retratos de Van Robais, mientras que triunfa el genio de Chardin en el retrato de su mujer y el autorretrato.

La sala consagrada al siglo XIX presenta un conjunto de obras de Delacroix, Boudin, Monet. Después figura un homenaje a Renoir ("*Retrato de jovencita*", "*Grande baigneuse*"), a Degas (bailarinas, mujeres en el tocador) y finalmente a Odilon Redon, de quien se puede apreciar el talento, desde los negros aterciopelados hasta los ramilletes de colores vibrantes y atornasolados.

La Gran Galería

Una de las alas más importantes del Palacio del Louvre está constituida por la *Gran Galería*, en la que el visitante puede seguir la evolución de toda la pintura francesa de los siglos XVII y XVIII. Una nueva sección de esta "espiral dorsal" de las colecciones del Louvre se ha abierto recientemente y está dedicada a la pintura italiana, cuyos mayores maestros están representados desde el siglo XIII en Cimabué, el XIV con Giotto y los primitivos sieneses, venecianos y boloñeses, hasta florentinos con Ghirlandajo, umbríos con Perugino, venecianos como Bellini y Carpaccio, pasando por los maestros renacentistas que fueron Fra Angélico, Paolo Uccello, Botticelli, etc.

A la salida de esta galería, una sala que pronto se abrirá al público se convertirá en una especie de tribuna consagrada a las piezas maestras de la pintura italiana que son la *Gioconda* y las obras de Rafael, Correggio, etc.

Así reorganizado, el Museo del Louvre vuelve a su primera vocación. El Palacio es de nuevo digno de alojar esa aristocracia del arte que constituyen sus riquezas y sus tesoros. ♠

COMO VI EL RALLY MUNDIAL

por EDWARD PICKERING *

PARA AUTOCLUB

He asistido a espectáculos fuera de serie en todo el mundo, pero nada más sorprendente que el final del Rally por la Copa del Mundo del Daily Mirror

En mis muchos años de periodista y publicista he asistido a algunos espectáculos fuera de serie en todas partes del mundo, pero nada más sorprendente que el final del Rally por la copa del mundo del Daily Mirror, cuando los coches que llegaron a Ciudad de México corrieron en el Estadio Azteca.

Yo había estado entre la gente que supervisó la largada del Rally en el estadio de Wembley. Encontré a los competidores que procuraban alcanzar Lisboa, al final de la etapa europea, y me di cuenta de que cada uno de ellos comprendía que el corazón del Rally estaba en los 19.200 kilómetros (12.000 millas) que había que recorrer en Sudamérica.



El grabado reproduce el paso del coche del volante Jimmy Greaves en el Rally por la Copa del Mundo.

En Londres, días antes que el Rally se largara, decíamos que si llegaban once autos era mucho. Llegaron 26.

Entre los coches que alcanzaron la ansiada meta figuró el Peugeot de los argentinos Perkins y Forrest Greene.

Conversé con los que alcanzaron a llegar a la Ciudad de México, y ahora sé que más de uno estaba decepcionado.

Los 20 días agotadores en Brasil, las pampas argentinas y la cordillera de los Andes fueron tan demoledores como ni siquiera se había pensado antes del Rally.

El primer tramo fue un recorrido de 3.200 km desde Río a Montevideo, con un tiempo de 41 horas. Se incluyeron tres secciones especialmente fijadas, donde los conductores hicieron un esfuerzo supremo desde el comienzo al fin.

Los informes que llegaban a Río eran de lluvias torrenciales, puentes bajo el

agua y camiones empantanados. Se comprobó que esos informes eran exactos. El viaje desde Río a San Pablo por la autopista fue la única sección fácil de todo el viaje a través de Latinoamérica.

Una vez que los autos abandonaron San Pablo, se encontraron con caminos sucios y lluvia. Hasta Río el Rally había sido ganado por el francés René Trautmann en un Citroën DS.21.

Hannu Mikkola, el conductor finlandés de 27 años que corrió con un Ford Escort "preparado", se decidió a llevar la delantera en Sudamérica.

Tomó el primer lugar desde el principio y jamás lo abandonó.

Una recepción entusiasta

Este trayecto eliminó 15 autos, entre ellos el *Austin Maxi* del príncipe Miguel de Kent, que se fue a la banquina cuando era conducido por el capitán Nigel Clarkson. René Trautmann salió fuera del camino en una curva, dañando su *Citroën* irreparablemente.

El *Rolls Royce Silver Cloud*, presentado por la familia Martin, de Kent —padre y dos hijos—, destruyó la suspensión. El conductor de un camión paró a auxiliarlo, pero el auto era demasiado pesado para ponerlo sobre el camión. El camión bajó a una cuneta al lado del camino y, con la ayuda de



de nada vale un buen aceite
si no se filtra bien. Use...

Unicamente JOES regenera como a nuevo el aceite del motor de su coche. Desde hoy, adopte el mejor filtro.

JOES®



FILTROS

JOES®

PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES.

distribuidores exclusivos

GIOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

Y 354



Todos los que estuvimos por una u otra razón conectados con el Rally, quedamos muy agradecidos a las entidades que colaboraron en la prueba.

dos tablonces, pudieron empujar el *Silver Cloud* sobre la cabina. Fueron hacia el pueblo más cercano y el Rolls Royce fue descargado en el garage local.

Fueron movilizados todos los técnicos del pueblo, se hicieron nuevas piezas y, al cabo de 23 horas de trabajo ininterrumpido, tuvieron reconstruida completamente la suspensión trasera. La factura fue de 10 libras. El Sr. Martin padre protestó porque esto era poco y le hubiese gustado dar a los trabajadores algo extra. El propietario del garage fue inflexible. Le dijo: "Es suficiente que ellos puedan decir a sus nietos que trabajaron en un Rolls Royce. Y en cuanto a mí, pondré ahora en mi garage: «Reparación de Rolls Royces»".

Montevideo es un paraíso para los entusiastas del auto antiguo. Los *Ford T*, abundan allí, a tal punto que hay una fábrica que hace repuestos especiales para esos modelos.

La amistad de los sudamericanos fue cálida y sincera.

Después de estar una noche en Montevideo, los autos hicieron un tramo neutralizado junto al Río de la Plata y el ferry cruzó a Buenos Aires. Una banda militar y una enorme muchedumbre dieron al ferry una tremenda recepción, y en segundos el gentío rompió la barrera policial, apenas los autos comenzaron a bajar. A causa de la multitud que rodeaba a los autos, sólo se pudieron sacar con el tiempo justo para correr hacia Santiago de Chile.

El hombre de las sorpresas

Nuevamente los finlandeses pasaron al frente y, junto con los corredores de *Leyland* británica, completaron la carrera a Santiago sin perder puntos. En otras palabras, no se retrasaron en ningún lugar de la ruta.

El primer tramo en la Argentina fue de 320 km, desde Saladillo a Espartillar. Los primeros conductores encontraron todo seco, pero cuando llegaron los atrasados se había descolgado una lluvia tremenda y el camino estaba completamente fangoso. Patricia Ozanie, en un *Leyland británico 1800* se quedó empantanada y fue excluida por

perder mucho tiempo. Desde ahí se pasó al tramo de la Patagonia.

Esta fue una etapa extremadamente rápida, donde los conductores más veloces alcanzaron 160 kilómetros por hora. Resultó realmente "fuerte" y sólo 43 autos llegaron a Santiago.

Uno de los que quedaron en el camino fue "*Gelinita*" Jack Murray, el famoso conductor australiano. Su *Triumph 2.5 PI* rompió una barra y se perforó el motor. Su acompañante, Evan Green, me dijo: "*Paramos en un pueblo de la Patagonia y el garage local no tenía más que un cobertizo de madera. Pero el dueño del garage hablaba inglés, lo que produjo nuestra primer sorpresa. Nuestra segunda sorpresa fue que nos dio un análisis completo y técnico sobre por qué se había roto la barra de comando. Y finalmente, nuestra tercera sorpresa: era un experto en inyección de fuel.*"

"Nos dijo que podía hacer el motor de nuevo, si le dábamos unas 5 horas", agregó Evans.

En tres ruedas

Una segunda excursión por la Argentina, esta vez por el Noroeste, en el camino a Potosí y La Paz. En ese tramo se vio al futbolista Jimmy Greaves y a Tony Fall en un *Ford* de tres ruedas.

Una rueda trasera se salió a pocas millas de un puesto de control. Ellos sabían que tendrían auxilio en el control, pero el camino era largo y tenían poco tiempo que perder.

Entonces vino un ómnibus que se dirigía en la misma dirección.

Jimmy Greaves subió a él y se puso a mirar el panorama. Pero a una milla o menos del lugar el ómnibus se desvió del camino principal. El furioso futbolista hizo señas al conductor del ómnibus para que se detuviera, pero el conductor no lo comprendía y con una benevolente sonrisa seguía de largo.

Jimmy casi frenó con su cuerpo para que el conductor parara. Y volvió sobre sus pasos, en una larguísima caminata.

El camino a La Paz fue uno de los más cansadores de todo el Rally; parecía interminable.

Una vez en La Paz, el Rally había cubierto a la mitad de distancia de la etapa de América latina.

Fue también en este tramo donde se hicieron lúgubres predicciones en el sentido de que ningún auto terminaría el Rally. Antes que el Rally comenzara, en Londres habíamos dicho que si llegaban once autos podíamos considerarnos dichosos. Por lo tanto, cuando finalmente llegaron a la cabalgata final 26 coches, en Ciudad de México, la performance de los conductores se consideró fuera de lo común. Particularmente en el caso de las conductoras.

Cuatro mujeres comenzaron el Rally, y tres lo terminaron.

Todos los que estuvimos conectados con el Rally en Londres estamos muy agradecidos a las organizaciones que ayudaron a hacer de la prueba un verdadero éxito. Con gran placer enviamos al Automóvil Club Argentino nuestros especiales saludos.

La postdata

Hay una postdata a esta historia. Mientras estuve en Ciudad de México me encontré con vuestro presidente, el Dr. Carman, y recibí una caja. En ella había una insignia del Automóvil Club Argentino.

El propietario de mi garage en Surrey, Inglaterra, se sorprendió hace pocos días al ver llegar mi coche *Rover*, de 3,5 litros, con el distintivo argentino. El tiene interés en conocer cuándo se realizará el próximo Rally por la copa del mundo. Está ansioso por participar en él.

Confidencialmente, puedo predecir que los propietarios de los garages argentinos tendrán en el futuro una gran cantidad de clientes con coches de tres ruedas. ♠

El autor de esta nota es Director de la "International Publishing Corporation", grupo que comprende, entre otras publicaciones, al "Daily Mirror", que organizó el reciente Rally por la Copa del Mundo (Wembley - México) conjuntamente con el Royal Automobile Club de Gran Bretaña.



MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS - SECRETARIA DE ESTADO DE ENERGIA

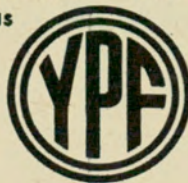
Pregúntele a su coche qué lubricante prefiere.



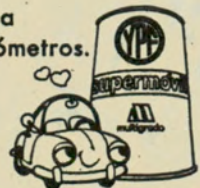
Su coche sabe que hay muchos lubricantes. Usted le hizo la experiencia. Pero él tiene preferencia por uno. Supermóvil YPF. Porque es el más rendidor. Con los aditivos que preservan la vida de sus piezas protegiéndolo de la corrosión. Su coche sabe que sólo Supermóvil conserva limpio el motor, porque

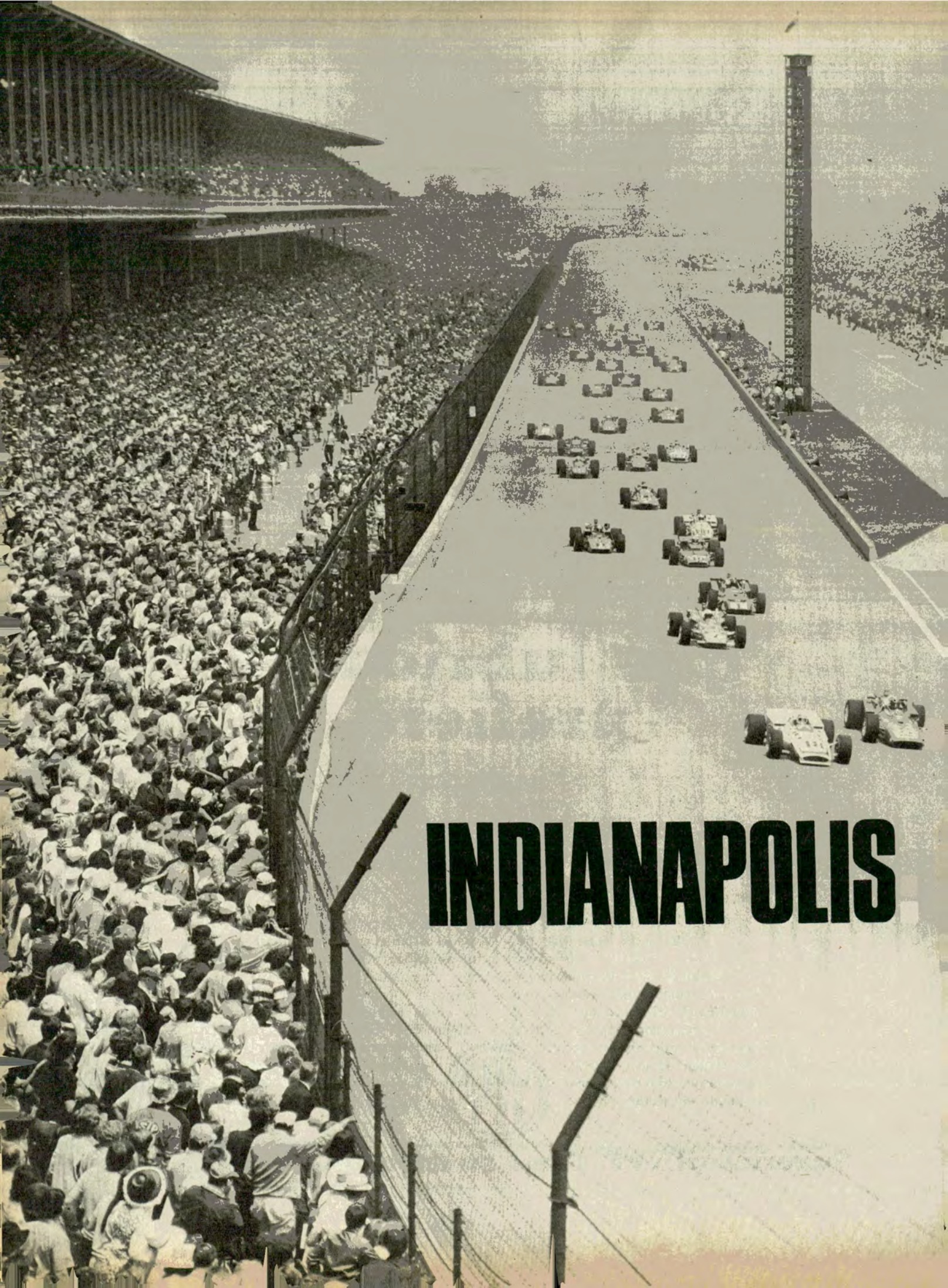
jamás forma carbón. Que mantiene su viscosidad aún a las temperaturas más elevadas. Que evita el desgaste y economiza combustible. Su coche sabe todo esto. Por eso sólo prefiere Supermóvil.

Mejor, haga la prueba. El próximo cambio de aceite échele Supermóvil YPF. Se lo va a agradecer por muchos kilómetros.



Supermóvil YPF. Como su coche manda!





INDIANAPOLIS



a carrera más amosa del mundo

por FLORENCE
H. STONE *

Fotos: Indianápolis Motor
Speedway

* Editora del "Hoosier Motorist", publicación
del Hoosier Motor Club, Indianápolis, Indiana,
Estados Unidos.

**La enorme pista es mante-
nida durante todo el año
para que las rugientes má-
quinas asombren a la mu-
chedumbre durante las
pruebas de clasificación y
en la jornada decisiva, in-
tensa y llena de emoción.**

LOS viajeros que vienen a los Estados Unidos desde otros países, generalmente visitan las grandes ciudades y se enteran de las atracciones más importantes, como Disneylandia, por ejemplo, en California; pero en realidad, cada parte o sector de este gran país, ofrece sus propios motivos de interés y tiene su color particular.

Tres representantes del Automóvil Club Argentino estuvieron en Indianápolis, la capital del estado de Indiana, hacia fines de mayo de este año; se trataba del doctor César C. Carman, Presidente de aquella Institución; el doctor Carlos Arturo Acuña, Presidente de la Filial de Catamarca de dicha Entidad, y uno de sus Gerentes, el señor José D. C. Rucci. Estos caballeros vinieron a Indianápolis para asistir al mundialmente famoso acontecimiento que constituye la carrera automovilística de las 500 millas, que se desarrolla en la pista llamada "Indianápolis Motor Speedway". Esas 500 millas se corren anualmente alrededor del 30 de mayo, como una parte de la celebración, en los Estados Unidos, del "Memorial Day", el día de la recordación para honrar los muertos en las guerras que sostuvo el país.

El 30 de mayo del año en curso, se corrieron las 500 millas —carrera conocida entre los miembros de la fraternidad de corredores como la "Indy"—, por 54ª vez. Participar en la "Indy" es la máxima aspiración, puede decirse, de todos los volantes profesionales; pero sólo los 33 mejores, o por lo menos los 33 que puedan marcar los mejores tiempos, tienen derecho a intervenir en la prueba cada año. En el corriente se registraron 85 aspirantes, pero, como acabamos de decir, sólo quedaron 33 después de ser cumplidas las pruebas de clasificación o calificación. Es curioso que esta cifra de participantes, establecida desde hace varios años, no tenga una explicación conocida. De todas maneras, es tan grande la importancia que se atribuye a la carrera, que inclusive existe en la actualidad un tipo de coche llamado *Indy*, que se ha convertido en una categoría especial.

Un millón de dólares

La bolsa de recompensas que estuvo en disputa para la carrera de 1970 superó la cifra de un millón de dólares, la más alta que registran los anales del automovilismo como premio para cualquier clase de carrera. Este año el ganador absoluto fue Al Unser, de Albuquerque, estado de Nueva México. Su participación en el "botín"



de premios pasó de los 271.000 dólares. El coche que lo condujo al triunfo es conocido como un "Johnny Lightning Special". El segundo puesto lo ocupó Mark Donohue, quien sólo por segunda vez corría las 500 millas; ganó 86.425 dólares. La suma más baja, 13.677 dólares, le tocó a Jim Malloy, quien en la primera vuelta rompió su coche y quedó fuera de carrera. Felizmente en la prueba de 1970 no hubo víctimas que lamentar.

La pista de Indianápolis, "Indianápolis Motor Speedway", es única desde varios puntos de vista. La enorme planta y toda la organización necesaria son mantenidas durante todo el año para ese acontecimiento que dura un día, porque ninguna carrera ni prueba se desenvuelve en ese autódromo durante los 364 días restantes. Sin embargo, la atracción de la carrera cubre todo el mes de mayo, en realidad, porque miles de espectadores visitan la pista simplemente para observar las pruebas de clasificación.

El óvalo gigantesco

El inmenso óvalo tiene 2½ millas de largo (4.000 metros); los corredores que intervienen en las 500 millas deben hacer 200 vueltas al circuito; todas las vueltas giran hacia la izquierda.

El desarrollo de ese autódromo hasta culminar en su importancia y estado actuales de perfección, fue debido prácticamente a los esfuerzos de un solo hombre, el señor Anton Hulman junior, residente en la localidad de Terre Haute, Indianápolis. Se trata de un industrial que adquirió la propiedad de la pista; la compró hace 25 años, cuando estaba en pleno camino de descenso, después de haber permanecido clausurada durante la Segunda Guerra Mundial. "Tony" Hulman invirtió millones de dólares en esa empresa, ampliando y mejorando constantemente las comodidades y servicios de la pista y de las dependencias anexas. Es interesante anotar que su Museo constituye una de las atracciones del conjunto. Hulman dispone de los servicios de un equipo humano altamente competente. Albert W. Bloemker, su Director de Publicidad, es conocido y respetado por los representantes de los medios informativos y publicitarios de todo el mundo, gracias a su trato especial y la atención que presta a todos los hombres de prensa. Muchos nombres más podrían ser mencionados en ese eficaz equipo, incluyendo a Harlan Fengler, el mayordomo principal; Henry Banks, Director de la prueba, y Pat Vidan, el largador de la carrera.

Mayo: Mes de festejos

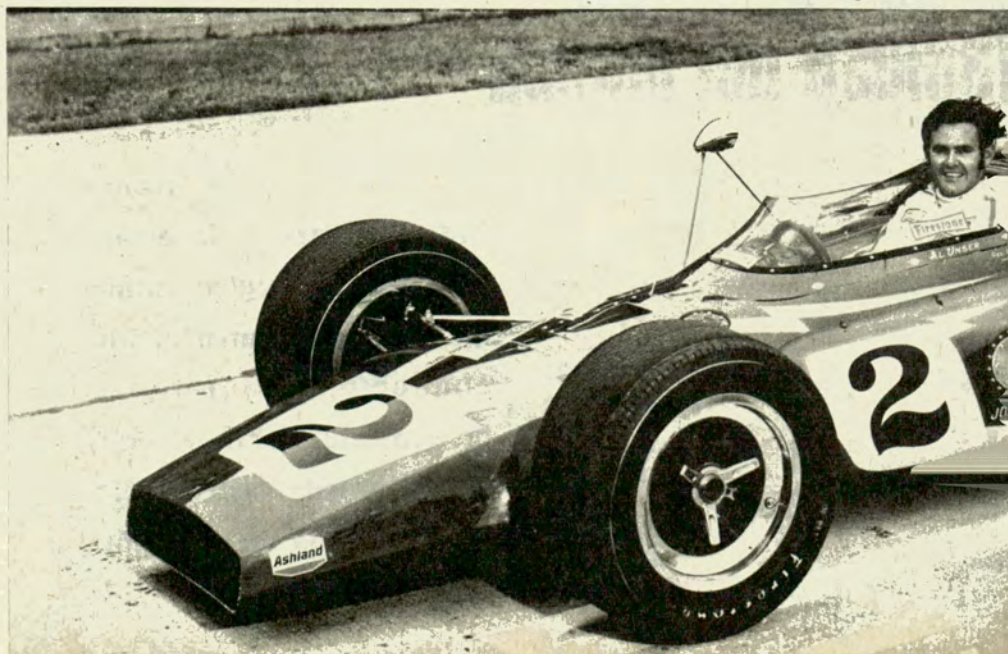
Mayo es el mes del "Festival de las 500" en Indianápolis, que comprende una serie de acontecimientos que comienzan con el almuerzo ofrecido por

el Alcalde de la Ciudad y concluyen con un gigantesco desfile o parada, que tiene lugar dos noches antes de la carrera. Ese desfile tiene igual significación y atrae un público por lo menos igual al de la parada del Rose Bowl que se desarrolla en Pasadena, California. Una Reina del Festival y



Emoción y vértigo en la más riesgosa carrera del mundo. El N° 2, Al Unser, de Albuquerque, estado de Nueva México, habría de resultar el ganador.

El coche vencedor es conocido como un "Johnny Lightning Special". Con él Unser ganó más de 270.000 dólares.



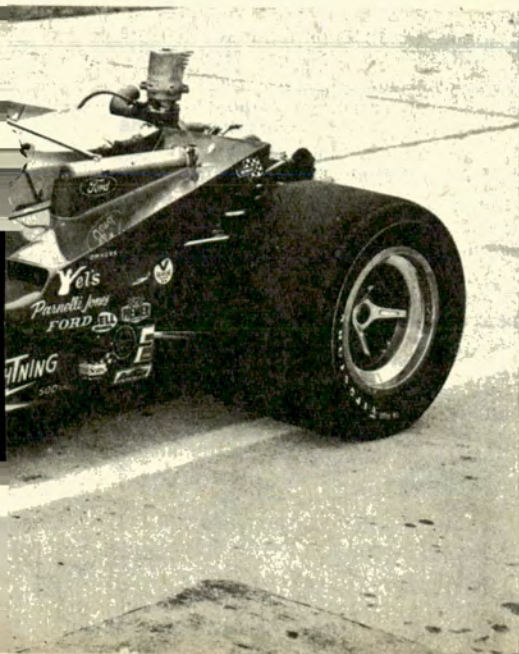
32 princesas son elegidas en un magnífico espectáculo. Entre los acontecimientos que se suceden durante ese "Festival de las 500", está el "Festival de las Artes", un torneo de Gin Rummy, el Baile de la Reina, los Premios de la Carrera, el Banquete de los Entretenimientos Mecánicos, y final-

mente la "Recepción Presidencial", que se efectúa en honor del Gobernador del Estado de Indiana. Durante esos días la ciudad es una colmena de actividad y desborda de visitantes que vienen de todos los rumbos del país. En este tono festivo transcurre todo el mes de mayo.

El "Banquete de la Victoria", durante el cual se entregan los premios en efectivo y los trofeos conquistados por los ganadores, tiene lugar la noche siguiente a la de la carrera y pone punto final a ese mes de acontecimientos en torno a la gran competición. Como he señalado, en esta oportunidad, 1970, se distribuyeron premios por más de un millón de dólares, junto con numerosas plaquetas y otras recompensas especiales, que incluyen el obsequio al ganador de la carrera del coche que oficialmente abre la marcha de la prueba. ♠



El vencedor junto a su esposa y a su madre, en Victory Lane: comenzaron los festejos, orgullo de Indianápolis.

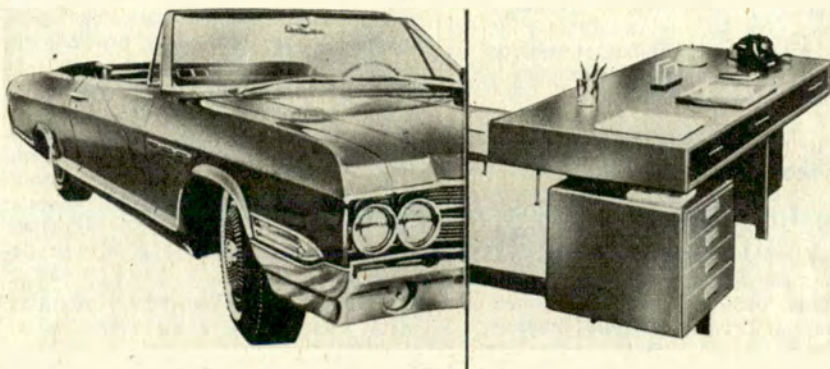


EL LUSTRE DEBE BRILLAR, PROTEGER Y DURAR

GRUMETE 13

LÍQUIDO CON SILICONES, DEJA UNA PELÍCULA PROTECTORA QUE REPELE EL POLVO Y LA SUCIEDAD

LUSTRA MEJOR
AUTOMOVILES
Y MUEBLES



Latas de 280 cc., 1 litro y 20 litros

En el automóvil conserva la pintura en buen estado y da brillo. La suciedad no se pega. 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.

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

por JUAN ISIDRO TAMBURINI
PARA AUTOCLUB

JUSTO P. FARÍA: UN MAESTRO ARGENTINO

*(Por Resolución Municipal
Nº 1296 del 1º de octubre de
1963, la Intervención
Municipal de Resistencia
—Chaco— a pedido del autor
de estas líneas,
impuso el nombre de
Justo P. Faría a una
de sus calles.)*



El drama ha terminado. "La gran sombra de la República", al decir de Roca, se esfuma al empuje de la corriente civilizadora, y en un vasto escenario chaqueño dos jalones de dolor y de sangre marcan los términos antitéticos de la lucha tremenda: Civilización y Barbarie. Fontana y Yalosky.

Mensaje de Fontana

Militar y hombre de ciencia el uno. Cacique toba el otro. El mensaje de Fontana, de acento homérico, breve y conciso, desnuda parte del drama: el dolor y el sacrificio del conquistador. "Señor Presidente: estoy en Rivadavia. Queda el Chaco reconocido. He perdido el brazo izquierdo en el combate con los indios, pero me queda otro para firmar el plano del Chaco que he completado en esta excursión", ... y la lanza de Yalosky, teñida con denso tanino de venas cristianas, proclama la bravura de una raza que sucumbió luchando, acaso porque, acostumbrada al claroscuro de la selva inmensa, no pudo resistir los destellos de la aurora nueva... Días después, su larga y dura lanza, conservada como trofeo, sirve de asta a la bandera nacional en la simbólica ceremonia de la fundación de Presidencia

Roca. Guido Miranda, el talentoso escritor chaqueño, lo refiere.

¿No parece alegórica la escena? La vieja lanza aquella, tibia aún del último entrevero, se me ocurre la figura misma —alta, morena y erguida del cacique hundiendo sus pies en el humus virgen, como queriendo, en el tramo postrero, entregar al seno de la tierra amada, junto a sus huesos rotos, el jugo espeso de sus mejores ansias... Y la azul y blanca, ondeando al son de los clarines en el silencio de los campos vacíos, ¡el homenaje de la patria al valor y a la raza del vencido...!

El siglo, como las tribus abatidas, está acercándose a su ocaso; y, en el tablado nuevo voces distintas y razas diversas protagonizan, en la escena inicial, la aventura definitiva. Junto al sufrido y bravo correntino que abrió la primera picada, recibió el primer lanzazo y mezcló las primeras rotas de su guitarra criolla con el rumor multiforme de la selva, está ahora el gringo aventurero y romántico, con su carga infinita de nostalgia y su sed de progreso, empuñando el arado, frente a la tierra virgen que le ofrece su entraña fecunda y madura, y hollando sendas apenas perceptibles, con su cruz de palo a manera de escudo y sus ojos encendidos de fe, el humilde franciscano

que señala la ruta luminosa hacia un reino de paz, de piedad y de amor. El Centenario de la República sorprende al pueblo joven con sus fraguas encendidas, batiendo el metal de sus sueños, que ya deja al descubierto la excelencia de sus fibras...

El momento

Año pródigo en acontecimientos, el de 1910. El ferrocarril Central Norte, con más de cien kilómetros de terraplenes y cincuenta de enrielladura, transporta, en forma condicional, los primeros pasajeros. Se inaugura el Hospital Regional. Nuevas tierras se ofrecen a la colonización. Sobre el lomo plateado del viejo Paraná retorna, hecha bronce, la figura de uno de los grandes guerreros de la conquista del desierto chaqueño: el general Donovan, y el gobierno funda con otras seis en toda la República, la Escuela Normal Rural Mixta de Resistencia.

Aparece Faría

En ese ambiente, y a esa hora, aparece la figura magnífica de Justo P. Faría. Viene de tierras lejanas. Salió del Tucumán en su adolescencia. Va camino de Río Cuarto, la ciudad cordobesa en cuya escuela normal espera graduarse. Un gesto de rebeldía, que no habrá de ser el último en su vida, le obliga a interrumpir sus estudios cuando casi toca con las manos su título docente. Continúa en la Escuela Normal de Profesores "Mariano Acosta", de la Capital Federal. Estudia cori ahínco y, en largas jornadas de trabajo, se gana su pan y su techo. Se recibe de maestro. Es su primer conquista; pero le resulta pequeña para su sed de cultura. Continúa el profesorado. A media carrera un nuevo contratempo se cruza en su camino: lo requiere el Ejército, que en Curamalal realiza su primera conscripción. Posteriormente volverá a ser llamado a sus filas y retornará, luego de dos años, con el grado de subteniente de Guardias Nacionales. A su regreso, con su empeño de siempre, prosigue sus estudios. En 1898 obtiene su diploma de Profesor Normal en Letras, reclama y consigue un cargo de maestro de grado en el mismo establecimiento en que, por segunda vez, termina de graduarse. Es un triunfo, pero no se envariece. Trabaja afanosamente para merecerlo. Así será el resto de su vida. En sus horas libres lee incesantemente. Medita y estudia. Escucha mucho y habla poco. Sus rasgos de introversión empieza a manifestarse a pesar de su juventud, sana y fuerte, que anhela desbordarse.

En 1907 cierra su trayectoria docente en la Capital Federal, con una adscripción a la secretaría de un distrito escolar. Ha superado con ello los tramos más difíciles de la iniciación. De ahora en adelante todo le será más fácil.

En el ínterin, ha pensado en la carrera de derecho. La idea le seduce.

Tomada una decisión, sabe que nada ni nadie podrá detenerlo.

Director en Resistencia

Su temperamento tiene ya aristas firmes. Tendrá que cursar todo el bachillerato. Las *equivalencias* llegaron con los años. La posesión de un nuevo título le significaría once más de estudios... ¡Y ya lleva hechos catorce...!

Superadas las etapas del bachillerato, se adentra resueltamente en el campo del derecho. En los tramos finales, el Centenario de la Patria, y con él, su nombramiento de Director de la Escuela Normal de Resistencia. Está visto que algo ha de cruzarse siempre en las etapas de su aprendizaje. Abandona momentáneamente sus estudios y, en compañía de su esposa, docente como él, su hijita, y el magnífico grupo de profesores que ha elegido, se va rumbo al Chaco.

La obra

Faría arriba a su destino finalizando enero. El 22 de mayo inaugura el establecimiento. Con su habitual agudeza de observación y su admirable poder de síntesis, capta de inmediato los esquemas espirituales de la comunidad. No le preocupan los escollos del camino. Sabe dónde quiere ir y cómo llegar. Su juventud sana y fuerte, y el caudal de su cultura, le infunden esa actitud victoriosa que sin ostentación ni jactancia, lucía como un banderín inquieto, sobre su recia estampa provinciana.

Desde el primer día encamina su labor dentro de un marco de orden y disciplina. Disciplina sin aristas filosas, basada en el razonamiento y la comprensión. En aquellos tiempos aledaños de la palmeta y el plantón, están ausentes en su escuela el grito destemplado y la tajante voz de mando. Ninguno de los que fueron sus alumnos recuerda haberlo oído nunca levantar la voz. Y lo respetaban.

Una mañana, en un recreo, se enfrenta como al azar con uno de ellos.

—Dime —le dice—, ¿tú fumas?

—Sí, señor.

—¿Podrías dejar de hacerlo?

—Sí, señor.

—¿Desde cuándo?

—Desde mañana...

Y desde ese día, sólo porque Faría se lo había pedido, dejó de fumar. El alumno de mi anécdota tiene hoy setenta y tres años, y cuando hace pocos días me la refería, agregó conmovido: "¡cómo lo queríamos... y lo respetábamos!".

Basada, casi exclusivamente en la memoria, eran los métodos de enseñanza de los años aquellos. Una buena memoria aseguraba al estudiante un puesto de vanguardia. Faría apreciaba en todo su valor la importancia de la memoria, pero le asigna mayores kilates al razonamiento. Por esa ruta encamina sus enseñanzas. Cauce

nuevo que entonces tenía su dimensión de mar, y que hoy, por el avance de la Didáctica, nos resulta difícil apreciar. Así ocurrirá con muchas facetas de su obra. Para comprenderla en toda su dimensión hay que ubicarse en el tiempo y el escenario en que le tocó actuar.

En reunión de profesores explica minuciosamente el programa que se ha trazado y el espíritu que lo anima. Todos comparten su opinión y su entusiasmo. La campaña clama por maestros. Ellos tienen que formarlos. Pero el arte de enseñar requiere tiempo. Es un arte difícil. La Escuela Normal tiene que prepararlos en *sólo dos años*. Lapso angustioso para quien

conoce el alma del niño y la misión del maestro. Faría quiere primordialmente trabajar el alma de sus educandos. Le preocupa hondamente su conformación espiritual. Educar más que instruir. Quien enfoque con ánimo de estudio, desde los días actuales, la labor de la Escuela Normal, en esa primera etapa, advertirá, sin esfuerzo, que sus haces de luz van camino del espíritu.

Un gran maestro

Pregunté hace muy poco a una decena de sus ex alumnos, todos con más de medio siglo de existencia,



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

Av. Sarmiento y Av. Casares (Parque 3 de Febrero) - T. E. 72-0488

LA ENSEÑANZA COMPRENDE:

A - EXAMEN PSICOTECNICO Y CLINICO

B - CURSOS PRACTICOS

- DE DIRECCION Y CAMBIOS EN "AUTO ENTRENADOR"
- DE MANEJO EN LA PISTA DE APRENDIZAJE

C - CURSOS TEORICOS (EDUCACION VIAL)

- RESPONSABILIDAD DEL FUTURO CONDUCTOR
- SEÑALAMIENTO
- LEYES DE TRANSITO
- ACCIDENTES
- SEGUROS

**AL CONCRETAR LA INSCRIPCION SE INICIA EL CURSO
INFORMES : DE LUNES A VIERNES DE 7.30 A 21.30 Hs.**



quién era Faría y cuál era su obra. En todos ellos, apenas terminada la mención de su nombre, advertí un brillo inusitado en la mirada. Casi diría que la unanimidad empezó diciéndome: "Faría era un gran maestro", pero puedo asegurar que todos, absolutamente todos, me dijeron: "El formó los primeros poetas chaqueños"...

Ya hemos visto cómo la corriente colonizadora de adentro y de afuera llegó a esas playas con afán ardiente de fortuna. Cómo, doblada sobre el surco o machacando el hierro, ni siquiera advirtió la hora grávida que vivía. El surco y el yunque los volvía sordos a las vibraciones de la cultura y les tapiaba la perspectiva azul de las estrellas. Lino Torres, en uno de sus magníficos discursos, lo afirma: "La obra de la escuela que es la suya —se refiere a Faría— se ha desenvuelto dentro de la mayor indiferencia colectiva".

Faría dicta clases de Instrucción Cívica, Historia y Pedagogía, y en horas extras escolares, periodismo y versificación. Organiza veladas, actos culturales, y reclama la presencia de figuras consagradas de nuestra intelectualidad. Así arribó al Chaco ese señor insuperado en el campo de la oratoria, que se llamó Belisario Roldán. Al captar en aquel esquema inicial la dilatada dimensión de la corriente materialista, comprendió que había que cubrir con urgencia el tremendo déficit de espiritualidad reinante, para que el rudo y sacrificado esfuerzo del pionero, que era valioso, no pasara sin cotización entre los valores del pueblo nuevo. A su estímulo se debe la primera vibración poética del alma chaqueña.

Surgen los primeros poetas

Los primeros versos pusieron su nota de emoción y belleza, junto al pájaro libre y al suave palpitante de la selva dormida. Una brillante legión de jóvenes empuñó la lira. Los más quedaron en la ruta. Algunos siguen pulsándola, de rato en rato, sin ánimo impetuoso.

En un artículo periodístico de aquellos años se lee: "El puesto no lo hizo a él, él hizo al puesto y lo dignificó hasta hacerlo ejemplo, mediante su visión del porvenir, sus condiciones de conductor y sus aristas del apóstol. Todo en él era solidez. Jamás se lo vio haciendo antecelas en los despachos oficiales, ni proyectando actividades genuflexas. Por el contrario, cuando el pueblo sufría la gravitación de los malos funcionarios, él unificaba voluntades y reclamaba rectitudes a esos funcionarios, en forma pública. Así lo vio Resistencia encabezando y animando manifestaciones de protesta contra jueces y gobernadores convertidos en mercaderes. Y en esa escuela templó el alma de sus alumnos y la de los propios docentes del establecimiento".

Organizó un partido. Los territorios nacionales no tenían representación

parlamentaria. La puja era sólo por cargos lugareños de pobre significación. Pero él era educador. Estaba siempre en postura docente, y debía dar a sus alumnos clases prácticas de civismo. Y las dio con jerarquía y coraje. Mientras tanto, en la quietud de la noche, se inclinaba sobre sus viejos textos de derecho, y un día cualquiera aparece con su título de Doctor en Jurisprudencia y Ciencias Sociales, ganado a fuerza de voluntad y sacrificio.

Preside el Consejo Superior de Educación de Corrientes

En 1918, la Intervención Federal en la Provincia de Corrientes lo designa



El Dr. Figueroa Alcorta fue quien dispuso la creación de la Escuela.



Refrendó el decreto de creación el Ministro, doctor Rómulo S. Naón.

Director General de Escuelas, primero, y Presidente del Consejo Superior de Educación, después. Aquí Faría muestra toda su capacidad de organizador, sus dotes de estadista, su clara visión de futuro y el rol extraordinario que le asigna al magisterio en la levadura social de los pueblos. Su actuación se extiende de marzo de 1918 a octubre del año siguiente. ¡Sólo 19 meses! El magisterio lleva ocho de atrasados en sus sueldos magros. Y la mala política anarquiza sus filas. El panorama era tan sombrío como injusto, en una provincia que contó con maestros de la talla de Ferreyra, Bassi, Zubiaur, Cabral y otros.

Hernán F. Gómez, en su "Historia de la Educación Común entre los Argentinos", dice, refiriéndose a aquella época: "...se había perdido la fe en la acción y en el hábito de la constancia... La educación había descendido con la doble responsabilidad de los que gobernaban y realizaban". Faría se empeña en cambiar el clima espiritual del magisterio y elevar la escuela a un plano de eficacia y dignidad, acorde con su brillante pasado. Y lo consiguió, llevando a cabo una reforma escolar tan profunda y trascendente que afectaba las raíces mismas del sistema reinante. El Plan de Faría —la escuela primaria práctica o biotécnica— "era la escuela de la vida real, que al mismo tiempo que instruí, enseñaba a trabajar y vivir con dignidad", según la acertada definición del historiador H. F. Gómez. Pero, "cori ser tan fecunda —agrega este autor— esta fase de su labor, la más fecunda fue aquella tendiente a dignificar y estabilizar al docente provincial".

Una síntesis nos pondrá frente a los contornos de su labor magnífica, realizada en sólo 19 meses.

Primer escalafón docente

Recibe el Consejo con un déficit de un millón de pesos y un atraso de seis meses en los sueldos del magisterio, y lo entrega con un superávit de \$ 45, y los sueldos al día. Introduce un nuevo criterio didáctico-administrativo y de ubicación. Funda la Escuela Normal de Bellas Artes y dos establecimientos tipo de la "Escuela Primaria Práctica o Biotécnica", y cursos anexos con programas exclusivamente profesionales. Consigue aumentar la contribución fiscal de la provincia con destino a escuelas a un 30 %, en vez del 20 que percibía. Funda 136 escuelas nacionales. De 500 maestros con que cuenta la Provincia, más de la mitad carece de título normal; incorpora a la docencia 250 maestros normales. Escribe 12 folletos sobre temas educacionales. Más tarde escribirá dos libros. Redacta y pone en práctica el Escalafón Docente, el primero que vio la luz en el país, conquista extraordinaria que la Nación logra alcanzar recién cuarenta años después. Y todo eso en medio de un clima político electoralista, turbulento y difícil. ♠

Silencio, artesanos trabajando.

En un instante habrán concluido
su perfecta labor.

Labor que usted podrá apreciar en nuestro
propio salón de ventas.

En Casale vendemos lo que hacemos.
Y hacemos buenos muebles.

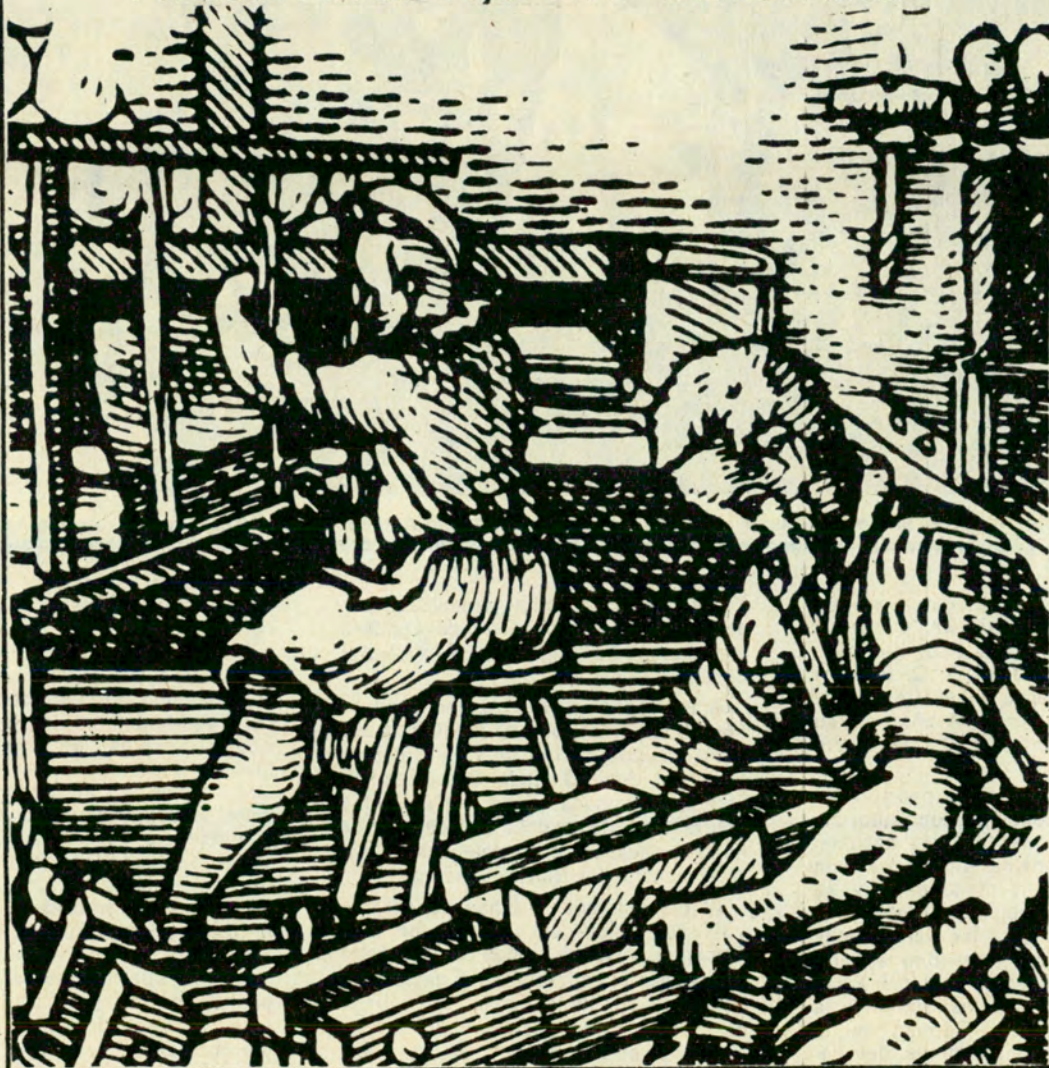
Conozca nuestros planes de financiación.

CONSULTE POR EL EQUIPAMIENTO DE SU EMPRESA

MUEBLES  **CASALE**

Exposición y ventas : Paroissien 4410

Fábrica : Av. del Tejar 4172 - Buenos Aires.



Una delegación encabezada por el titular de la Entidad visitó México, Estados Unidos, Irlanda, Gran Bretaña

GIRA POR AMÉRICA



Los ganadores del Rally de la Copa Mundial son recibidos en el Stadium Azteca. En medio de ellos el representante mexicano ante la prueba y el embajador británico en México. A la derecha, el Sr. Atkins, Graham Hill y el presidente del A.C.A.

Intensa actividad desplegaron el presidente de la Entidad, Dr. César C. Carman, el gerente de Asuntos Internacionales, señor José D. C. Rucci y el presidente de la Filial Catamarca del A.C.A., Dr. Carlos Acuña, en su reciente viaje por América del Norte y Europa.

En esta gira tuvieron oportunidad de establecer contacto con autoridades de diversas instituciones nacionales e internacionales vinculadas con el automovilismo y el turismo, y se puso de manifiesto el respeto y la cordialidad con que las autoridades del *Automóvil Club Argentino* son recibidas en el plano internacional. Parte esencial de este viaje fue, sin duda, la participación del Dr. Carman en la recepción a los competidores del Ra-

lly de la Copa Mundial, organizado por el *Royal Automobile Club* de Londres y el diario "*Daily Mirror*" de la capital británica.

A su llegada a México, los viajeros fueron recibidos por el presidente de la *Asociación Automovilística* del país hermano, don Edmundo Stierle, quien estaba acompañado por otras altas autoridades de aquella entidad, quienes trasladaron a la delegación hasta el centro del Distrito Federal.

Al día siguiente —lunes 25 de Mayo—, los delegados concurrieron a la Embajada Argentina, con el propósito de saludar al representante nacional y adherir a la fiesta patria. El embajador, Dr. Martínez Paz, pronunció elogiosas palabras sobre el A.C.A. y su

presidente, expresando su particular complacencia por la visita.

El mismo día se tomó contacto con el Sr. Harold W. Atkins, presidente de la comisión organizadora del Rally Londres-México, a fin de aunar criterios y coordinar de la mejor manera posible la tarea a desarrollar por el Dr. Carman en su carácter de "Steward" (Comisario) de la importante competencia deportiva internacional.

Los delegados de la Institución entregaron a las autoridades que organizaron la etapa mexicana de la prueba, la bandera argentina que la *Asociación del Fútbol Argentino* les había encomendado oportunamente, con el propósito de que fuera utilizada en los actos programados para la llegada de los corredores.

y Francia. Se reafirmaron los vínculos con instituciones deportivas y turísticas de ambos continentes.

DEL NORTE Y EUROPA

Emotiva demostración

El 26 de mayo, el Directorio de la *Asociación Mexicana Automovilística* ofreció una demostración al Dr. Carman y a sus acompañantes en el Restaurante del Lago, lugar de particular belleza. Estaban presentes en la comida, entre otras personalidades, el Sr. Harold W. Atknis, presidente del comité organizador del Rally, el Sr. Edmundo Stierle, el Sr. Julio Poulat, el general Eduardo Rincón Gallardo, el Sr. Arturo Vieyra, el Sr. Luis Guerra, etc. Ofreció la demostración el Sr. Stierle, quien destacó la personalidad del Dr. Carman y su actividad en favor del turismo y el automovilismo en América. Subrayó, de manera especial, la acción del *Automóvil Club Argentino*, y el prestigio adquirido por la Institución en el exterior. Respondió el Dr. Carman, quien agradeció la conceptuosa exposición del presidente de A.M.A. y se manifestó emocionado por la muestra de honda amistad que el homenaje revelaba.

En el transcurso de las entrevistas desarrolladas con autoridades de A.M.A. se conversó amplia y detenidamente sobre la necesidad de una mayor vinculación turística entre México y la Argentina y, muy especialmente, del rol que deben desempeñar las dos instituciones en procura de esos propósitos.

En la tarde del día 26 se estableció contacto telefónico con el presidente de la *Asociación Nacional Automovilística*, Sr. Martín Moreno, quien, por tener a su cargo la organización del Rally en México, se encontraba sumamente atareado en todos los detalles que esa llegada exigía. Ello impidió que se realizara una entrevista, debido al ritmo vertiginoso que demandó cumplimentar todos los aspectos del arribo de los corredores.

Llegada del Rally

Los competidores de la relevante competencia arribaron al *Stadium Azteca*, luego de un recorrido neutralizado de 300 km, en una caravana que pasó por las calles del Distrito Federal.

En un palco especialmente erigido se ubicaron las autoridades de la prueba. Se encontraban allí el Sr. Atknis, el Dr. Carman, el embajador de Gran Bretaña en México, el campeón de automovilismo Graham Hill y otras personalidades.



El Dr. Carman junto a los competidores argentinos Greene y Perkins. Los acompañan el doctor Alvarez, de Safrar-Peugeot, y las esposas de ambos corredores.



Un aspecto de la ceremonia de llegada a la ciudad de México. De izq. a der., el Sr. José D. C. Rucci, gerente de Asuntos Internacionales del A.C.A.; el embajador británico en México; el campeón Graham Hill, el Dr. Carman y el Sr. Stanley Rous.

El agasajo en El Lago. De izq. a der., el Sr. Julio Poulat, el Sr. Antonio López Silanes, el Dr. Carman y el Sr. Edmundo Stierle. Atrás: el Dr. Carlos Acuña, Pte. de la Filial Catamarca de la Entidad; el Sr. Arturo Calayeta y el Sr. Rucci.





En Indianápolis, el día anterior a la carrera. De izquierda a derecha el señor Rucci, el volante Carlos Pairetti, el doctor Carman y el señor Henry Banks (director de competencias de USAC), en compañía de representantes de varios medios periodísticos.

En el Stadium se efectuó la recepción de los participantes y no se materializó —como es usual en las competencias argentinas— el paso de los corredores con bajada de bandera, ya que todo se había realizado anteriormente.

De acuerdo con el Reglamento, finalizó la competencia en el lugar predeterminedo en las afueras de México y los corredores tuvieron una hora para efectuar reclamos. Por ello, el Dr. Carman, en su carácter de Comisario, se había constituido en la Secretaría de la organización, en el Hotel María Isabel, a la espera de eventuales quejas que se considerarían —en caso de producirse— a través de comunicación telefónica con los organizadores y comisarios adjuntos que estaban en el punto de llegada. Al no recibirse ninguna reclamación, el arribo al Stadium Azteca se redujo a una demostración popular, con recepción por autoridades mexicanas y de la F.I.F.A., representada por el Sr. Stanley Rous.

El presidente del A.C.A. tuvo ocasión de saludar a los ganadores de la prueba y a los participantes argentinos Gastón Perkins y Jack Forrest Greene, que se clasificaron en el 19º lugar. El Dr. Carman fue especialmente distinguido al solicitársele que hiciera entrega al ganador del conjunto de banderas que se ubicarían posteriormente en el Stadium Azteca. Las banderas correspondían a todos los países participantes en el Campeonato Mundial de Fútbol.

Recepción en la Embajada Argentina

La Embajada de la República Argentina en México recibió a los corredores



Se mantuvieron contactos con el Royal Irish Automobile Club, en Dublín. En la foto, el Dr. Carman y el Sr. Rucci con el secretario de aquella institución, Sr. Greer.

res argentinos poco después de la llegada. Se encontraban presentes en la recepción la delegación del A.C.A., el Dr. Varela y otros representantes del Peugeot Argentina, las esposas de los corredores, periodistas e invitados especiales. Se puso de relieve, en esta oportunidad, el esfuerzo que significaba la prueba y se destacaron los valores personales de los corredores argentinos y la calidad de la industria nacional.

En esta oportunidad, el Dr. Carman anunció que el Automóvil Club Argen-

tino efectuaría oportunamente en Buenos Aires un agasajo en honor de los señores Perkins y Greene, como adhesión de la Institución a la destacada actuación que tuvieron en el desarrollo del Rally.

En Indianápolis

Una vez que llegaron a Indianápolis, los delegados mantuvieron entrevistas con las autoridades del Hoosier Motor

Club (miembro de la A.A.A.), cuyo vicepresidente ejecutivo, James W. Parks, los atendió con deferente atención y dispuso todo lo necesario para que visitaran las instalaciones del autódromo el día anterior a la gran carrera. Lamentablemente, una intensa lluvia frustró este propósito, no obstante lo cual se tomó contacto con el director de competición, Henry Banks, del *United States Auto Club*, con el corredor argentino Carlos Pairetti y otras personas. Se desarrolló, asimismo, una conferencia de prensa. Como se sabe, por la falta de una máquina apropiada a las exigencias del circuito, no pudo cristalizarse, finalmente, la participación de Pairetti en las *500 Millas de Indianápolis*. Debe señalarse, sin embargo, el enorme respeto que, por su actuación en las pruebas de clasificación, mereció el conocido volante argentino.

En el curso de las conversaciones mantenidas con las autoridades deportivas locales, se hizo referencia a la posible concurrencia de corredores participantes de las *500 Millas de Indianápolis* en pruebas a desarrollarse en la Argentina. (En esta misma edición de AUTOCLUB se informa sobre el viaje de Mr. Banks a nuestro país, vinculado con aquellas conversaciones.)

Las 500 Millas

Desde un sitio de preferencia, frente a los boxes, la delegación del A.C.A. tuvo oportunidad de seguir el desarrollo de la prueba, sobre la que se publica una interesante reseña en este número. Se trata de la nota de Florence H. Stone, editora de la publicación del *Hoosier Motor Club*. Dicho artículo fue escrito especialmente, a pedido del doctor Carman, para informar a nuestros lectores sobre la historia y particularidades de esa importante competencia.

Visita a Washington

En la entrevista mantenida en Washington con el señor George P. Kachlein, vicepresidente ejecutivo de la *American Automobile Association*, se analizaron diversas cuestiones de relevante interés y, principalmente, la creación de una sola organización mundial turística y automovilística. La circunstancia de que el señor Kachlein hubiera regresado pocos días antes de Ginebra —donde había tenido lugar una reunión del Comité de la AIT (*Alianza Internacional de Turismo*)—, hacía muy interesante y útil esta entrevista. Se conversó, asimismo, sobre la situación de Centro América, con relación a la Carretera Panamericana y la falta, en esa zona, de clubes organizados. La delegación del A.C.A. fue agasajada posteriormente por el señor Kachlein con una cena en el *Club Internacional*.

El Dr. Carman se mantuvo en con-



Pairetti no corrió en las 500 Millas por insuficiencia de la máquina. Aquí conversa con el Dr. Carman, mientras el Sr. Rucci intercambia informaciones con el Sr. James W. Parks, vicepresidente del *Hoosier Motor Club*, entidad adherida a la A.A.A.

tacto con la representación argentina en Washington durante su corta estadía en esa ciudad.

Dublín y Londres

En Dublín, los representantes del A.C.A. fueron recibidos por las autoridades del *Royal Irish Automobile Club*, quienes mostraron a los visitantes las instalaciones de su institución, interiorizándolos sobre su funcionamiento, y los agasajaron con un almuerzo. Los delegados argentinos ofrecieron, a su vez, una comida en honor de sus colegas irlandeses, a la que fue invitado el embajador argentino en Irlanda, quien elogió en forma destacada la acción turística del A.C.A. Las conversaciones que se mantuvieron en esas oportunidades sirvieron para ratificar los vínculos entre ambas asociaciones y para profundizar el mutuo conocimiento.

La delegación siguió luego viaje a Londres. A su llegada fue recibida por funcionarios del *Royal Automobile Club*, con quienes mantuvieron diversas reuniones en su sede social de Pall Mall. Lamentablemente no se pudo conversar con el Sr. Andrews, presidente del RAC, debido a su estado de salud. Se pudo dialogar extensamente con el vicepresidente ejecutivo, Lord Chesham. En esa oportunidad se abordaron diversos temas y, en particular, todo lo referente a la obra que el *Royal Automobile Club* desarrolla en materia de seguridad y educación vial. Se conversó, además, con el Mayor Eric Strologo, del *Departamento de*

Turismo Interior y Exterior, sobre las posibilidades de incrementar el turismo hacia la Argentina. Se encontró amplia comprensión en lo que se refiere a ese tema.

Una competencia ejemplar

La delegación concurrió —invitada por el *Royal Automobile Club*— a la interesante prueba denominada "*L Driver of the Year Competition*", que tuvo lugar en el "*Crystal Palace*". Es organizada anualmente por el *Instituto de Instructores Registrados* del RAC, y promovida por una compañía petrolera.

El RAC tiene registrados alrededor de 4.500 instructores de conducción, todos los cuales deben pasar un severo examen de competencia antes de obtener su diploma o certificado. Anualmente, se realizan en diversos puntos del país competencias regionales de destreza en el manejo, con pruebas preestablecidas que son iguales en todos los casos. Los ganadores de cada uno de esos confrontamientos parciales compiten en la prueba final, que tiene lugar en Londres, donde se entregan valiosos premios (en esta última oportunidad el ganador se hizo merecedor a un flamante automóvil Hillman).

Es importante destacar que también se realizan concursos para niños que corren en coches con motores especialmente preparados que alcanzan, en algunos casos, hasta 40 millas (64 kilómetros) de velocidad.

El "*Junior Grand Prix*" está abierto



Los premios son sumamente interesantes: los vencedores se hacen acreedores al coche que conducen.

a niños y niñas de seis años de edad o menos, que deben correr en una sección de la pista habitualmente utilizada por experimentados conductores. El campeonato "Junior Pedal Kart" es protagonizado por niños un poco mayores, de edades que fluctúan entre 7 y 9 años, quienes tripulan vehículos especialmente proporcionados por firmas especializadas. El premio es por demás interesante: los ganadores se hacen merecedores a los coches que llevan a la victoria.

Los efectos pedagógicos de estas competencias infantiles son grandes, pues contribuyen a crear conciencia y, especialmente, a lograr una alta habilidad en el manejo por parte de los futuros conductores. Así lo destacó el Dr. Carman en el acto de entrega de premios, en el que hizo uso de la palabra especialmente invitado por las autoridades del RAC. En un cordial almuerzo que se sirvió posteriormente, hubo oportunidad de dialogar extensamente sobre la particular importancia de esta clase de pruebas.

En París

Antes de abandonar Gran Bretaña, la delegación del A.C.A. presentó sus saludos al embajador argentino en Londres, y fue agasajada cordialmente por el representante de Aerolíneas Argentinas, Sr. Robertson. Se efectuó, asimismo, una visita a la sede de la OTA (*Organización Mundial del Turismo y del Automovilismo*), donde se mantuvo una conversación con el secretario asistente, Sr. Young, ya que el titular de ese organismo, Sr. Perlovsky, se encontraba a la sazón en Grecia.

Los viajeros pasaron luego a Francia, donde se mantuvieron importantes contactos. En efecto, una vez en París, el Dr. Carman se entrevistó con el presidente del Automóvil Club de Francia, conde Hadelin de Liedekerke-Beaufort, con quien se trataron problemas vinculados con las actividades propias de ambas instituciones (en esta misma edición se publica una reseña de los

comienzos de aquella entidad señera del automovilismo mundial).

La delegación mantuvo conversaciones, asimismo, con el secretario de la Comisión Deportiva Internacional, Sr. Henri Treu. Aparte de los temas vinculados con aspectos mundiales del deporte, se trató muy especialmente el pedido de fecha que realizara oportunamente el Club Y.P.F. para figurar en la temporada internacional de 1971, con puntaje para el campeonato internacional de la FIA. El Sr. Treu señaló que la Comisión de Circuitos y Seguridad de la FIA se reuniría en los días próximos y que en esa oportunidad se considerarían los ajustes que deberían efectuarse en el autódromo, decisión que oportunamente se haría conocer al A.C.A. Al mismo tiempo, se conversó con el Sr. Treu sobre la actuación del Equipo de Competición Y.P.F. Argentino; el secretario de la Comisión Deportiva Internacional tuvo palabras de encomio sobre el desempeño del equipo, sobre todo teniendo en consideración —insistió— que se trata de los primeros pasos del mismo en el calendario europeo.

Antes de abandonar París, los delegados se entrevistaron con el representante de Aerolíneas Argentinas, Sr. Chikoff, con quien analizaron diversos aspectos de la promoción turística del país en el exterior. Los sucesos nacionales que son del dominio público aceleraron el retorno de la delegación del A.C.A. Se debió postergar, así, la visita a otros países que figuraban en la agenda de viaje.

Como puede apreciarse en esta rápida descripción de la gira realizada, el Dr. Carman y sus acompañantes tuvieron oportunidad de estrechar los vínculos que el Automóvil Club Argentino mantiene en América y Europa, continuando así la política de acercamiento y promoción que ha dado a la Entidad prestigio internacional. ♠



El titular de la Entidad usó de la palabra en la entrega de premios de la "L" Driver of the Year Competition.

nos gusta la competencia

(por eso seguimos siendo líderes)

Rosario cuenta con un canal más: Canal 8, desde Buenos Aires. Bienvenido. Nos gusta la competencia. Por eso cuidamos más y más nuestra programación, tanto, que de los 10 programas preferidos por la audiencia, 9 son de **Canal 3 Rosario**.

CANAL	PROGRAMA	RATING
3	MUSICALISIMO	44.4
3	LA TUERCA	42.1
5	PREMIER 70	42.0
3	LOS CAMPANELLI	39.2
3	MUCHACHA ITALIANA	
	VIENE A CASARSE	39.1
3	EL CIRCO DE MARRONE	38.0
3	CASINO	37.4
3	SABADOS CIRCULARES	37.4
3	TELENOCHE	36.4
3	ESTO ES TEATRO	34.2

EN TELEVISION, EN ROSARIO, Y EN TODA SU ZONA DE INFLUENCIA, SEGUIMOS SIENDO LIDERES.

*DATOS ULTIMA MEDICION IPSA, MAYO DE 1970

- "Sandro desde Nueva York" con 39.9 de rating, televisado el 27/4, no se hace figurar en este ranking.

Canal 3 Rosario

REP. EN BS. AIRES: PROARTEL

conquistó todos los hogares

Autores y Libros



Libros Recibidos

ALDO SASTRE: Cauce infinito, versos (Ed. Polimnia, San Juan).
PAUL GOODMAN: La comunidad de los estudiantes (Ed. Proyección).
A. D. SERTILLANGES: La idea de creación (Ed. Columba).
JORGE A. INSUA: Introducción a la psicología médica (Ed. Columba).
HORACIO CHAVES PAZ: ¿Qué es el periodismo? (Ed. Columba).
CATULO: Poemas (Selección e introducción del Prof. Antonio Camarero. Ed. Columba).
JULIO CESAR: Guerra de las Galias, 2º libro (Introducción del Profesor Alfredo S. Schroeder, Ed. Columba).
TIBULO: Elegías (Selección e introducción del Dr. Gerardo Pagés, Ed. Columba).
SALUSTIO: La guerra de Yugurta (Selec. e introd. de la Profesora Esther L. Paglialunga, Ed. Columba).
HORACIO: Epístolas, libro I (Selec. e introd. del Prof. Alberto J. Vaccaro, Ed. Columba).
ISABELITA GARMENDIA: Mi escuela - Payasito de circo (S/mención de editorial).
MANUEL ACUÑA PEÑA Y MANUEL CIFUENTES ARCE: Ciencias sociales (Ed. Francisco de Aguirre, Santiago de Chile).
RENE VERGARA: La otra cara del crimen (Ed. Francisco de Aguirre, Santiago de Chile).
LUIZ ALVES DE MATTOS: El lenguaje didáctico en la enseñanza moderna (Ed. Librería del Colegio).
VICTORIA OCAMPO: Habla el algarrobo (Ed. Sur).
HARRY R. COLES y otros autores: Poder civil y poder militar (Ed. Hobbs Sudamericana).
GUILLERMO GRUBEN, JOSE A. NADAL SAGASTUME, NORA P. DE JOURDAN, CELIA DE SCHWARTZMAN, REGINA S.

DE VANZINI y TERESITA H. ZAPATA: Seis escritores de Concepción del Uruguay, cuentos (Ed. Centro Editor Río de los Pájaros, Concepción del Uruguay).
HAN SUYIN: China 2001 (Ed. Sudamericana).
MARTA LYNCH: Cuentos de colores (Ed. Sudamericana).
PEDRO ORGAMBIDE: La buena gente (Ed. Sudamericana).
MARIA ELENA WALSH: Hecho a mano (Ed. Sudamericana).
LEOPOLDO MARECHAL: Antígona Vélez y Las tres caras de Venus, teatro (Ed. Sudamericana).
CARLOS IBARGUREN (h.): Roberto de Lafferrère (EUDEBA).
JAIME PERRIAUX: Las generaciones argentinas (EUDEBA).
JOHN MASEFIELD: El poema "Rosas", traducción, introducción y notas de José Luis Muñoz Azpiri (Ed. EUDEBA).
GIORGIO ZUNINI: Homo religiosus (EUDEBA).
ISIDORO RUIZ MORENO: El Derecho Internacional Público ante la Corte Suprema (EUDEBA).
ROBERT STONE: Manual de Caza (Ed. Glem).
CARLOS A. MIRAGLIA y el EQUIPO TECNICO GLEM: Circuitos modernos de amplificadores (Ed. Glem).
PEDRO DELFINO: Administración y desarrollo (Ed. del Instituto de Investigaciones Administrativas de la Fac. de C. Económicas de la U. de La Plata).
REVISTA DE HISTORIA, DE ROSARIO: Año VII, Nros. 17/18, publicación de la Sociedad de Historia de Rosario.
CATALOGO DEL CINE ARGENTINO 1968/1969 (Ed. Fondo Nacional de las Artes, bajo la dirección de Emilio Villalba Welsh).
GERALD HOLTON: Ciencia y cultura (Ed. Bibliográfica Omeba).
ALAN S. DOWNER, compilación de varios autores: El teatro norteamericano contemporáneo (Ed. Bibliográfica Omeba).
LAWRENCE H. CREMIN: La transformación de la escuela (Ed. Bibliográfica Omeba).
GOTTFRIED AUGUST BÜRGER: Las aventuras del Barón de Münchhausen (Ed. Americalee).

LA TIRANIA Y LA LIBERTAD

Por Bernardo González Arrili (Ed. Libera)

Uno de los mejores modos o caminos para enfocar una obra literaria, histórica o filosófica y que quizás ofrezca las mayores posibilidades de acierto crítico —en el sentido juicioso de esta palabra—, está en tratar de juzgar esa obra a través, no solamente de sus valores propios, intrínsecos, sino también de la psicología, la mentalidad y el espíritu del autor. Esto nos permite descubrir, junto con su íntima vocación, las pasiones y prejuicios —y los ideales, naturalmente— que gravitaron en la elaboración formal y en las ideas fundamentales de su trabajo. Esto tiene particular importancia cuando se trata de una obra destinada obviamente a influir sobre el juicio de sus lectores, aparte de la justificada pretensión del autor, a menudo proclamada, de ha-

cer una exposición objetiva, impersonal diríamos, de los hechos y antecedentes que ha podido descubrir.

En este punto quiero detenerme un instante. No tocaré una vez más —porque lo he hecho ya en anteriores comentarios críticos y también en trabajos propios— el tema de la objetividad relativa y posible del historiador; pero debo decir aquí, que, a mi juicio, nadie, ni cuando actúa ni cuando juzga las acciones de los demás puede ser absolutamente objetivo, lo que casi vale tanto como decir indiferente. Siempre, de alguna manera, en alguna forma y por algún motivo, se es un combatiente, reflexivo o agresivo, pero combatiente al fin. En el ámbito humano es imposible que sea de otro modo, pese a las pretensiones de algunos pensadores

o filósofos de la historia que quieren hacernos creer que su voz llega desde una altura colocada "au dessus de la mêlée". Se piensa, se habla y se obra como se siente, como se ama, se goza u odia, se anhela o se sufre. Sostener lo contrario es afirmar una actitud hipócrita y refugiarse tras una máscara que a nadie engaña, o exhibir una condición extra-humana... que, claro, no es humana, ni verdadera, ni posible. En esa mentira a sabiendas no ha incurrido González Arrili: estudió, investigó, analizó papeles, constancias y opiniones computables, y aquí, en "La tiranía y la libertad", nos da su juicio claro, fundado, preciso. Definitivo. Nos enseña la realidad y la verdad que él ha descubierto, con la decisiva particularidad de que en este caso la verdad que proclama el libro que me ocupa es la única posible.

No podía esperarse otra cosa, por lo demás, de González Arrili. Quien ha segui-

do las etapas y complejidades de sus trabajos de investigador de la historia nacional, pasando por "Los Indios pampas, bandoleros a medio vestir", para llegar a su extraordinaria "Historia de la Argentina", que es, en realidad, con sus 10 volúmenes, una enciclopedia biográfica y constituye una de las mejores, más ilustrativas y originales obras producidas entre nosotros en este terreno; quien haya seguido con atención ese alto itinerario, digo, puede tener una idea exacta de los quilates del escritor e historiógrafo y, sobre todo, puede juzgar la profundidad y honestidad intelectual del pensamiento y del espíritu del autor, siempre presente en cada línea de sus trabajos: claro, humanamente imparcial pero nunca indiferente; valeroso y consecuente con las convicciones elaboradas a través de una observación serena y tamizadas por el celoso cedazo de principios refinados y hondamente arraigados. Un producto

UN BARCO DE MONOS

Por Vahé Katcha (Ed. Juan Goyanarte)

A nuestro juicio, es ésta una de las mejores "novelas de guerra" que hayamos leído en el cuarto de siglo posterior a la rendición de los nazis; lo es por su técnica constructiva, por la pintura de los personajes-tipo y de los actores en general, principales o no; por la ágil capacidad narrativa y la imaginación del autor; por la limpieza de las ideas y conceptos que, casi inadvertidamente, en forma incidental, enuncian los hombres-clave de la trama; por el argumento mismo y por el estilo, en fin, que apenas si se resiente en la traducción de alguna frase.

Un barco japonés destinado al transporte de heridos en el Pacífico y que está ligeramente armado como buque de guerra auxiliar, encalla en las costas de una isla, en algún lugar de la cual, sobre la playa, se ha establecido un campamento americano para la atención y cuidado de sus propios heridos, dotado con excelente personal médico y de enfermeras, servicios quirúrgicos, etc., etc., como era habitual en los servicios sanitarios bélicos del gran país que, con Inglaterra, soportó el peso mayor y la mayor responsabilidad de la II Gran Guerra. La base

sanitaria occidental y el barco japonés inmovilizado están a cierta distancia; pero el capitán Kimo, que comanda a este último, conoce la ubicación de aquél y resuelve raptar uno o dos médicos del establecimiento para poder atender a los casi trescientos heridos que transporta y para los que sólo cuenta, en ese momento, con un mediocre enfermero.

Consigue su objetivo; pero uno de los médicos raptados, no por patriotismo sino en virtud de sus convicciones, se rehúsa a prestar servicios al enemigo, aún a riesgo de ser torturado —como lo es moralmente— y hasta asesinado por el segundo comandante de a bordo, un prototipo de la perversidad brutal que se viste precisamente de patriotismo o nacionalismo, y que es, desde todo punto de vista humano alto, el polo opuesto de su jefe, el Capitán Kimo. Pero la lucha, de ideas y sentimientos, se traba en realidad entre este último y el médico; felizmente el Capitán vence. Para ver al final, que la aviación de su propio bando, por error, bombardea y hunde a su buque en el momento mismo de la salvación.

(M. G.)

característico de ese espíritu es este libro que se llama "La tiranía y la libertad".

Claro es, que se trata de un proceso al dictador, al tirano, a Rozas —con la zeta que corresponde, como enseña el autor—; pero es al mismo tiempo un ilevantable proceso a los despotismos, a las tiranías, y también al servilismo, la bajeza, la obsecuencia, los intereses mezquinos, la vocación gregaria, el alma ovejuna de las multitudes ignorantes —no de las otras, por supuesto—, que hace posible que aquellos trágicos males florezcan, que aparezcan y prosperen en tierras de América un Rozas, o un Gómez... o un Castro con pretensiones de "redentor". O, en otras tierras, otros tipos similares. Sólo en tierras de pueblos libres puede nacer un Lincoln.

Pero lo más notable, lo extraordinario de esa obra que estoy comentando, además de su visión, digamos, de lo certero, vívido y doloroso

también de sus enfoques, es el original procedimiento que halló el autor para desarrollar el proceso al tirano y la tiranía. Apenas si aquél habla por su cuenta en este libro de 776 páginas; en cambio trae la voz auténtica, genuina, histórica, de centenares de testigos, actores o víctimas de la tragedia, o de recopiladores de la información y documentación auténticas relativas a aquélla. Inclusive hablan aquí decenas de amigos, agentes, cómplices, cómitres y turiferarios o beneficiarios del dictador, y hasta sus panegiristas confesados: Saldías, Mansilla, Ibarguren y Rozas mismo. Y de todo eso, después de estimidad del tirano desde todos los ángulos y bajo todas las luces, sale ante el lector una imagen trágica, sangrienta, infrahumana, y un drama que produce pavor retrospectivo. Sencillamente pavor. Y horror e indignación.

(M. G.)



K LIBROS Kier

LA CRISIS ESPIRITUAL DEL HOMBRE. P. Brunton. \$ 12.10.

APROVECHE SU FUERZA OCULTA. Alpherat. \$ 6.—

EL ENIGMA DE LAS PIRAMIDES. Dr. J. Alvarez López. \$ 8.30.

EL MENSAJE DE LOS SUEÑOS. La mente humana y la naturaleza de las visiones oníricas. Prof. José E. Guráieb. 316 págs., formato mayor \$ 15.—

EL GRAN ARCANO DEL OCULTISMO REVELADO. E. Levi. \$ 8.70.

AL PAIS DE LAS MONTAÑAS AZULES. H. P. Blavatsky. \$ 6.60.

EN LA TIERRA DE LOS MUERTOS QUE VIVEN. T. Tucker. \$ 6.90.

DIOSES Y ROBOTS. Un documento inobjetable encuadrado en el "Realismo Fantástico". Dr. J. Alvarez López. 200 páginas. \$ 9.30.

HERMANO DE TERCER GRADO. W. L. Carver \$ 8.80

EL PODER DEL PENSAMIENTO. A. Besant \$ 4.80.

HATHA YOGA. Sri Swami Sivananda \$ 8.60.

COMENTARIOS PSICOLOGICOS SOBRE LAS ENSEÑANZAS DE GURDJIEFF Y OUSPENSKY. Correspondencia sobre las doctrinas del "Cuarto Camino". Dr. Maurice Nicoll. 380 págs., formato mayor \$ 21.—

MAGIA SEXUAL POSITIVA. Pan-Amrita-Yoga. Demuestra el poder del sexo como energía vital que, unido a las facultades psíquicas y mentales, hacen alcanzar al hombre una vida plena de paz y felicidad interna. Lus de Sayjan. 136 págs. \$ 6.—

EL TAROT DE LOS BOHEMIOS. Clave general, simbolismo y aplicaciones del Tarot. Clave absoluta de la Ciencia Oculta. Papus (Dr. Encausse). 296 págs., 104 grabados y gráficos \$ 15.—

RESPIRACION RITMICA Y CONCENTRACION MENTAL. F. Lefebure \$ 5.—

CURSO PRACTICO DE CONCENTRACION MENTAL. E. Wood. \$ 6.—

KARMA YOGA. Swami Vivekananda \$ 6.—

LA SERPIENTE DEL PARAISO. Historia de una búsqueda en la India. Nueva edición corregida por su autor. Miguel Serrano. 176 págs. \$ 8.40.

LOS BRUJOS HABLAN. J. Baines \$ 6.60.

ASTROLOGIA PRECESIONAL. Un retorno del pasado (1969-1983). B. Cristoff \$ 18.—

TRATADO DE ASTROLOGIA. Construcción científica del horóscopo. Alpherat \$ 11.—

UN NUEVO MODELO DEL UNIVERSO. Principios del método psicológico. P. Ouspensky. 590 págs., formato mayor \$ 24.50.

INTERIOR: Remitimos cualquier libro, previo giro (agregando \$ 0,50 para gastos de envío) y también por contrarrembolso.



SOLICITE CATALOGOS Y BOLETINES. VISITE NUESTRA GRAN EXPOSICION. Solicite Cuenta Personal o Cuenta Corriente KIER. Aceptamos: Diner's London Ctrd, Citycard, Banco de Galicia, Nuevo Banco Italiano, Credifé, Credibono y Crédito Universal.

LIBRERIA KIER
AVDA. SANTA FE 1260 BUENOS AIRES

Autores y Libros



LA FACULTAD DE MEDICINA DE BUENOS AIRES

Por Federico Pergola, Osvaldo Fustinoni y Oscar Pergola (Ed. Macchi)

No se trata aquí precisamente de una historia de la Facultad de Medicina de la Universidad metropolitana, sino más bien, en cierto modo, de la evolución de la medicina —y de la profesión médica— en el Río de la Plata, es decir, para ser exacto, en Buenos Aires. El esquema histórico es un resumen cronológico de los principales acontecimientos y de las personalidades que en ellos intervinieron, precedido por un ensayo sobre historia o filosofía de la historia, de Federico Pergola.

El Dr. Fustinoni, ex decano de nuestra Facultad, dedica interesantes páginas al estudio de la medicina como tema y de sus planes de enseñanza, y aunque propugna en parte la participación de los

estudiantes en las tareas directivas, se advierte sin dificultad que el autor no ha quedado demasiado satisfecho de su propia experiencia en la materia, anotada durante los años en que ejerció el decanato y tropezó, ciertamente, con muchas dificultades emanadas del llamado "régimen tripartito", con paridad de facultades para cada una de las partes. Confiamos en que cuando el estudiantado retome realmente la *ruta de la facultad*, se hablará sinceramente sobre ese problema de fondo.

El Dr. Oscar Pergola contribuye con algunos capítulos especializados sobre medicamentos, terapéutica, etc., que son de agradable lectura.

(M. G.)

EL ALMA - LA ERA DEL NYLON

Por Elsa Triolet (Ed. Juan Goyanarte)

Es una novela sorprendente, casi desconcertante. Lo es más aún para el lector que recuerde la evolución y la carrera ideológica aparente de la autora, recientemente fallecida y que fue la esposa y colaboradora del escritor y activo dirigente comunista francés Louis Aragón.

Toda la trama argumental se desarrolla prácticamente en la trastienda y las habitaciones privadas de un fabricante de autómatas; pero éste no es el protagonista, ni tampoco lo es, por lo menos para la autora y pese a los esfuerzos que ésta hace en muchas páginas; la esposa de aquél, una ex combatiente de la Resistencia, capturada, torturada y "castrada" al fin por los nazis. El verdadero protagonista es un alma, un espíritu en crecimiento, un niño que tiene 10 años al comienzo de la novela y 12 o 13 cuando aquélla concluye, hijo de una familia de artistas o locutores de televisión, excelentes burgueses "malgré

soi" aunque militan en el "partido comunista" francés para asegurarse ciertos beneficios. Pero ese niño, inquieto e inconformista, descubre pronto que los mejores autómatas que admira y ve construir y actuar, los más perfectos... no son perfectos: son nada más que hilos de cobre y chatarra, pese a los mecanismos y la energía eléctrica de que están dotados, y a la posibilidad de dotarlos con energía atómica. No son más que muñecos, monigotes sin voluntad, ni existencia —ni inteligencia, por supuesto—, que sólo saben hacer o imitar algunas de las cosas que hacen los verdaderos seres humanos; pero no son seres humanos. Son autómatas. Y otros los dirigen; ellos están, pero no viven. Son sólo "robots".

Creemos que Elsa Triolet ha querido dar una lección, inclusive a su marido. ¿O es Aragón quien está detrás de eso?

(M. G.)

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.) • RE-
SISTENCIA (CHACO) • SALTA (S.) • SAN CARLOS DE
BARILOCHE (R. N.) • SAN JUAN (S. J.) Y CASA CENTRAL,
AV. DEL LIBERTADOR 1850 - CAP. FED.

W 511



SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

ASEGURAMIENTOS Y SINIESTROS (SEGURO DE AUTOMOTORES)

PARA AMPLIAR SU ATENCION
SE HA HABILITADO INTEGRAL-
MENTE 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

X 225

TIZÓN: NOVELISTA

Europa se dio cuenta hace unos años, con la aparición de una serie de vigorosos escritores de la región, que Europa estaba todavía por descubrir. Nosotros los argentinos, simultáneamente, nos enteramos de la conveniencia de no estar tan fanáticamente atados al cordón umbilical de los creadores europeos, que era prudente iniciar una integración que nuestra América y, finalmente, también nuestro país, merecían, ungián, si es que deseábamos ver nuestro propio rostro y no imágenes que en ocasiones sólo tornaban válidas una incurable (en apariencia) propensión al esnobismo. Desde ese momento el reconocimiento de valores se patentiza. Entre los que traen en sus páginas un mundo especial se encuentra Héctor Tizón. Ya nos dio, desde México, un excelente libro de cuentos. Ahora ratifica su habilidad narrativa en *Fuego en Casabinda*, editado por Galerna. El libro tiene méritos de estilo, encanto imaginativo, gran conciencia literaria, pero también comporta una revelación. Surge en la obra de Tizón una parte de la provincia de Jujuy. Allí la naturaleza tiene un cierto parentesco con la desnudez misteriosa y desolada del páramo. Las almas que Tizón nos presenta están fuertemente encadenadas al lugar que constituye su habitáculo tradicional. La obra ejerce una profunda fascinación por lo curioso del lenguaje, de los tipos —algunos de ellos muy insólitos y contrastados con los que circulan por las novelas de ámbito

ciudadano— y de la sensibilidad que rige sus acciones.

Al servicio de esta recreación magnífica, Tizón pone una estilística rica. En este sentido, *Fuego en Casabinda* es una clara oposición al lenguaje anémico, demasiado contenido, de gran parte de la novelística actual europea. No teme Tizón a la metáfora ni desea emparentar su novela con una especie de cronicón periodístico de poco vuelo. Brilla y rebrilla en el relato esa potencia imaginativa que calificó a los buenos narradores, hasta que llegaron las lamentables (y aburridas) tentativas de un Robbe-Grillet o de una Nathalie Sarraute. Si bien Tizón cede en muchos instantes el contorno del relato testimonial moderno, siempre lo hace con el despliegue de medios expresivos propio del narrador de raza.

LEIVA: POETA

Angel Leiva exalta su no rotundo a los áridos de corazón que quieren hacer de la poesía un escaqueo con la paciencia infinita del lenguaje prostituido, entrar en un estéril juego de apenas algo más que derrumbada tipografía, en su libro *Los cuerpos gloriosos*, premiado por la Sociedad Argentina de Escritores. Angel Leiva es un poeta. Hasta donde el poeta puede entender las claves del universo y crear el suyo propio, Angel Leiva golpea y contragolpea con la poesía. No precisa definirla. La incorpora al furioso torrente de su sangre joven.

La golpea, la macera, la enfurece hasta la laceración y la aquieta en todas las bendiciones de la ternura y de la melancólica vulnerabilidad de ser un hombre poeta. Su dimensión de goce y de sufrimiento, por ser poeta, crece como lo hace el mundo de la realidad y el sueño en la zona de la noche y de la zona de Apollinaire, un endiablado hijo de la noche y uno de los pocos que intentaron la evasión del tiempo, la servidumbre humana contra la que siempre lucharon la poesía y los poetas como Angel Leiva. ¿Quién no siente el estremecimiento frenético de una jauría de perros contra el oscuro recinto de su corazón? ¿Quién no escucha la inspiración que da vida y la espiración que trae la reciprocidad de vida y muerte en la movilidad tan viviente, tan en marcha, a la muerte angélica de los silencios, en su poesía, en la particular poesía de Angel Leiva? El poeta Leiva está sentado al borde de la tierra, ante las puertas cuya llave tardó miles de años en entreabrir, abriendo, desangrándose por las puertas de su cuerpo y su espíritu, situado entre el paralelo de las nubes y la hierba, sin tregua entre el corazón y la cabeza. Allí, ubicuo, está el poeta Leiva. Porque esta última frase, este ridículo comentario —no hay crítica, no hay comentario posible para la poesía— termina por nutrirse con la poesía misma de Angel Leiva. Se podrá mencionarla. Se podrá estar ciegamente estúpido y vituperarla. Se puede dejarla locamente de lado. Nada de eso hace peligrar su existencia esencial. Su mejor mención será repetir, entrelazar, incorporar al aire, llevar al cielo, sacar del infierno, la poesía de Angel Leiva. Pero sobre todas esas vacuas digresiones que moldean un momento la presencia del poeta Leiva, como el aire al cuerpo del atleta, está el salto poético, prodigioso, de Angel Leiva.

Juan José Sebrelí, que con tanta resonancia se dedicó a indagar la alienación y vida cotidiana de Buenos Aires, vuelve a sus ejercicios sociológicos con su libro *Mar del Plata (El Ocio Represivo)*, publicado por la editorial Tiempo Contemporáneo.

Todos, alguna vez, nos hemos quedado perplejos ante esa urbe detonante, enorme, nacida y desarrollada aglomeradamente, en perfecta contradicción con su destino de ambiente para vacaciones y de la posibilidad de sitios más a la medida del hombre que desea descan-

SEBRELI: SOCIOLOGO

sar, dadas en el derroche de una vasta costa atlántica. Sebrelí parte del origen del extraño fenómeno y llega hasta nuestros días. Sus conclusiones y muchos segmentos de su exposición podrán ser discutibles. Pero no la eficacia con la que mantiene al lector sujeto a sus páginas, como si en lugar de un trabajo minucioso, que ha exigido largos desvelos en busca de documentación y otros más lar-



gos aún para deducir consecuencias de un juego de aparatosas apariencias, es tuviéramos frente a una muy divertida narración.

Señala Sebrelí con gran

agudeza descriptiva y su braya todas las etapas que marcaron la vida marplatense. Afirma que contra la moral del ser, es decir de la estabilidad, de la permanencia que domina el tiempo del trabajo, el hombre intenta realizarse en la fiesta y en las vacaciones, como existencia momentánea y fugaz. Apunta al corazón del problema cuando califica, un poco antes, de insaciable a la industria de la diversión. Se ve que Sebrelí ha sentido el problema y es de agradecerle que nos haya hecho llegar su inquietud mediante un libro decididamente ameno. ♣



ESCUADRA AZUL: LA SOMBRA DE LOS CENTAUROS

El permanente entrenamiento mantiene a los jinetes y a su cabalgadura en perfecto estado. Verdadera acrobacia.

Colaboración de la Oficina de Difusión
—Ceremonial— de la Policía Federal
Argentina.

Cada mañana, un extraño ritual tiene lugar en un cuartel colonial enclavado en el corazón de la ciudad. Una cen-

La vieja historia se durmió envuelta en el polvo de las caballerías que cruzaron las pampas rumbo al olvido. Alguna guitarra enhebró la endecha que luego trajo la leyenda envuelta en la suave bandera de Belgrano. Poco a poco, el progreso echó a la calle los caballos mecánicos y cubrió la tierra polvorienta, cruzando con cicatrices de asfalto a Buenos Aires, donde cada cosa es vieja al minuto siguiente. Junto al circuito K.D.T., en medio de los árboles de un Palermo cenital, quedó acaso el último bastión de aquella era. Lo llaman *Cuerpo de Policía Montada*...

Ellos, los muertos

Por 1810 existían algunas partidas

policiales a caballo para recorrer los arrabales y la campaña, en persecución de los cuatros y los indios que se acercaban al poblado. En 1825 se concentró en el departamento de policía. Uno de sus jefes fue el célebre Ciriaco Cuitiño, que actuó en la época de Rosas. Luego de la batalla de Caseros, sus componentes se dispersaron y otros dejaron el servicio, ante el nuevo orden imperante en el país. En 1856 se estableció un servicio de serenos a caballo, continuadores de las antiguas partidas de celadores de policía que habían funcionado hasta antes de la Revolución de Mayo. Veinte años después, se organizaron fuerzas policiales de caballería militarizadas. En 1880 hubo vigilantes-correos a caballo, y el 2 de enero de 1890 se formó la *Guardia*

de Caballería para recorrer el Parque 3 de Febrero, hipódromos, teatros, etc. En 1893, el jefe de policía, general Domingo Viejobueno, crea el luego célebre *Escuadrón de Seguridad*, que inició sus servicios el 25 de Mayo de ese año. Su nombre fue modificado por el coronel Ramón L. Falcón, en 1906, cambiándose por el de *Guardia de Seguridad de Caballería*. El 6 de setiembre de 1930, luego de su actuación en los hechos que modificaron la historia nacional, tomó su nombre actual: *Cuerpo de Policía Montada*.

Historia de rémoras y de famas

Por imperio de los tiempos y el progreso, las funciones del Cuerpo

POLICIA FEDERAL
COMISARIA 51a



El cuartel del cuerpo más antiguo de la Policía Federal.



Expertos jinetes surgen del intenso y ajustado entrenamiento.

tenaria brigada policial convoca a sus jinetes a seguir luchando para mantener el orden en la llanura de cemento

tueron, lentamente, canalizándose con miras a objetivos masivos, actuando allí donde es necesaria la alta preparación de sus jinetes y la utilización integral de su cabalgadura. A despecho de la ciudad, que ha crecido inconteniblemente, los jinetes de Policía Montada sobreviven a su propia época. En los grandes desórdenes, en los estallidos de violencia que superan las fuerzas de infantería y motorizadas, actúan con su reconocida capacidad de más de un siglo. Sus hombres adiestran a sus caballos con varios propósitos definidos: cuidar el orden y los desbordes de muchedumbres, rastreo en superficies despobladas con ayuda de perros, y, finalmente, en salto, donde han competido brillantemente dentro y fuera del país.

La Escuadra Azul

Los más brillantes jinetes y los caballos más sensitivos y hábiles forman una brigada especial, ataviada a la usanza de la vieja *Guardia de Caballería*, con lanza empotrada en cañas tacuaras, como si el tiempo se hubiese detenido. Forman una "troupe" que no tiene igual en América: la *Escuadra Azul*, que ha dado demostraciones en varios países limítrofes y conforma un increíble mecanismo de alta equitación, que funciona admirablemente, trayendo con sus gritos y su redoble de cascos un tiempo que fue nuestro y del que somos hijos. Sus integrantes son eximios jinetes de salto en alto y acrobacia sobre el animal, y alternan sus tareas específicas con la preparación de números cada vez más

arriesgados, efectuando un trabajo similar al de la conocida *Brigada Blanca del Cuerpo Policía de Tránsito*.

El reloj sin agujas

Cada mañana, convocada su tropa a la salida del sol, el *Cuerpo de Policía Montada* inicia su prolífica preparación. Ocupa un predio colonial en la avenida Figuroa Alcorta y Cavia, un bastión arbolado, con vida de ciudad pequeña, donde el reloj ha detenido sus manecillas y desde donde salen, de día o de noche, las brigadas a caballo, con armas ultramodernas, a reprimir la delincuencia o a cuidar el orden. Atrás suenan clarines y gritos, los de los centauros que galoparon nuestra historia. ♠



Vista de la bahía de Camarones con numerosos pingüinos.

CAMARONES, EN CHUBUT

GRANDES POSIBILIDADES PARA EL
TURISMO Y EL CULTO DEL DEPORTE

por
**INES
MERCEDES
M. DE TSCHUDI**
PARA AUTOCLUB



Elefante marino hembra en descanso.

Pingüinera cercana al puerto de Camarones. Es muy visitada.



Paulatinamente va descubriéndose la incertidumbre que se tenía de esta provincia: Chubut. Líneas aéreas, mejores caminos y el espíritu de curiosidad del hombre, apartándose de lo trillado y convencional.

Detengámonos en Camarones, con unos 500 habitantes, conocida en los centros laneros nacionales y extranjeros por la tan mentada "Lana tipo Camarones", producto de los excelentes ovinos criados por los ganaderos de esta zona. La nueva industria alguera es importante: además de cosechar las algas de mar, se procede al secado y prensado. A esto se suma ahora la posibilidad de la extracción de la alunita del yacimiento cercano, que servirá para la elaboración de aluminio que producirá la futura planta en Puerto Madryn.

Pero volvamos al turismo. Es sorprendente el cambio de paisaje a cada legua, luego de apartarse de la Ruta 3. Tres excelentes caminos llevan a Camarones, tal vez el más pintoresco es el que, partiendo de Trelew, pasa por Dos Pozos y Cabo Raso. Una rara plasticidad de lomas y cordonadas coloreadas por tierras blancas, rojizas, pardas, altas rocas bordeando cañadones pastosos, matorrales de la más variada especie. Guanacos, ñandúes y liebres conviven con los caballos y majadas de ovinos. Al llegar, la geografía dibuja una inmensa bahía con una pronunciada península al sur. El mar es característico: manso y profundo, intensamente azul. Suaves colinas evitan la monotonía de ser una aldea achatada. Hay casas de los viejos tiempos, con más de 60 años. También chalets de piedras extraídas de las canteras vecinas. A los 2 hoteles existentes hace años, se agregó un moderno

residencial. Para abastecimiento cuenta Camarones con una surtida casa de ramos generales y diversos almacenes. Combustible: Y.P.F. y Shell. También se cuenta con un taller mecánico y chapista. Un moderno edificio nuclea la Municipalidad, la agencia del Banco de la Provincia del Chubut, el Juzgado de Paz y el Hospital Regional. También de piedra de la zona está construida la oficina de Correos y la capilla. Una escuela con internado —la mayor de la provincia— alberga 150 niños. Hay pista de aterrizaje y un hangar. Pero vayamos a sus playas: la más increíble variedad de rocas, ásperas, lisas, agrietadas, alternan con pedregullo, arena y siempre más rocas festoneando la península. Parte de la Ruta N° 1 conduce por la ribera.

Apartándose se llega a una pingüinera: miles de pingüinos habitan un sector abrigado de costa, se internan a la tierra, viven en cuevas bajo los matorrales. Algo más al sur se llega a la lobería. Allí conviven una enorme cantidad de lobos marinos, viejos, jóvenes, pichones; sobre rocas y plataformas de piedra dormitan al sol o se lanzan rugiendo al mar cuando advierten la presencia humana. Los aficionados a la pesca tienen parajes muy apropiados y cuentan con pejerreyes, róbalos, salmones, meros. Quien posee lancha puede navegar y pescar sin inconvenientes, practicar actividades subacuáticas y esquí. Vive gente trabajadora, aquerenciada a su suelo. Españoles, vascos, criollos, con una definida proyección de progreso.

Se sugiere la habitación de un "Motel" para mayor comodidad de los viajeros. Hay buena predisposición y ánimo para ello, y así, Chubut contará con otra fuente más de atracción turística. ♣

VAMOS A LOS CARRITOS

por el Presidente de AKCARO,
Sr. JUAN CARLOS MATTEI

Además de Corrientes, Buenos Aires tiene otra avenida "que nunca duerme": es la Costanera Norte, la famosa avenida "de los carritos".

Está a la vista de todos el espectáculo que brindan esos pintorescos negocios abiertos noche y día, únicos, verdaderamente originales porque tienen personalidad y "estilo".

Si no los hubieran creado esos comerciantes audaces y con fe en el porvenir que iniciaron esta actividad, habría sido necesario inventarlos, porque nadie nombra hoy la avenida Costanera sin los "carritos", que ya se han incorporado a la gran urbe, como se ha incorporado al lenguaje de su pueblo la expresión: "Vamos a comer a los carritos de la Costanera".

En todas las guías turísticas, cuando se informa sobre la Capital Federal, se hace elogiosa mención de los kioscos de la Costanera Norte. Nadie puede negar su vida pintoresca en las horas de luz, como tampoco se puede negar su color y atractivo durante las horas de la noche y hasta que la noche se hace día, porque los "carritos" no cierran nunca.

Pero el público desconoce muchos aspectos, muchas circunstancias que enriquecen la historia, un poco triste y un poco heroica, de los "carritos".

Se ignoran las luchas y las dificultades que debieron vencer sus concesionarios hasta su instalación, así como también algunas irritantes situaciones de "precariedad" y "provisoriedad" que se ha tenido que superar.

En los kioscos de la Costanera tienen su fuente de trabajo mil ciento ochenta y ocho personas, de las cuales dependen otras dos mil setecientas setenta y siete. Ello sin mencionar a quienes están en relación directa o indirecta como proveedores y abastecedores.

Actualmente están dirigidos por treinta y tres permisionarios con treinta socios de explotación; setenta y ocho encargados y ayudantes: seiscientos cuarenta y siete mozos, parrilleros y peones que trabajan en forma efectiva, y trescientos treinta y una personas de servicio de refuerzo y temporario.

En 1967 se abonó en concepto de sueldos la suma de

m\$. 62.542.625 ; m\$. 79.860.349 en 1968, y m\$. 113.475.327 en 1969, lo que da un total de m\$. 255.876.301 en tres años.

Los "carritos" de la Costanera son provistos de la mercadería de consumo necesario, en forma ininterrumpida, por comerciantes de primera categoría en carnes, achuras, artículos de almacén, vinos y otras bebidas alcohólicas, panadería, bebidas sin alcohol, verdulerías, fruterías, aves y huevos, postres, lavandería, hielo, carbón, gas envasado, menaje, mantelería, limpieza, etc.

Historia de una opción

Cuando los actuales permisionarios, con confianza en el porvenir y creyendo en el futuro, entraron en la aventura de los kioscos, en la que pocos confiaban, recibieron de la comuna un predio que ocuparon con la obligación de construir una edificación que, al finalizar el permiso, pasaría a ser propiedad municipal.

La cláusula de opción que fija las normas contenidas en el Decreto N° 2.409/66, establece que, aceptando un aumento del 20 % sobre la mejor oferta, el permisionario actual que reúna las condiciones que fija el mismo ordenamiento podrá continuar en la concesión.

Entendemos que la opción debe consistir en que *igualando* la mejor oferta pueda el concesionario saliente, como en el caso actual, proseguir en la concesión.

Mueve a esta reflexión el hecho de que si un comerciante serio ofrece una suma determinada para un permiso que le interesa, esa suma es la mayor posible, y que si el concesionario, para poder optar, la debe igualar y aun agregar un 20 %, su oferta entonces será el fruto de la competencia, pero nunca el reflejo de una realidad económica.

Los "carritos" en cifras

Para demostrar la importancia que ha alcanzado el movimiento comercial de los "carritos" de la Costanera, transcribimos una sintética planilla de consumo durante los 3 últimos años:

	1967	1968	1969	Total
Consumo de carnes y achuras	48.000.000	68.000.000	95.000.000	211.000.000
Pollos y huevos	6.400.000	7.500.000	10.000.000	23.900.000
Verduras y frutas	11.200.000	15.100.000	26.100.000	52.400.000
Almacén (café, té, legumbres, frutas envasadas, etc.)	8.300.000	10.400.000	15.400.000	34.100.000
Bebidas sin alcohol (gaseosas, soda, villavicencio)	1.000.000	1.200.000	2.600.000	4.800.000
Cerveza y vinos	2.500.000	3.200.000	5.600.000	11.300.000
Bebidas alcohólicas (whisky, cognac, licores)	200.000	300.000	350.000	850.000
Pan, galleta y grisines	2.200.000	2.700.000	4.100.000	9.000.000
Hielo y rolitos	400.000	600.000	1.000.000	2.000.000
Carbón y gas envasado	1.600.000	1.900.000	2.800.000	6.300.000

Los precios en los kioscos

Los kioscos de la Costanera se rigen por una Lista de Precios máximos confeccionada por la Dirección de Abastecimiento y Consumo.

Dichas listas deben estar expuestas en forma visible en el salón comedor y en todas las mesas, y por ningún concepto pueden ser alteradas por el permisionario. En la que rige actualmente, dicha repartición ha dejado liberado el precio de algunos productos, en consideración a las realidades económicas de las fluctuaciones periódicas que sufren los precios mayoristas. La Dirección de Abastecimiento controla diariamente la aplicación de los precios fijados de la lista.

Los kioscos y su clientela

Cada comerciante tiene su modalidad respecto a sus clientes. Llegar a formar una clientela es tarea ardua y difícil. Por ello, en la práctica se anexa al valor del negocio, el valor que significa una clientela.

Actualmente los kioscos tienen "hecha su clientela", y cada kiosco, con la modalidad que el permisionario ha im-

preso a su actividad, ofrece una característica que lo diferencia de los otros.

El futuro de los "carritos"

Si después de evaluar todas esas consideraciones se resuelve llamar a nueva licitación o subasta pública para la nueva concesión, la misma debe hacerse uniformando el vencimiento de todos los kioscos. Con ello se evitarán maniobras de individuos o grupos tipificados, que pueden actuar presionando la voluntad de auténticos comerciantes. Recuérdese que en la subasta inicial se había programado la adjudicación de 58 espacios, y solamente 41 oferentes se aventuraron a tal empresa. Hoy, con negocios serios y comercialmente afirmados, puede que la codicia, la mala fe o la irresponsabilidad de audaces creen situaciones irreparables. Si se resuelve no prorrogar las actuales concesiones y se llama a nueva subasta, será porque los organismos municipales piensan solamente en el mayor canon que pueden redituarse los nuevos permisos. Creemos que en tal situación el nuevo permisionario tendrá que trasladar a los precios la diferencia, y entonces la Costanera dejará de ser un lugar accesible para todo público. ▲

NOTÍCULAS

URANIO NATURAL

Hay muchas noticias interesantes y agradables para nuestro país —como signo de progreso— y que, sin embargo, no son convenientemente difundidas por los medios vernáculos que deberían ocuparse de esa tarea; felizmente, a menudo las encontramos en fuentes de información extranjeras.

Por ejemplo, a través de *Tribuna Alemana*, recogemos la siguiente información que aparece en el periódico "Die Welt", del 17 de abril de 1970: "Argentina ha encargado una central atómica para la producción eléctrica con un rendimiento de 340 megawattios, que será construida en Atucha... y entrará en funcionamiento en 1972. Argentina se ha decidido por este tipo de reactor, ya que el Estado puede emplear su propio uranio natural..."

"Para la construcción de Atucha, Siemens (la empresa contratada, que hasta ahora no mostró mucha simpatía por las centrales que emplean uranio natural), hará uso de sus experiencias con el reactor universal de investigación de Karlsruhe, de 50 MGW, así como la obtenida en la construcción de los reactores de agua ligera en Obrigheim, y espera que la central de Atucha sea para Alemania una especie de central de 'demostración', para futuras obras."

Confiamos, desde luego, en Atucha... y en Siemens.

CALOR

Parberles Products Ltd. de Essex, Inglaterra, ha lanzado al mercado unas vestimentas con calefacción eléctrica, que serán de suma utilidad para el trabajo en ambientes refrigerados y también al aire libre con temperaturas muy bajas, como tienen que soportar los alpinistas, andinistas, pescadores y marinos. Las prendas son muy livianas y no impiden la libertad de movimientos. Contienen elementos calefactores alimentados por pequeñas células de cadmio niquelado, recargables y que no sufren pérdidas. Los elementos llevan un blindaje de cloruro de polivinilo y las prendas son de nylon lavable.

HAY QUE SABER COMO SE MATA LA GENTE

Desde hace años los técnicos y médicos especializados en eso que ahora

llaman accidentología, intentan desentrañar el misterio del velocísimo proceso que, durante un accidente por choque de automóviles, conduce a los trágicos resultados que registra la crónica diaria. Ahora la empresa productora Vauxhall de Inglaterra ha aportado una novedad técnica importante para esos estudios y sus dirigentes afirman que contribuirán así a la construcción de coches más seguros, gracias a un gigantesco cañón neumático —exactamente esto— con cuyo concurso se podrá averiguar cómo se comportan el volante del vehículo y las instalaciones interiores —por ejemplo, los asientos—, durante la decisiva décima de segundo del impacto en un accidente de automóvil.

El cañón neumático es, en realidad, un émbolo que produce un "empuje" de 113.400 kgs, fuerza una vez y media mayor que el "empuje" que producen los cuatro turbo-motores del monstruo aéreo anglo-francés, el "Concorde", cuando este superavión levanta vuelo. Las pruebas y estudios se están realizando en el campo especial que la Vauxhall tiene en Amptiel.

NUESTRA CULTURA

Progresamos, pese a todo. Eso es evidente. Las cifras que damos más abajo son elocuentes y justifican esa afirmación, por la misma razón que con derecho nos permite afirmar que existía más cultura, más vocación y más respeto por la cultura en la época de Rivadavia que en la de Rozas, simplemente porque en 1831 se editaban en Buenos Aires 31 periódicos y en 1841 sólo aparecía 1.

Bueno, éstas son las cifras que ahora nos interesan: en la Argentina se editan hoy 270 diarios y más de 4.000 revistas y periódicos en 26 idiomas diferentes, incluyendo el búlgaro, croata, esloveno... y esperanto. En 1969 se editaron 4.185 títulos de libro, con una tirada total de 30.000.000 de ejemplares; de aquéllos, el idioma castellano acaparó 3.347 títulos, 504 el inglés y 208 optaron por el francés. Pero 10 idiomas más entraron en la competencia editorial.

"Esa extraordinaria producción de material de lectura llega al público —según nuestra fuente de información— a través de unos 20.000 quioscos... y 1.500 librerías". Además, "hay también 1.652 bibliotecas públicas que albergan 8.000.000 de volúmenes".

A propósito, ¿volveremos a contar con la magnífica Biblioteca del Congreso Nacional?

TURISMO

El Gobierno de Nepal está dedicando grandes esfuerzos para desarrollar el turismo en el Himalaya. Uno de los proyectos que atrae su atención es la construcción de un gran hotel, que se llevará a cabo con la colaboración de círculos privados japoneses. El lugar elegido es la Colina Namche, a 3.800 mts. sobre el nivel del mar. Los trabajos ya fueron iniciados en noviembre último y se confía en inaugurar el hotel terminado, que se llamará "Everest View", el 24 de diciembre del año corriente. Será, dicen los conocedores, el establecimiento hotelero ubicado a mayor altura, en toda la tierra.

SEGURIDAD EN FRANCIA

De ahora en adelante, todos los coches que se construyan en Francia tendrán que estar equipados con cinturones de seguridad delanteros; pero —siempre lo hay—, los automovilistas no estarán obligados a utilizarlos. Las autoridades francesas saben que esos cinturones no disminuyen el número de accidentes, pero tampoco ignoran —y lo recuerdan como consejo—, que sirven para reducir su gravedad, y esto ya es algo.

BOMBAS... Y SEGUIMOS PROGRESANDO...

...O por lo menos iremos ganando en tranquilidad. Y con razón. Porque una firma de Londres ha construido una máquina que, mediante Rayos X, puede detectar la presencia de bombas y explosivos colocados en equipajes llevados por avión. Esa máquina puede ser colocada y disimulada en un lugar por debajo del cual pasan los equipajes sobre las bandas transportadoras utilizadas en los aeropuertos. En una habitación separada, una pantalla de TV, en la que aparece la imagen de cada valija o bulto, permite descubrir la presencia de bombas y explosivos sin necesidad de revisar el equipaje. Un observador experimentado puede localizar en la pantalla explosivos plásticos, mecanismos de relojería y detonadores, aunque estén cubiertos con ropas, libros o cualquiera de los objetos que son habitualmente llevados en una valija.

En un experimento reciente, la máquina exploró el interior de una valija cerrada donde había una afeitadora

eléctrica, ropas, un reloj y otras cosas, además de 1/2 kg de explosivo plástico y un detonador. El explosivo y el detonador fueron fácilmente reconocidos en la pantalla, como también el mecanismo de relojería.

¿Podremos fabricar alguna vez una máquina que "detecte" la conciencia y las intenciones de los asaltantes?

✿ MAR DEL PLATA

Que "la Perla" es grande y hermosa, ya lo sabemos, lo saben todos, argentinos y extranjeros. Pero lo que quizás no sepa todo el mundo es que en Mar del Plata hay unos 1.200 hoteles, de toda clase y categoría, hecho que convierte a esa magnífica ciudad en uno de los más grandes centros propiamente urbanos de veraneo, de todo el mundo sublunar.

✿ ESOS INGLESES...

Como sin duda recuerdan nuestros lectores, en junio último se realizaron en la Gran Bretaña elecciones generales para la renovación de la Cámara Baja y del gobierno, en consecuencia. El acontecimiento fue aprovechado por Lord Chesham, Vicepresidente Ejecutivo del Royal Automobile Club de Londres, en ocasión de un acto deportivo y de educación vial organizado por esa gran institución, para llamar la atención, con palabras de acento casi admonitorio, de todos los candidatos a M. P. (diputados, digamos) de todos los partidos, señalando que los electores, principalmente los de las últimas promociones cívicas, exijan a sus representantes "menores impuestos a los automóviles y el automovilismo, mejores caminos y mayores facilidades para el estacionamiento de sus vehículos (en las ciudades)", y que los candidatos debían tomar esas cosas muy en serio... si esperaban conquistar sus bancas y conservarlas en el futuro. Y lord Chesham lo decía en serio, también. Et pour cause.

✿ POBLACION ARGENTINA

En el mundo civilizado occidental, nuestro país ocupa ya el 9º lugar por el número de sus habitantes; lo preceden en la escala los Estados Unidos,

el Brasil, la República Federal Alemana, Gran Bretaña, Francia, Italia, México y España.

✿ UNA SENTENCIA

He aquí una sentencia que importa

mucho a los automovilistas y les interesa recordar: "El choque de dos vehículos en el centro de la bocacalle hace presumir la culpa concurrente de ambos conductores, pues de haberse mantenido los mismos dueños del control de sus automotores hubiesen tenido tiempo suficiente para detenerlos o esquivar la colisión". (C. N. Civil, Sala C, 23-XII-1968). ♠



CHEQUE DE VIAJERO ACAA

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.

X 075

» CAZA, CAMPING Y PESCA



Largo, sinuoso y pintoresco, mantiene un estrecho contacto con todo el sistema lacustre de la zona occidental de Río Negro

Los *Ventisqueros del Tronador* dan nacimiento al río *Manso*, largo, sinuoso y pintoresco. El *Manso Superior*, o sea hasta su entrada en el *lago Mascardi*, viene generalmente lechoso y muy frío, debido a los deshielos del *Tronador*. Atraviesa ciénagas y pantanos peligrosos e impenetrables. Sus márgenes están cubiertas con vegetación densa y achaparrada y la mayor parte de los arbustos son espinosos.

El río *Manso*, de manso lo único que tiene es el nombre. En realidad, es todo lo contrario: es bravísimo, tiene corrientes muy fuertes, rabiños peligrosos que rugen furiosamente entre las rocas cortantes y troncos amontonados y entrelazados. Penetra en los desfiladeros de altas paredes graníticas y éstas, a su vez, en parte, están cubiertas de bosques impenetrables, de altos y corpulentos troncos entrelazados entre sí y por vigorosos parásitos, sumisos y audaces, como todos los pequeños que trepan al amparo de los poderosos, envidiando la altura, la fuerza y la potencia de sus protectores que los tienen en la sombra...

El *Manso Inferior*, al salir del *lago Mascardi* atraviesa un pequeño y pintoresco lago denominado *Los Moscos*. Luego, saliendo de él, sigue culebreando por una quebrada relativamente angosta y atrayente y lleva sus aguas al *lago Hess*.

Incomparable belleza

La entrada (el desemboque) del *Manso* en este lago es un lugar de una belleza incomparable, de quietud cautivante y embriagadora: las aguas del *Manso*, allí, ya son generalmente tibias, cristalinas, completamente transparentes. Las márgenes del río están cubiertas con una vegetación muy espesa, a veces intransitable (cañas de Cilhué), troncos retorcidos y árboles enteros caídos, algunos ya putrefactos.

El *lago Hess*, rodeado de altas montañas con sus cumbres graníticas dentadas y escarpadas, muchas veces cubiertas de nieve hasta fines de enero, generalmente está calmo: refleja en sus aguas la impresionante belleza del *Cerro Tronador* (3.554 metros) con toda nitidez. Los

"Las márgenes del río están cubiertas con una vegetación muy espesa, troncos retorcidos y árboles caídos..."

juncuales que bordean las orillas del lago (habitat preferido de la Trucha de Arroyo-*Salvelinus fontinalis*) lamentablemente impiden el "casting" de la orilla, y así, una lancha o un bote a remo son casi indispensables.

En el otro extremo del *Hess* entra el río *Fonck*. Es otro lugar de ensueño, muy frecuentado por los pescadores, tanto nacionales como extranjeros. Cerca de los juncuales, a ciertas horas del día se ven saltar truchas ya de un tama-

ño muy respetable, de tres a cuatro kilos.

Atravesando el *Hess*, el *Manso* sigue su curso sinuoso y tres kilómetros más abajo forma la famosa *Cascada de Los Alerces*, visitada anualmente por millares de turistas (elerce, árbol gigante, llega hasta unos 45 m de altura, con un diámetro de 3 m. Variedad de las coníferas, pertenece a la familia de las *cupresáceas*).

Seguidamente, penetra en un cañadón ríspido y salvaje en su belleza fastuosa. Sola-

Río Manso, sus bellezas y sus truchas

por JAROSLAV M. TURBANOFF
PARA AUTOCLUB

REPOSERAS
PLEGABLES

DEN-REP



Reposeras sin crique fabricadas en telas plásticas y lona, acolchadas.

5 años de garantía

Medidas:
Largo 1,90
Ancho 0,63

EXIJA
GARANTIA
ESCRITA



Fabrica y distribuye

DEN-REP S.C.A.

ARREGUI 3115 - Tel. 50-9926
BUENOS AIRES

Y 687



Lugar muy bueno para pescar e inmejorable para acampar. Aproximadamente a 800 m del lago Martín, al pie del cerro Fuerte (1.740 m) con su espléndido glaciar. El Martín, es conocido por la abundancia y el tamaño de las Truchas Marrones (*Salmo fario*, originario de Eurasia); las Arco-Iris (*Salmo Gardneri* o *Salmo Shasta*, si es criado en la piscicultura) abundan también y predominan en las bahías desprovistas de juntos y de troncos.

Al salir del Steffen, sigue su curso zigzagueando por un amplio valle, hermoso y apacible, verde y soleado. Y después penetra otra vez en un desfiladero boscoso e impenetrable para absorber su primer afluente, el río Villegas. Rugiendo avanza hasta el Valle del Manso, donde se abre en plácidas correderas y pozos.

Este valle es uno de los más lindos y más apacibles que posee el Manso. Escasamente poblado, de tierra fértil, muy reparado de los vientos, proporciona a los pobladores frutas, verduras y cereales. Sería un lugar ideal para un sanatorio, por la suavidad de su clima, su quietud y su belleza.

mente unos tres kilómetros de la cascada para abajo se puede bordear el curso del río, por un sendero angosto abierto a machetazos, que permite el acceso de los pescadores a los pozos y a las correderas.

Valles y bosques

Luego entra y atraviesa el lago Steffen. Su desembocadura en éste es de singular belleza, más angosta y más salvaje que la del lago Hess.

El pique

Al vitalizarse con las aguas de su segundo tributario, el río Foyel (Foyel significa canelo), poco a poco, cada vez más, se acerca a la frontera de Chile, incrustándose en ese país por el Paso Cochamó, por un profundo desfiladero, lanzando espuma y rugiendo furiosamente y vuelca el caudal de sus aguas en el Océano Pacífico.

El pique en los lagos depende del tiempo, está sujeto a las influencias soluna-



SIN ANTICIPO Y EN 24 MESES

YUMPA 5 HP	\$ 66,—	por mes
ZANELLA 9 ½ HP	93,50	" "
DORADO 8 HP	82,50	" "
Bote Plástico BORDIGA 515	99,—	" "
Bote BORDIGA pescador 3,80 eslora	77,—	" "

LANCHAS BERMUDA CON MOTORES EVINRUDE

También lanchas, botes y motores usados

CAMPING NAUTICA SUR

AVDA. H. YRIGOYEN 8039 - BANFIELD

Excursiones y Concursos de Pesca del Tiburón y Variada de Mar

El 31 de octubre y 1º de noviembre la Comisión Asesora Especial de Pesca ha programado la realización de una excursión y concurso de pesca del tiburón en las playas de Mar del Plata. A tal efecto, partirá desde la Sede Central un ómnibus con todos los pescadores que deseen concurrir.

Asimismo, el 12 y 13 de diciembre, organizado con similares características, se realizará una excursión y

concurso de Pesca Variada de Mar en las Playas de Villa Gesell.

En ambas competencias se pondrán en juego importantes trofeos. Los interesados en recabar información sobre la forma de participar en estas actividades deberán dirigirse a la Oficina de Recreos, Campamentos y Balnearios (Avenida del Libertador 1850). Las consultas telefónicas deben realizarse al 83-6061, interno 275.

TODO PARA EL CAMPING

CALESTITAS - TOBOGANES - COLUMPIOS - HAMACAS - JUEGOS DE JARDIN - PARRILLAS - CARPAS - REPOSERAS - SILLAS Y MESAS PLEGABLES, etc.

SOMOS FABRICANTES.
VENTAS POR MAYOR Y MENOR

CASA "EMY"

Exposición y Ventas: Av. Tte. Gral. J. F. URIBURU 2001/07
Puerta 4 - Ruta 8 - Km. 28.800

Fábrica: Av. Tte. Gral. J. F. URIBURU 1717
Tel. 656-2007 - BELLA VISTA



SOLO EL MAL USO PUEDE DAÑAR NUESTRAS CARPAS...

...y, aún así, resultará difícil!! Pero, por si esto llegara a ocurrir, COMPAÑIA LONERA ARGENTINA otorga a cada uno de sus clientes un SERVICE ESPECIAL SIN CARGO. Es decir: si por falta de experiencia o descuido, su carpa, comprada en COMPAÑIA LONERA ARGENTINA, llegara a sufrir algún daño en cualquiera de sus partes, COMPAÑIA LONERA ARGENTINA se ocupará de su TOTAL REPARACION sin cargo alguno.

Sólo quienes fabrican lo mejor pueden otorgar semejante GARANTIA.

No desaproveche ésta oportunidad, antes de comprar su carpa visite COMPAÑIA LONERA ARGENTINA, Montevideo 255, Capital... después decida. También: venta de telas para carpa con asesoramiento completo sin cargo, para que usted confeccione SU carpa.

Telas para carpas de 2,20 mts. de ancho, colores: azul, verde oliva y naranja.

Cía. Lonera Argentina Montevideo 255 - Capital - tel. 35-1900

Cía. Lonera Argentina del Atlántico Rivadavia 3130/40 Mar del Plata

» CAZA, CAMPING Y PESCA



LO MALO NO SE IMITA...

(por eso tenemos tantos imitadores)

MULTI-FORM*

presenta para la
temporada 1970
sus dos nuevas
creaciones

mini-FORM*
maxi-FORM*

Para nosotros es un orgullo que copien nuestros diseños. Claro que hay cosas que no pueden imitarse: el prestigio, la responsabilidad, la calidad, etc., etc.

Cuando compre REPOSERAS PLEGABLES compre una MARCA CONSAGRADA.

Eso tampoco puede imitarse...

Distribuye:

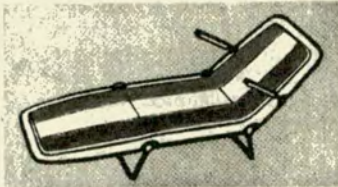
FA-MET S.R.L.

Jean Jaurés 3759

T. E. 208-4658/7772 - 67-7313

242-4414 - 656-2007

Valentín Alsina, Bs. As.



PLAY-CAMP PLAY-MESA

PATENTE
Nº 7903

COMODA VALIJA DE
LAMINADO PLASTICO,
CONSTRUIDA
CON CEDRO PARA-
GUAYO DE 1ª CALI-
DAD.

**AL COMERCIO
MAYORISTA**



ENVIOS
AL INTERIOR

También fabricamos PLAY SILLAS
(Plegables), BANCOS PLEGABLES
CON O SIN RESPALDO, y demás
artículos para el Camping.

Fabrica y Distribuye:

PLAY-CAMP

AV. TELLIER 2481 - T. E. 68-1524 - Capital

ZAPATOS DE 7 BANCADAS.
ARBOL DE LEVAS A LA CABEZA.
FRENO A DISCO.
SUELAS "PATONAS".
PALANCA AL PISO
Y VOLANTE DE CUERO.
DISEÑOS DE CARROCERIA,
AERODINAMICOS!

Grimoldi muchos modelos de zapatos para hombres dinámicos pero cómodos!

Capital - Lomas de Zamora - Quilmes - Luján - Pergamino - Bahía Blanca - Mar del Plata - Salta - Tucumán - Córdoba - Rosario - Santa Fe - Mendoza - San Juan -



HUGO BOSS & BOSS SA

res y al viento. El Noroeste es siempre bueno, el Sudeste es malo: con éste, el pique disminuye muchísimo, y a veces es nulo. Quizás eso se debe al cambio de la presión atmosférica, porque la explicación es muy difícil, salvo aceptando hipótesis o fantasías.

Las truchas y los salmones son animales nobles, perspicaces y muy luchadores: defienden su vida con tremendas corridas ("rush"), saltos verticales y acrobáticos, una vez que se sienten enganchados. Sacudiendo la cabeza, muchas veces lanzan el señuelo a considerable distancia para zafarse, para librarse de él. Otras veces lo persiguen, lo miran y lo estudian, luego se dan vuelta y se alejan majestuosamente, metiéndose en los abismos del lago.

Hay días en los que el pique es suave, apenas perceptible (más que nada en los ríos, con mosca); en cambio, en otros días es firme, hasta podría decirse furioso (¿hambre o presión atmosférica?).

El Manso, como la mayoría de nuestros ríos que nacen en la cordillera o en los lagos andinos, posee muchas cantidades de crustáceos (oñcoras, variedad de cangrejo), que son alimento preferido de los salmónidos y que, a su vez, dan la pigmentación a su carne.

Toda la especie íctica salmonídea es omnívora; su alimento principal es animal: es "caníbal", no respeta ni a sus congéneres ni a su propia prole. Las ovas esparcidas por la hembra, si no están bien cubiertas con arena o con grava, son devoradas por otros peces con toda voracidad. Solamente gracias a la enorme reproducción de la ictiofauna existente en nuestra zona, aquéllas sobreviven (salmónicas hembras, de 1.500 a 2.000 ovas

por cada kilo de su peso; aperca, que es el único pez autóctono de valor deportivo y que no es salmónido sino que pertenece a la familia de los pércidos —akantopterigio—, produce de 50.000 a 100.000 ovas).

El más audaz

Las aves acuáticas (biguá y otras) diezman a los alevinos y a los peces jóvenes. Las sequías y las crecientes en algunos años pueden dejar completamente despoblado un río.

Gracias a varios lagos que atraviesa, en los que las truchas tienen mucho más defensa contra los enemigos y los peligros citados anteriormente, y gracias también a las quebradas impenetrables, el Manso podría ser una reserva natural magnífica. Posee todas las variedades de salmónidos existentes en nuestra zona, menos el salmón.

Lamentablemente, en algunos años las crecidas de este río son terribles, por las lluvias y el deshielo de la primavera: sale de su lecho y barre con todo lo que encuentra a su paso; especialmente en los desfiladeros, arrastra a las pobres truchas destrozándolas contra las rocas, aniquilando la vida de sus entrañas, matando a sus propios hijos.

En los veranos siguientes, la pesca es pobre: solamente en los principios de marzo el río recupera su vitalidad, gracias a los lagos ya nombrados. La vida renace y, con ella, los saltos alegres de las truchas atrapando a los insectos acuáticos que caen en el agua o que se atreven a volar demasiado cerca de su superficie.

El ciclo de reproducción se repite y la lucha implacable continúa, sobreviviendo el más fuerte y el más audaz... ♣

CACIQUE

**INDUMENTARIA DE ACCION
PARA VIVIR
FELIZ AL AIRE LIBRE!**



Prendas impermeabilizadas, de robusta
confección, muy livianas y de gran abrigo.
Confeccionadas en tejidos de "fibra Intima
66% poliester y 33% algodón".

**CACIQUE**

Industrializa **CACIQUE CAMPING S. A.** - San Lorenzo 4220 - Munro - Pcia. de Bs. Aires - Tel. 740-3833 - 2755 y 2708

» CAZA, CAMPING y PESCA



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

FAUNA S.C.A.

ARMAS DEPORTIVAS PARA TIRO Y

CAZA MAYOR Y MENOR

STOCK DE CULATAS DEPORTIVAS PARA MAUSER

TALLER DE REPARACIONES IMPORTACION - VENTA

JEAN JAURES 59 . Cap. . T. E. 89-5392
(PLAZA ONCE)

CAMPING FELIZ!

GIORCELLI

CARPA
4 personas, tela Avión reforzada y liviana. Resiste todo tipo de uso. garantía escrita
\$ 99

MOCHILA
30 kgs., reforzada con armazón.
\$ 39

BOLSA DE DORMIR rellena con Duvet. Muy abrigada. (8° bajo cero)
\$ 88

ANORAK tela metalizada con forro de abrigo.
\$ 45

en **SUIZA CAMPING**

visítenos. hay 1000 ofertas más

JURAMENTO 2432 casi Cabildo
TEL 78-9038

CARPAS?
VISITENOS ANTES DE DECIDIR SU COMPRA. FABRICAMOS CARPAS EN TODOS LOS ESTILOS Y TAMAÑOS.

DISEÑOS ESPECIALES

EN LA MEJOR CALIDAD Y PRECIO. CON GARANTIA ESCRITA. ACEPTAMOS SU CARPA USADA EN PARTE DE PAGO. REPARACIONES, REFORMAS.

TODO PARA EL CAMPING Y LA PESCA
envíos al interior - solicite folletos

OFERTAS PRETEMPORADA, Ejemplos:
CARPA para 4 personas, de TELA AVION, con DOBLE TELUJO, piso plastif., 2 ventanas, (parantes de duroaluminio)
LISTA PARA ACAMPAR, Total..... **\$ 175.**
ANORAK de PAÑO MILITAR, 4 bolsillos, con capucha **\$ 45.**

CREDITOS

EZOUERRA CAMPING
AV. 12 DE OCTUBRE 1025. OUILMES O.

Trofeo Copa "Confraternidad"

En aguas de la laguna de Chascomús se realizó el Concurso de Pesca de Pejerrey por la Copa Automóvil Club Argentino "Confraternidad de Pesca Deportiva 1970", que contó con la participación de once entidades afines a este deporte de las ciudades de Buenos Aires, La Plata y Chascomús.

La prueba contó con la presencia del presidente del A.C.A., doctor César C. Carman, acompañado por su esposa; el vicepresidente 1º honorario, ingeniero Mario L. Negri; el vicepresidente 1º, don Federico Lajud; el vocal de la Comisión Directiva de la Entidad, señor Jorge E. Collinet y señora, y el presidente de la Comisión Asesora Especial de Pesca, señor Lucilo Del Castillo y su esposa.

El torneo sirvió para estrechar vínculos de amistad entre todos los representantes de las instituciones presentes. El presidente de la Entidad expresó, al respecto, su deseo de que "las palabras confraternidad y amistad sirvan para unir a toda la familia de los pescadores, y de esta forma acrecentar más aún este noble deporte". Asimismo, en otro pasaje de su discurso, anunció que la Comisión Directiva de la Entidad había resuelto llamar a licitación para la compra de 50 embarcaciones, con destino a incrementar la flota de embarcaciones del Recreo Laguna de Chascomús. Estas palabras fueron pronunciadas a los postres del almuerzo que se sirvió en las instalaciones del Club Regatas de Chacomús, entidad ésta que cedió sus instalaciones a nuestra institución para la realización del almuerzo y entrega de premios.

Los resultados generales de la prueba fueron los siguientes:

- 1) Club de Pescadores.
- 2) Club de Pesca y Náutica.



Comienza la jornada: se rema



La Sra. de Carman entrega al Delegado del Club de Pescadores, señor Alberto Méndez, una réplica de la Copa.



Discurso del Dr. Carman. A su lado, el Sr. Enrique López, Secr. del Club de Regatas de Chascomús, el Sr. Lucilo del Castillo, Pte. de la Comisión Asesora de Pesca del A.C.A. y el Sr. Jorge E. Collinet, vocal de la C. D. de la Entidad.

Automóvil Club Argentino de Pesca Deportiva 1970''

Once entidades
participaron
en esa
competencia, que
se realizó en la
laguna de
Chascomús.

- 3) Club Deportivo Chascomús.
- 4) Club de Pesca La Ronda.
- 5) Club de Pesca Río de la Plata.
- 6) Club Juverlandia.
- 7) Club de Pesca La Plata.
- 8) Automóvil Club Argentino.
- 9) Club de Regatas de Chascomús.
- 10) Club Obras Públicas.
- 11) Club de Pescadores Olivos.

Los ganadores individuales fueron el señor Rubén Clerc Renaud, con 19 piezas, y el señor Eliseo Fernández, con 18 piezas. ♠



can los botes al lugar de pesca.

CROWN SPORT S.C.A.

CARPAS - BOLSAS - MOCHILAS

CARPA 4 PERSONAS
IMPERMEABILIZADA
\$ 99

BOLSA DE DORMIR,
con poliester \$ 29

ANORAKS ... \$ 29

MOCHILAS ... \$ 39
(pesos ley 18.188)

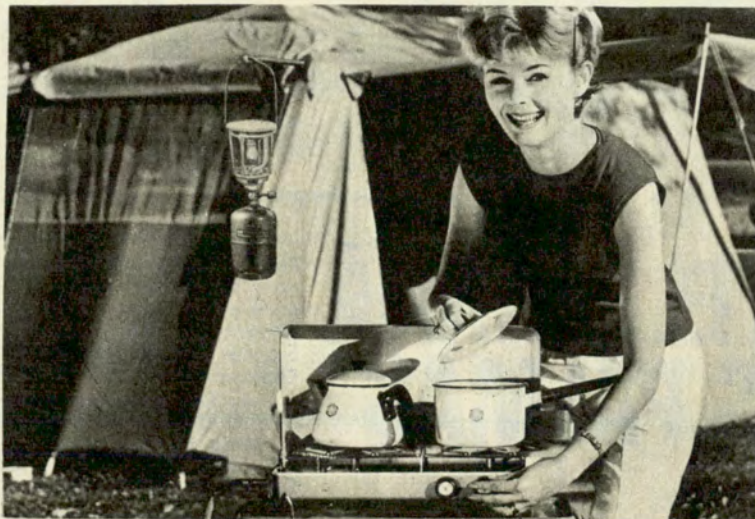
CREDITOS

Arreglos y Reformas
Alquiler y Venta

FABRICANTES

PRINGLES 1200
esq. ESTADO DE ISRAEL

87-1310 - BS. AIRES



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 microgarrapas 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
50q bujías



CALENTADOR
PORTATIL



GRILL PORTATIL

Cocinita portátil 2063:
De 2 hornallas. Guardaviento.
Se entrega en una cómoda valijita
metálica, con su propia microgarrapa
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
---	---	---	---	--	---

¿Qué debe hacer una persona que nunca ha navegado, que sabe manejar y que sale por primera vez con su embarcación? Muchas fantasías rondan la mente del novato: sólo hace falta decisión para empezar. Consciente de las pequeñas dificultades que se presentan en estas ocasiones, AUTOCLUB ha delineado un itinerario simple, que puede servir como ejemplo para quienes dan los primeros pasos.

Para ello, hemos recorrido un sector del Delta, delimitado por el río Luján, el canal Gobernador Arias, el Paraná de las Palmas y el río Carapachay. Este trayecto puede realizarse con cualquier clase de embarcación, con cualquier potencia de motor. Claro está que de la potencia dependerá el tiempo que insuma el paseo. Lo ideal es una embarcación con la suficiente potencia para que planee.

El viaje elegido en esta oportunidad lleva unas tres horas, aproximadamente, si se realiza con motor de 20 a 25 HP. Insistimos: no hay ningún inconveniente en realizarlo con motores muy chicos. Mucha gente piensa que con un 18 HP no se puede realizar esa clase de salidas. No es así. Y el viaje no ofrece ningún peligro: incluso se puede realizar con una embarcación tipo pescadora, abierta.

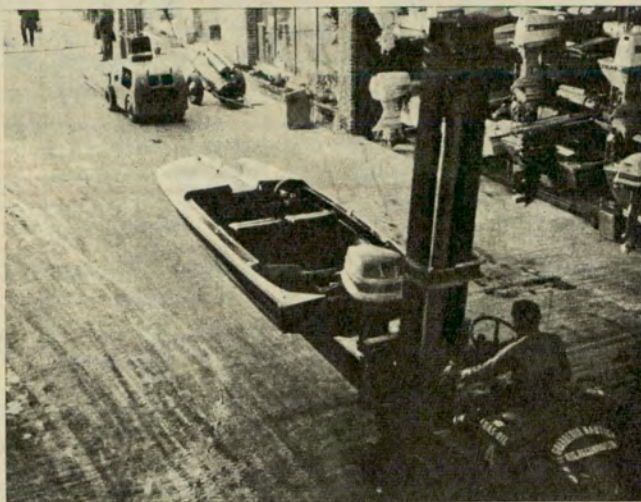
Todo listo: salimos

Partimos de la intersección del río Reconquista con el río Luján, frente al tradicional Tigre Hotel, que hoy es el Club de la Gendarmería Nacional. Se trata de una zona en la que hay varias guarderías de lanchas. Tomamos hacia la izquierda y subimos por el Luján.

A poca distancia, sobre la margen derecha, aparece la Escuela de la Prefectura. Aquí se presenta un pequeño problema: se debe navegar frente a ella a marcha reducida, de acuerdo con una disposición un tanto pasada de moda. Antiguamente la aminoración de la marcha se justificaba porque las lanchas no planeaban y, a mayor velocidad, producían mayor marejada. Pero actualmente, con el planeo —consecuencia del uso de plástico y cascos livianos— eso no sucede: al rozar apenas el agua, las embarcaciones veloces no producen marejada.

Es aconsejable, después de

NAUTICA



Las lanchas están cuidadosamente depositadas en enormes guarderías. Se las transporta con vehículos especiales.



Los cascos de plástico



El destacamento central de la Policía de Islas: cruce del Paraná con el río Carapachay.

HACIA EL PARANÁ DE LAS PALMAS

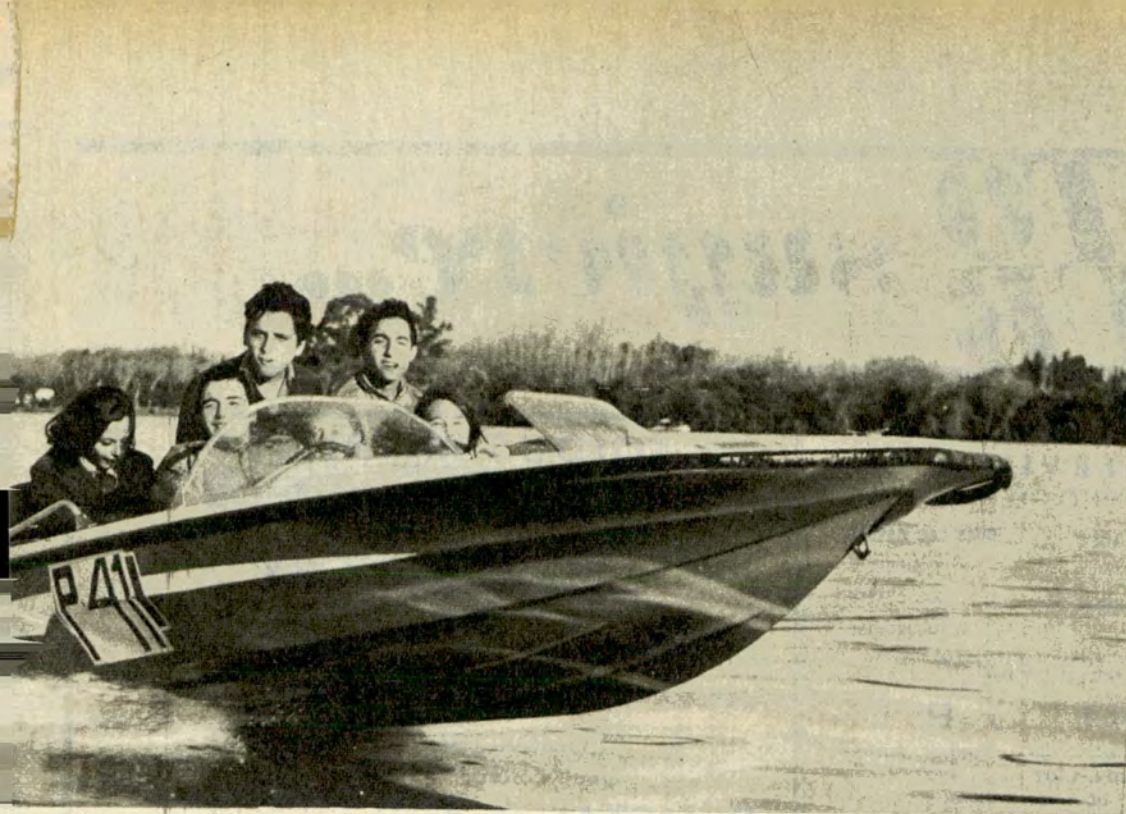
Un trayecto especialmente preparado para quienes comienzan a navegar. Perderle el miedo al caudaloso río. Con cualquier embarcación se puede enfrentar esta aventura

Para la preparación de esta nota hemos contado con la valiosa colaboración del Sr. Ricardo San Sebastián, miembro de la Comisión Asesora Especial de Motonáutica del A.C.A. El Sr. San Sebastián guió avezadamente a los redactores de AUTOCLUB, y proporcionó la lancha en que se realizó la excursión. A él pertenecen, además, las fotografías que ilustran estas páginas.

la Escuela de la Prefectura, circular bien a la derecha. Sobre la izquierda hay poca profundidad y un peligroso árbol hundido.

Más adelante aparece el Centro Turístico del Delta, del Automóvil Club Argentino, en el que se puede cargar combustible. El Centro ofrece toda clase de comodidades (restaurante, salón de té, posibilidades de hacer





permiten el planeo. Advértase la tranquilidad de las aguas del anchísimo Paraná de las Palmas.



El itinerario descrito en esta nota permite evitar los trayectos más navegados. Ideal para novatos.



Tranquilidad y belleza en un remanso del Carapachay. Un lugar fabuloso.

asados, instalaciones sanitarias, etc.). Y un detalle importante: quien llegue hasta ese punto en automóvil, con su embarcación en un trailer, puede partir desde allí, ya que puede tirar su lancha desde la rampa recientemente habilitada, dejando su coche estacionado en una rampa especial. Hay combustible para autos y servicios mecánicos de emergencia.

Continuamos por el río Luján. Después de un corto trayecto se advierte una ancha entrada sobre la izquierda: es el canal Villanueva, reconocible por un recreo allí emplazado.

Más adelante, una antena alta de radio, perteneciente al destacamento de la Prefectura Nacional Marítima, nos sirve de referencia para doblar a la derecha y tomar por el canal Gobernador Arias. A la izquierda de ese

punto se ve el dique Luján, junto a una estación del F.C.N.G.B.M. ¡Atención!: justo en el lugar donde doblamos hay un cartel indicador que señala la distancia que deberemos recorrer para llegar al Paraná de las Palmas: 10 kilómetros. Este es un buen ejemplo de la señalización que hay en el Delta, excelente, sobre todo en los lugares más lejanos.

Por el canal Gobernador Arias

Una vez en el canal Arias no podemos equivocarnos de camino: se trata de un canal artificial, ancho y recto, que desemboca en el Paraná (a mitad de camino hay un puesto de combustible de Y.P.F.).

Si el Paraná está muy tranquilo (como el día en que

nosotros hicimos este recorrido), no hay ningún problema: se puede doblar por él, cruzarlo, dar vueltas, etc. Si hay poca marejada tampoco se presentan dificultades. Si hay mucha marejada y no conviene internarse en el Paraná, se puede retroceder unos 100 metros por el canal Arias. En efecto, poco antes de la desembocadura de ese canal en el gran río, sobre la derecha (donde está emplazada la casa llamada "Mi Capricho"), se puede entrar por el arroyo Los Nogales, que más adelante se llama Caraguatá y conduce al río Luján.

Si se decidió navegar por el Paraná de las Palmas, se toma hacia la derecha. Una vez que se ha recorrido aproximadamente un kilómetro se encuentra, a la derecha, el edificio —que de ninguna manera pasa inadvertido— del destacamento central de la Policía de Islas, ubicado justo en la intersección con el río Carapachay.

El Delta, mundo increíble

El Delta, mundo increíble

En el itinerario que hemos preparado se continúa por este arroyo, que es uno de los más bonitos del Delta. Presenta una arboleda magnífica, con una gama de verdes que se aprecia sobre todo en primavera y verano. En el Carapachay hay curvas muy cerradas. ¡Cuidado con la velocidad, para no tener sorpresas desagradables! Conviene conservar siempre la derecha y, si hay poca navegación, conducir con cierta tendencia hacia el centro. Se llegará así nuevamente al río Luján, que se seguirá en dirección al Tigre: a muy pocos metros aparecerá el punto inicial del paseo, es decir, la intersección con el Reconquista.

Hay, desde luego, muchos posibles desvíos o cambios de ruta en esta clase de paseos. El que hemos reseñado es un ejemplo entre los mil que pueden elegirse en el complejo y cautivante mundo del Delta. Si no se opta por entrar en el Carapachay, se puede continuar por el Paraná hasta el río Capitán (hay allí una baliza similar a la que se encuentra en la intersección del canal Arias y el Paraná). Se toma por él para regresar (claro que en un viaje mucho más largo) hacia el punto de partida. El Capitán, al cruzar el río San Antonio, toma el nombre de río Sarmiento. No hablamos aquí del regreso por los canales Honda y Urión porque son muy transitados y, sobre todo los domingos a última hora, hay en ellos mucha marejada debido a la gran cantidad de cruceros, lanchas grandes y chatas.

Quien vive en el interior del país y posee una lancha, no debe perder la oportunidad de trasladarla a Buenos Aires para navegar por el Delta, lugar favorito de miles de cultores de la náutica. Hará descubrimientos sensacionales.

Y quien todavía no tenga lancha, podrá utilizar los servicios de los tradicionales y batalladores servicios de transporte colectivo que salen del Tigre, San Fernando, de Zárate o Campana. Porque el Delta hay que conocerlo: es una parte importante de nuestra fisonomía nacional. ♠

AUTO CLUB sugiere...

Producciones J. Blankleider



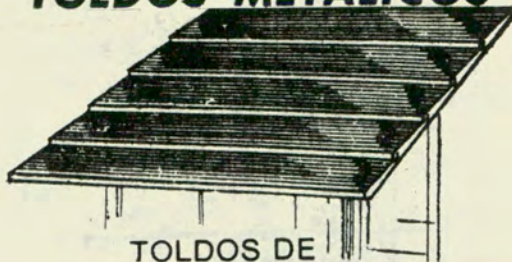
SERVICE Y REPUESTOS LEGITIMOS

LUSTRADORAS TODAS LAS MARCAS
ASPIRADORAS Y MODELOS
LICUADORAS NACIONALES
VENTILADORES E IMPORTADOS
BATIDORES

SERVICE EXCLUSIVO Y REPUESTOS PARA
PARRILLAS "PLIMBIF"

ROYAL S. R. L.
J. R. de Velazco 238 - Buenos Aires
Alt. Avda. Corrientes 4900
A SOCIOS DEL A.C.A. DESCUENTO DEL 10 %

TOLDOS METALICOS



TOLDOS DE
ALUMINIO REGULABLE
Igual Calidad - Mejor Precio

DEMETAL S. A. Solicite un técnico sin compromiso

TALCAHUANO 178 - 4° Piso Of. "A"
GRANDES FACILIDADES DE PAGO - CONSULENOS **46 - 3996**

1870
1970

UN SIGLO DEDICADOS A LA CONSTRUCCION
DE GUITARRAS Y A LA MUSICA EN GENERAL



ORGANOS



BATERIAS



Acordeones
Combinados
Amplificadores
Grabadores
PIANOS



PRO PUBLICIDAD

Socios A.C.A. descuentos especiales
CREDITOS DESDE 10 HASTA 40 MESES

ANTIGUA CASA NUÑEZ
SARMIENTO 1573 T E. 46-7164

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 IMPORTA-
DOS, asesoramiento
técnico, venta
de repuestos,
direcciones hidráulicas, frenos de
potencia.

Envíos al interior.



EDDIE 1007

24 de Noviembre 561, Tel. 97-4410/7488 - Capital Federal.

AUTORADIO OSCAR

CASA DE GIORGIO S.R.L. 1918 - 1970

RADIOS - STEREOS
MAGAZINES
ANTENAS
ELECTRICAS

AGENTE OFICIAL Y SERVICE
DE TODAS LAS MARCAS



VENTA - COLOCACION - SERVICE

DORREGO 644 T. E. 54 - 0338

● Mantenga encendidas las luces de reglamento y advierta que se aproxima a las esquinas.

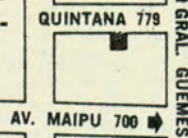
CAJAS AUTOMATICAS DIRECCIONES HIDRAULICAS



Taller especializado en ajustes,
peritajes, asesoramientos, repara-
ciones integrales. Trabajos total-
mente garantizados.

MUZZIN - PARDAL

QUINTANA 779 - VICENTE LOPEZ - 795-8243
(a 1/2 cuadra de Avda. Maipú 700)



NOVEDAD ABSOLUTA EN LA ARGENTINA

Y 695

A PARTIR DE HOY CON
PROTELUM



NO MAS RAYAS NI
MARCAS EN SU AUTO

INFORMES Y VENTA: MOLDES 1923 3 9 tel. 35.0633



PROTECCIONES DE BALCON

PREVENGASE!... DE LAS TRAVESURAS
PROPIAS DE LOS CHICOS CON
PROTECCIONES DE CANTO TUBULAR Y
ALAMBRE ARTISTICO

UNA SEGURA TRANQUILIDAD PARA
UD. MIENTRAS SUS NIÑOS JUEGAN

LA BOUTIQUE DEL HIERRO

THAMES 988 - Bs. Aires
Tel. 772-1245

SE ENTREGAN COLOCADAS Y PINTADAS
DEL MISMO COLOR DE SU BALCON

**CERRAMIENTOS
DE ALUMINIO CORREDIZAS Y EN AIREADORES PARA LAVADEROS**

J.V.

VIDRIOS - CRISTALES - MARCOS
CRISTALES PARA MUEBLES

COLOCACION A DOMICILIO
Y EN OBRAS

SERRANO 2284

T. E. 71-7136

EL PALACIO DEL AUTO-RADIO S.A.

Informa a sus clientes su nueva dirección comercial:

Av. JUAN B. JUSTO 7756

CAPITAL - T. E. 67-2860

Estacionamiento propio en local.

No olvide: EL PALACIO, una organización al servicio de su
autorradio.

Antenas eléctricas "NIPPON"

Especialidad en instalaciones estereofónicas.

Consúltenos - Descuentos especiales a socios del A.C.A.

CERRAMIENTOS DE ALUMINIO

PROTECCIONES DE BALCON - CERRAMIENTOS DE HIERRO

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

Mejor es prevenir!

En el día le instalamos
DEFENSAS para Balco-
nes, 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

SI ES PLEGABLE... CAFFARENA LO TIENE

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.

Reposeras - Catres
Parasoles - Parrillas
Piletas de natación
Sillas - Mesas
Banquetas - etc.



TODO LO QUE NECESITE
LO ENCONTRARA AQUI
A LOS MEJORES PRECIOS



FUNDA CUBRE COCHE

Ahora a pedido
con ojajillos de seguridad
sin cargo

La más resistente a la intemperie, que le brinda total protección
en cualquier época del año. Cosida y soldada, 100 x 100 imper-
meable, plastificada y atelpada por dentro, no raya ni se pega.
Ventilación integral, para todas las marcas y modelos de coches.

PEDRO V. CAFFARENA

J. B. Justo 6801, T. E. 69-6065, Bs. As. EXPOSICION: Mar del
Plata 908 (Altura Juan B. Justo 6750, a 50 mts. de Casa Central).

ENVIOS AL INTERIOR - VENTAS POR MAYOR Y MENOR - NO CERRAMOS AL MEDIODIA

AUTO CLUB sugiere...

nueva

bicicleta
plegadiza



PARA LLEVAR EN EL
BAUL DEL COCHE

Uso indistinto para ambos sexos. Tres tamaños extensibles: 12 al 20; 16 al 24 y 20 al 28. Terminación en colores. Asiento y manubrio extensibles. Goma-balón. Guardabarros y cubrecadenas cromados. Con carterita y herramientas, inflador, timbre posa-pie y portaequipaje con cesto.

LA AUTOMATICA S.A.

Calidad... que rueda desde 1914

Gral. M. de Gainza 1022/26 - Bs As - Tel. 59-1703 y 5763 - 58-2550

- Cuide su propia vida y la de los suyos, pero resguardando sobre todo la de sus semejantes.
- Antes de imprimir gran velocidad a su vehículo, piense en las posibles consecuencias de su temeridad.
- Disminuya la velocidad al llegar a los cruces.
- Asegure su vehículo contra todo riesgo.

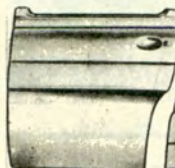
**CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES
CON PIEZAS ESTAMPADAS**



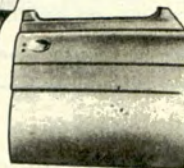
GUARDABARROS 4L

EMACA M.R.

CALIDAD QUE SE ESTAMPA



PANELES DE PUERTAS RENAULT DAUPHINE



PANELES DE PUERTAS RENAULT DAUPHINE



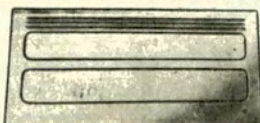
PARTE POSTERIOR FIAT 1500



GUARDABARROS 600 "E y D"



ZOCALOS RENAULT DAUPHINE



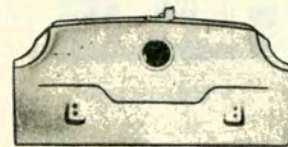
PANEL DE PUERTAS ESTANCIERA



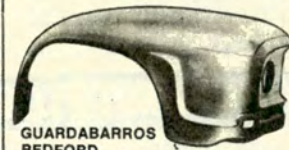
CUBRE PIEDRAS ESTANCIERA



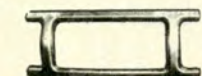
PANELES DE PUERTAS ESTANCIERA



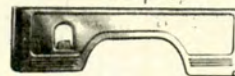
FRENTE COMPLETO "D y E"



GUARDABARROS BEDFORD



FRENTE REJILLA EXTERIOR



PANEL LATERAL ESTANCIERA



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



EXCLUSIVO!

ELECTRONICA ALFER S.A., presenta su **ALFER SOUND**, "nueva consola electrónica" con status de alto nivel de confort y diseño exclusivo.

Mediante su original botonera selectiva Ud. podrá combinar los siguientes usos: Escuchar radio con mayor alcance y calidad de sonido por su mayor potencia con 10 Watts de salida. Deleitarse con música en cassettes de hasta 2 horas de duración, podrá transformar disimuladamente su cabina en una sala grabadora, con su micrófono oculto. Si desea grabar un programa radial al mismo tiempo

que lo está escuchando, solo deberá accionar la cinta grabadora. En sus días de Camping, la conexión de un baffle a la consola le permitirá escuchar radio o cassettes fuera del coche. Puede utilizar su grabador Philips como portátil.

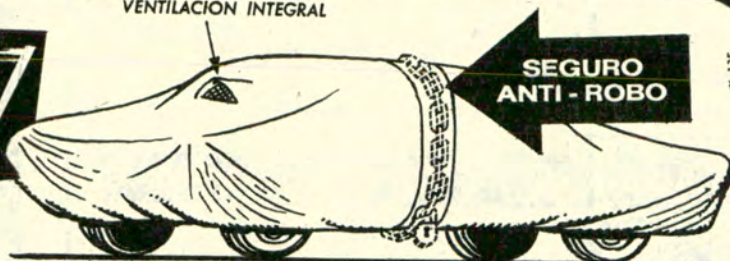
Para: TORINO, RAMBLER, CHEVY, CHEVROLET SUPER, FORD, DODGE, VALIANT, PEUGEOT 404, 504, FIAT 1500, 1600 y 600.

Fabricación y ventas
ELECTRONICA ALFER S. A.
Av. Rivadavia 10824
T. E. 64-4304, Buenos Aires

Llegó primero!

¿Porqué dejar que el sol, la lluvia, el rocío y las heladas dañen a su vehículo, si para evitarlo fué creado el TAPAUTO BRUNO? No espere más, aisle a su automóvil de los agentes climáticos, colocándole un TAPAUTO BRUNO. Su óptima confección en tela frisada con policloruro de vinilo importado y con proceso MULTIFLEX, sus soldaduras electrónicas, su ventilación integral, le garantizan más calidad y más duración por menos precio. También puede adquirirlo, a opción, con SEGURO ANTI-ROBO (Mod. Reg. N° 3004). Fabricado para todo tipo de vehículo.

VENTILACION INTEGRAL



x 135

TAPAUTO®

**AHORA CON HD 405
ALUMINIZADO QUE
RECHAZA LOS RAYOS
SOLARES**

Bruno

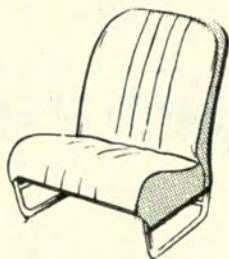
Disponemos de fundas para cubrir lavarropas.

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: LONERIA "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.

**SIENTASE COMODO
Y REALCE SU
CITROËN
con FUNDAS Y
TAPIZADOS DE
CALIDAD SUPERIOR!**



Y 691

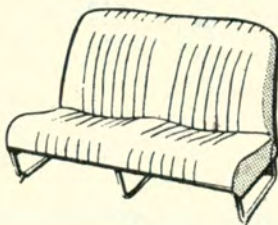
Nuevo Juego. Modelo MM para asiento enterizo y/o butacas individuales delanteras en armazones originales. Muy fino. Varios colores.

Además, como siempre, nos especializamos en "vestir de gala" a unidades CITROËN 2CV.

**TAPIZADOS
AVENIDA** S.A.C.I.F.

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

Variedad en Fundas,
Capotas, Accesorios, etc.



Saboree la mejor carne del mundo en...
LA ESTANCIA



RESTAURANTE
PARRILLA

un FOGON en
el corazón de
BUENOS AIRES

REFRIGERACION

LAVALLE 941 Tel. 35-0336

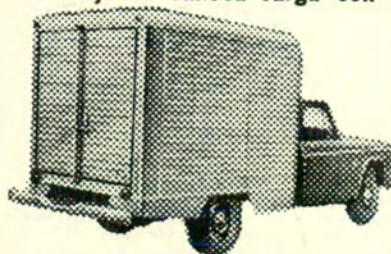
SAWAL®

Carrocerías
Furgones
Dobles cabinas integrales
Cabinas dormitorios

Solicite
representante
a domicilio

INDUSTRIAS
METALURGICAS
Wasserman
S.A.C.I.
AV. DEL LIBERTADOR 8164
TE. 70-9409 Y 9421 BS. AIRES

Proteja su valiosa carga con



El legítimo Furgón de Aluminio

SAWAL®

AUTO CLUB sugiere...

Adornos para parques y jardines



Piedras • Lajas para revestimiento y caminos • Hogares en Piedra, Granito, Onix, Cobre • Parrillas • Juegos de hierro forjado Tapizados y Azulejados • Reposeras • Sillas y mesas plegadizas • Bancos para plaza Hamacas, calesitas, toboganes • Pérgolas y columnas.

ROBERTO FERNANDEZ Y CIA.

RIVADAVIA 10902
T. E. 64-6718
BS. AIRES

AV. E. S. ZEBALLOS 3180
T. E. 624-5263
CASTELAR



Flotair
MODELO 70

SERVICIO MECANICO
PARA TODAS LAS MARCAS
SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

METRO-CAR S. C. I.

PRIMER TALLER ESPECIALIZADO EN AIRE ACONDICIONADO PARA AUTOMOTORES
NAHUEL HUAPI 3260/62 • Capital • T. E. 78-8379

CRISTALES CURVOS o PLANOS PARA AUTOMOTORES



COLOCACION EN EL ACTO
CERRAJERIA
CASA **JOSE RENTA** BILLINGHURST 2150
IMPORTADORES Tel. 82-2118 - Bs. Aires
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR



SU CITROEN AHORA MAS FUNCIONAL

Colocándole los asientos anatómicos especiales y convertibles en cama, realizados en tapicería a elección y TOTALMENTE GARANTIZADOS.

Fabrica y distribuye:
MAURICIO VITIS Y CIA. S. R. L.
Dr. Adolfo Dickman 1375/79
(antes San Blas),
Alt. Av. San Martín 2700, T. E. 59-2026



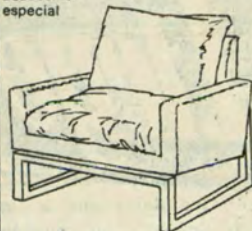
Primera Fábrica Argentina de asientos especiales fijos, RECLINABLES Y/O CONVERTIBLES EN CAMA, para todo tipo de automotor
LINEAS: Dodge, Ford, Chevrolet, Ika Renault, Pick-Up, etc.
CONSULTAS Y ASESORAMIENTOS SIN CARGO

Guiando con prudencia evitará accidentes.

LA MONTAÑA

RESUELVE
EL PROBLEMA DE
"ESOS MUEBLES"
QUE USTED
NECESITA

Socios A.C.A.
Descuento
especial



AMENABAR 2164
MONROE 4850

DEFENSAS TAMEKO

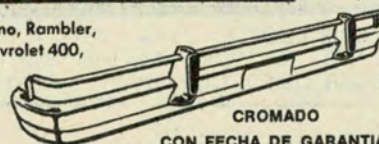
PROTEGEN Y REALZAN LAS LINEAS DE SU
AUTOMOVIL

INDEPENDENCIA 1558-66
TEL. 37-0583 - BUENOS AIRES

Colóquela
en las
casas del
ramo o en
nuestra
fábrica

Impala, Mercedes Benz, Torino, Rambler,
Valiant, Falcon, Citroen, Chevrolet 400,
Taunus, Pick Up, etc. etc.

HACEMOS DEFENSAS ESPECIALES
SOBRE TODOS LOS MODELOS
IMPORTADOS



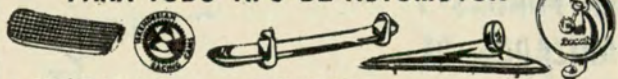
CROMADO
CON FECHA DE GARANTIA

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

EXIJA LA MARCA GRABADA

ACCESORIOS

PARA TODO TIPO DE AUTOMOTOR



- REJILLAS
- PARAGOLPES
- BAGUETAS
- ORNAMENTOS
- INSIGNIAS
- TAZAS
- VISERAS PLAST. EXTERIOR
- FAROLES
- DEFENSAS
- ANTENAS ETC.

ENVIOS AL INTERIOR EN EL DIA

ARLES S. C. A. WARNES 1255- Bs.As.
TEL. 55-7920/1035

- Use la bocina sólo en circunstancias extremas.
- Lleve consigo en condiciones reglamentarias, la licencia de conductor, la patente y el carnet de asociado del Automóvil Club Argentino, y visibles las chapas de numeración.

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

german

electrónica

eficiencia
honestidad
rapidez

AUTO RADIO

Pasacintas - Grabadores - Antenas

Servicio Autorizado: **MOTOROLA**

En su nuevo y amplio local
PARAGUAY 3882
T. E. 85-3917

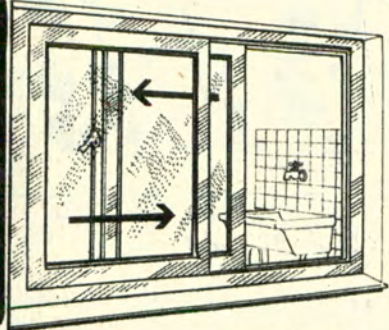
AUTOVOX
BENDIX
PHILIPS

CERRAMIENTOS DE ALUMINIO CORREDIZAS Y EN AIREADORES PARA LAVADEROS

CERRAMOS SU LAVADERO CON COLOCACION Y VIDRIOS INCLUIDOS

PROTECCIONES DE BALCON VENTANAS LAVADEROS Y TERRAZAS

LA BOUTIQUE DEL HIERRO

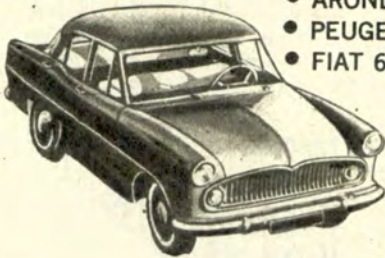


THAMES 998 - Bs. Aires - Tel.: 772-1245

REPUESTOS Y ACCESORIOS

SIMCA

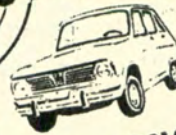
- ARONDE - ARIANE - VDT.
- PEUGEOT 403 - 404.
- FIAT 600 - 1100 - 1500 - etc.



ANTONIO PEREZ FANDIÑO

CERVIÑO 3802/04,
esq. Malabia,
Tel. 72-4817 - Bs. As.

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.



LOS CONOCE MUY BIEN...

Claro! Es una afirmación de quienes tienen experiencia en la marca. Hacemos su servicio mecánico integral desde hace años. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía. Venga con su Renault sin complejos y sabrá por qué somos distintos.

Salta 1160/64 y 1325/29
Tel. 23-8913/5673

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

FUNDAS

LIN-TAP

y... nada más!

¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO



EOOIE

CITROEN	\$ 84	m\$. 8.400	FALCON	\$ 102	m\$. 10.200
FIAT 600	" 75	" 7.500	RAMBLER Ent.	" 99	" 9.900
RENAULT	" 90	" 9.000	VALIANT	" 101	" 10.100
DI TELLA	" 94	" 9.400			

TECHOS VINILICOS - Reparaciones Generales
RIGLOS 253/55 - 99-5933 (ALT. RIVADAVIA 5100)

● Deténgase junto a los vehículos de los cuales están bajando o subiendo pasajeros.

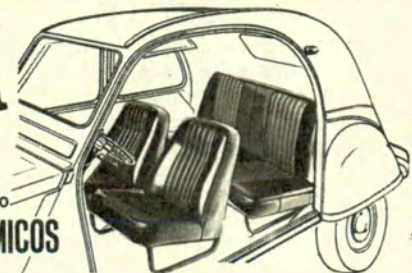
● Adopte precauciones al parar, arrancar, retroceder y doblar.

C069114

CHAPAS PATENTES

para reposición por pérdida o deterioro
Fab. M.F. BARTHE - Ameghino 1527 - 67-9790, Bs.As.

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

Solicítelos en los concesionarios **citroën**

o en **autopista s.c.a.**

TODO PARA EL INTERIOR DEL AUTOMOVIL
COCHABAMBA 2296
esquina Pichincha - T. E. 26-7096

Director gerente

El señor Carlos D. Aldao Quesada ha sido nombrado director gerente de Selecciones del Reader's Digest Argentina S.A., luego de una exitosa y larga trayectoria en esa compañía. Para integrar el Comité Ejecutivo ha sido designado director tesorero, el señor Marcos Kremzar, y director de ventas, el señor Carlos A. Yamazaki.

Italia Hotel Romanelli

Con motivo del 10º aniversario de la inauguración del Italia Hotel Romanelli, la empresa Romanelli y Mendiola S.A. ofreció una recepción en sus salones para agasajar a quienes están vinculados al quehacer turístico. Un grupo de amigos obsequió en dicha ocasión una plaqueta a la empresa. En nombre de los periodistas habló, al final de la reunión, el señor Alfredo Calisto, de "La Nación".

Prensa Técnica

"Entre Nosotros" y "Panorama", revistas interna y externa de General Motors, fueron elegidas por la Asociación de la Prensa Técnica Argentina y la Fundación Rizzuto como las mejores publicaciones de empresa durante el año 1969. El premio —medalla y plaqueta— fue entregado en un acto que se realizó en el Plaza Hotel, al señor Alberto Linares, director de ambas revistas y gerente de Relaciones Públicas de General Motors.

Perkins y Greene

Gastón Perkins y Jackie Forrest Greene fueron los encargados de llevar hasta México el Peugeot 404, íntegramente fabricado en la Argentina, que finalizó la "carrera del siglo". Se recorrieron 26.000 kilómetros a través de 27 países, y se pasó por todos los climas, altitudes y tipos de caminos que se pueden imaginar.

Lintas Publicidad

Lintas Publicidad de Argentina ha designado al señor Ernesto A. Jarzowiec como supervisor del departamento de TV, Radio y Cine. El nuevo funcionario asumirá la responsabilidad de los trabajos específicos de creatividad y producción, aplicando las últimas técnicas en esas especialidades.

Control Automático

Informa el Instituto Argentino del Petróleo que la Comisión de Control Automático organiza un curso de alta jerarquía sobre ese tema. Se realizará en Buenos Aires durante la primera quincena de diciembre, y será conducido por el ingeniero T. J. Williams, de la Universidad de Purdue, Estados Unidos, de reconocido prestigio mundial en la materia.

Bielas a México

Chrysler Fevre Argentina S. A. continúa las exportaciones de partes componentes de motores fabricadas en su planta de San Justo, provincia de Buenos Aires. Se acrecienta así su política de exportaciones, iniciada hace tiempo, y que incluye envíos a Chile, México, España y África del Sud, entre otros países. Recientemente se envió a México una partida de 6.000 bielas, que fueron embarcadas en el vapor "Nopal Rex".

24 Horas Citroen

Singular relieve alcanzó el acto de entrega de premios a los ganadores de las 24 Horas Citroën, auspiciado por los concesionarios de esa marca de automóviles. La prueba fue auspiciada por el Vicente López Automóvil Club, y se disputó en el Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Oro Automotores

Con una fiesta de remembranzas coloniales, Oro Automotores S.A. inauguró sus nuevas instalaciones para la venta y servicio integral de automóviles Fiat, en Godoy Cruz 3056, en pleno Palermo. Para referirse al acontecimiento hablaron el señor Antonio Viedma, de aquella firma, y el señor Carlos Novara, de Fiat Argentina.

Motor No. 500.000

Recientemente llegó a final de línea el motor número 500.000 producido por IKA-Renault en su planta de Santa Isabel, provincia de Córdoba. La unidad, de 1.118 cm³, tiene una potencia de 51 HP a 5.500 revoluciones por minuto, lograda por 4 cilindros en línea. Será montado en un automóvil Renault 6.

Renault 4S

IKA-Renault ha lanzado a la venta su nuevo modelo Renault 4-S, más poderoso, más rápido y más estilizado que sus antecesores. Una nueva unidad motriz de 1.020 cm³ de cilindradas, cinco bancadas y 40 HP le otorgan mayor potencia y mayor reacción. Su caja de 4 velocidades, todas sincronizadas, aumenta su efectividad en el tránsito ciudadano.

Rolex en Osaka

Montres Rolex, de Ginebra, ha creado y construido —tras largos meses de labor— el "Population Meter", complejo electrónico de 200.000 piezas, que registra, día tras día, el aumento demográfico que se está operando en el mundo. Fue instalado en el pabellón de la ONU de la Expo '70, en Osaka.

Nuevo farol

Union Carbide Argentina S. A. I. C. ha lanzado al mercado su "Bengala 70", nuevo farol Eveready realizado en polietileno de alta densidad. Su aceptación ha superado, hasta el momento, todos los pronósticos de ventas. Es liviano, compacto y prácticamente irrompible.

Cubiertas a Liberia

Se embarcó para Liberia, a bordo del "Río Tunuyán", una partida de doscientas cámaras y cubiertas Firestone "Vencedor", para transporte. Este embarque representa la apertura de un nuevo mercado para una exportación no tradicional.

Turismo

Ha aparecido el N° 94 de la Revista COTAL, dedicado en su mayor parte al XIII Congreso de la Confederación de Organizaciones Turísticas de la América latina. Dicha revista es el órgano informativo mensual de la entidad citada.

Torino TS

Fue embarcada en el vapor "Ciudad de la Plata" la unidad Torino TS, dos puertas, color marrón Córdoba, para su exhibición en la Exposición Argentina del Diseño Industrial, que se realizó en Montevideo (R. O. del Uruguay). La muestra se repetirá en el mes de agosto en la ciudad de Asunción (Paraguay), y en setiembre en La Paz (Bolivia).



Balneario

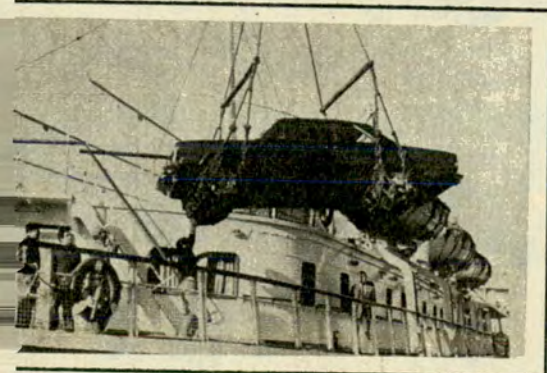
Como en años anteriores, el Parque Balneario "Frontera" habilitará sus piletas de agua purificada. Este lugar arbolado, ideal para camping, está instalado en el Camino de Cintura y la Autopista General Richieri, a sólo cinco kilómetros del centro de Buenos Aires.

Designaciones

El gerente de Ventas Automotores de General Motors Argentina, señor Sergio Poyo, anunció que ha sido designado gerente regional metropolitano el señor Sebastián Impelluso. Informó, asimismo, que los señores Acilio Tucci y Víctor Harris Smith actuarán, respectivamente, como gerente regional para la zona sud del país, y como adscripto a la gerencia de Venta Automotores.

Transporte Aéreo

En Mar del Plata se reunió la 14ª Conferencia Internacional de CITA (Confederación Interamericana de Transporte Aéreo), bajo la presidencia del vicecomodoro Marcos Möring, de Aerolíneas Argentinas. En el transcurso de sus deliberaciones aprobó los nuevos estatutos de la Entidad, cuyos puntos fundamentales son la formación de un Comité de Líneas Aéreas Latinoamericanas, bajo una tónica de integración y de análisis, y el tratamiento conjunto de problemas comunes y documentos relativos a los seguros aeronáuticos.



Modelos de carpas

En el entrepiso inaugurado por Camping Náutica Sur, en avenida H. Yrigoyen 8039, Bánfield, se exhibe doce modelos distintos de carpas tradicionales y estructurales. Presenta, además, para la próxima temporada, varios modelos de casas rodantes. Completa la exposición la clásica línea de lanchas y botes, motores fuera de borda y el más completo surtido de implementos para caza y pesca.

Becarios

En la planta Chevrolet de General Motors, en San Martín, fueron despedidos por las autoridades de la empresa once profesionales becados para realizar estudios de perfeccionamiento durante un año en el General Motors Institute, de Flint, Michigan. Esta universidad recibe anualmente a 3.500 alumnos de las distintas divisiones de la Corporación ubicadas en todo el mundo.

Exposición francesa

Entre el 14 y el 25 de octubre se realizará, en el Centro de Exposiciones de la Ciudad de Buenos Aires, una Exposición Industrial y Técnica francesa. Se presentarán los más modernos equipos y maquinarias que se producen en aquel país. Durante la exposición se realizarán conferencias y seminarios, en los que se expondrán las técnicas francesas más adelantadas en los sectores susceptible de interesar tanto a las empresas del Estado como a la industria privada de nuestro país.

Visiones de México

La delegación del Departamento de Turismo del Gobierno de México ha organizado un ciclo de conferencias, ilustradas con proyección de diapositivas, en el Salón Manuel Belgrano de Y.P.F. (Diagonal Norte 777). El 19 de agosto disertará Lía Olga Guerra Gotusso sobre "México, ¡qué hermoso eres!". El 23 de setiembre hará lo propio Mane Bernardo; el título de su disertación será: "Volviendo de México".

Agencia "Los Diarios"

El 16 de mayo de 1910 se instaló en Buenos Aires una modesta oficina que tomó el nombre de "Los Diarios" y se dedicó a la información periodística. Sesenta años después, la agencia — pionera en el servicio de recortes en América latina — continúa proporcionando sus servicios a sus cada vez más numerosos clientes.

Auto-radio

El Palacio del Auto-Radio S. A., agente de service Motorola-Autovox, cuenta con una nueva dirección comercial: Avenida Juan B. Justo 7756, con estaciónamiento propio.

50 años de Champion S. A.

Cumplió 50 años Champion S. A., la primera fábrica argentina integral para la producción de acumuladores. Las condiciones del país y su parque automotor requería, en 1920, este esfuerzo, que fue satisfactoriamente logrado por los técnicos de la empresa. Cabe destacar también que en 1957 Champion S. A. lanzó al mercado, como novedad nacional, la batería cargada a seco, solución ideal para los problemas de "stock", al transformar en perenne un producto perecedero. La empresa es, asimismo, la mayor distribuidora de Bujías Champion en el país. En 1969 se incorporó al "Champion Million Plus Club", por haber vendido más de un millón de bujías en el año, meta alcanzada por muy pocas distribuidoras en el mundo.

Instituto Santa Ana

La realización de trabajos de ensanchamiento de la avenida Libertador General San Martín, completados con la construcción de un túnel bajo las vías del Ferrocarril Mitre, a la altura de la calle Virrey del Pino, ha provocado la expropiación y demolición del Instituto Santa Ana de Belgrano, en una franja de 17,80 metros de profundidad, en todo el frente que da a la mencionada avenida. La expropiación afectó a más de un 33 % de la superficie del terreno que posee el Colegio y la demolición toma un 60 % del volumen de lo edificado. Pese a ello, las autoridades de la Congregación que dirige el Instituto Santa Ana, con la colaboración de la Unión de Padres de Familia del Instituto y la ayuda oficial y privada, han podido adquirir dos lotes contiguos a terrenos de propiedad del Colegio e iniciar en ellos la construcción de un nuevo edificio que tendrá 4.000 mts.² de superficie cubierta y que constará de cuatro plantas y subsuelo.

Pick-up Ford F-100

Ford Motor Argentina S. A. ha lanzado al mercado la Pick-up F-100, con una nueva opción de motor. Este vehículo, equipado ahora con motor Diesel, llenará un importante sector de la demanda en nuestro sector automotor. La inclusión de este motor como opcional ha sido motivo de exhaustivos estudios y experimentaciones, habiéndose logrado una óptima integración con los demás componentes de la unidad.

Camiones al Uruguay

General Motors Argentina efectuó un embarque de 60 camiones con destino al Uruguay. El valor estimado de estos camiones Chevrolet excede los 275 mil dólares, y fueron vendidos por GM Argentina a GM Uruguay para su distribución y venta por esa planta a la industria del transporte uruguayo, que anteriormente los adquiría en Estados Unidos y Europa. ▲

El Automóvil Club de Francia

Hace setenta y cinco años se fundó el primer Automóvil Club del mundo. Hacía falta mucha visión y una gran dosis de entusiasmo para encarar la organización de una institución similar. Piénsese que en 1895 el automóvil era todavía una incipiente realidad.

Fue en Francia donde tuvo lugar ese acontecimiento singular. En Francia, donde acababa de realizarse la carrera París-Burdeos. En esa época, América echaba sobre esas aventuras una ojeada, si no hostil, al menos casi indiferente. En Inglaterra se prohibía marchar a los vehículos si no iban precedidos de un peatón portando una bandera de peligro. En Alemania, Italia y Austria las actividades de ese tipo comenzaban a desarrollarse, aunque no eran aún demasiado importantes.

La prensa y el pueblo francés no veían con demasiada simpatía la circulación de los primeros automóviles. A pesar de ello, en Francia se dio carácter orgánico al agrupamiento de los cultores del automovilismo. Fue el conde Albert de Dion quien inició con entusiasmo esta idea. En 1883 irrumpió en el taller del artesano-mecánico Bouton. Juntos llegaron al acuerdo de impulsar la práctica de esa naciente actividad. Se recurrió, además, a una figura de prestigio y sólida posición: el barón de Zuylen de Nyevelt. Ya estaba preparado el terreno para concretar el anhelo común.

En el Quai d'Orsay, finalmente, un hermoso día de junio de 1895, diversas personalidades fundaron el Automóvil Club de Francia. Tuvo destacada actuación en esas gestiones, además del conde de Dion y del barón de Zuylen, el señor Paul Meyan. Se eligieron alrededor de cincuenta nombres para dar comienzo a las actividades de la institución, se prepararon los estatutos, y el 12 de noviembre de ese año tuvo lugar la primera reunión del Comité en la residencia del conde de Dion.

En la place de la Concorde

El primer hecho de importancia en la historia de la institución fue la búsqueda de un local conveniente. Se eligió un departamento ubicado en 4, *place de l'Opera*, en un segundo piso. La sede fue inaugurada oficialmente el 15 de abril de 1896.

Abrió el camino y se erigió en ejemplo para similares fundaciones en el mundo



Al mes siguiente se agregó una elegante villa en el *Bois de Boulogne*, cerca de *Bagatelle*. Era un lugar de grandes atractivos, que sirvió como primer ensayo para constituir un centro deportivo. Allí se practicaban la cultura física, la esgrima y el tennis. Ese lugar duró poco tiempo, pero fue el comienzo de lo que más tarde habría de constituir una de las actividades fundamentales del A.C.F.: la práctica de los deportes.

El crecimiento de la entidad se vio impulsado por un hecho que tuvo fundamental importancia: su fusión con el *Yacht-Club de Francia*. Nada mejor, para sintetizar el significado de esa unión, que recordar algunas líneas de los "Recuerdos de un viajero", de G. de Lafreté: "Esta asociación





2

1
Una muchedumbre visita anualmente los stands del famoso Salón, en el que se exhiben notables modelos.



2
París fue la cuna del primer Automóvil Club del mundo. El desarrollo del automovilismo industrial y deportivo de aquel país es notable.

3
El Salón del Automóvil, de fama internacional, fue iniciado por el A.C.F.

4
El conde Hadelin de Liedekerke-Beaufort, actual presidente de la prestigiosa institución francesa.



(Y.C.F.) había fomentado antaño la navegación de placer (aún tenía como presidente a un almirante), pero ya no se ocupaba más de eso. Por el contrario, era un círculo de parisien- ses muy sociables, y su entrada en nuestros salones animó las actividades internas: los jugadores de billar, de bridge, de ajedrez, de póker o de cartas continuaban en la place de la Concorde (donde ya se había instalado el A.C.F. —N. de la R.—) sus entretenimientos de la place de l'Opera, y muy pronto los miembros del Yacht Club se unieron a ellos".

En la vida del Automóvil Club de Francia tuvieron siempre particular importancia las comisiones. La Comisión de Asuntos Internos es la decana. Nació conjuntamente con la institución. Ella se encargó de todo lo vinculado con la búsqueda de los primeros locales. Su actividad es múltiple. Debe asegurar el funcionamiento de todos los servicios, y sus miembros participan, junto con el presidente y el vicepresidente de la entidad, de la marcha de la misma. Está a su cargo, muy especialmente, todo lo que se refiere a personal, mantenimiento, recepciones, etc. Es, en consecuencia, la columna vertebral de la institución.

La Comisión de Fiestas, la de Finanzas, de Deportes, de Publicaciones, de Biblioteca, etc., completan el cuadro de los equipos que se dividen las tareas del club.

La Comisión Deportiva

La Comisión Deportiva tiene una particular importancia. Sus trabajos, su actividad, sus iniciativas, han sido permanentemente fuente de prestigio para el A.C.F. La industria y el deporte automovilístico le deben, sin duda, su afianzamiento y su desarrollo.

La Comisión Deportiva tuvo nacimiento el 27 de enero de 1899, en una histórica sesión en la que fue elegido presidente el miembro de honor de la entidad, caballero René de Kniff, quien ocupó ese importante cargo durante 27 años. Es imposible resumir los múltiples trabajos realizados por la Comisión. Su actividad ha sido intensa y de vastas proyecciones: basta pensar que toda la reglamentación mundial de las competencias automovilísticas ha salido de su seno.

He aquí una breve enumeración de las pruebas organizadas en Francia hasta fines de siglo: 1894, París-Rouen; 1895, París-Burdeos-París; 1896, París-Marsella-París; 1897, París-Dieppe; 1898, París-Amsterdam-París; 1899, Vuelta de Francia; 1900, París-Toulouse-París; 1900, Copa Gordon Bennett (París-Lyon). A partir de 1896, todas estas competencias fueron organizadas directamente por el A.C.F., o bien la entidad desempeñó un relevante rol en su preparación.

La Comisión tuvo especial incidencia en grandes acontecimientos que, a lo largo del siglo XX han ido jalonando la vida del deporte interna-

cional. Puede recordarse su participación en los congresos de la Asociación Internacional de Automóvil Clubes y de la Comisión Deportiva Automovilística Internacional, en el establecimiento de un calendario Deportivo Automovilístico Internacional, en actividades vinculadas con el motociclismo, con el cronometraje, etc. Las Comisiones Técnicas, de Turismo, de Historia, etc., cumplieron, asimismo, decisivas funciones.

Las vinculaciones del Automóvil Club de Francia con los organismos mundiales son bien conocidas. En muchos casos se ha intervenido directamente en la constitución de tales entidades, ya que la historia del A.C.F. está vinculada estrechamente con el desarrollo del automovilismo y el turismo a nivel internacional.

La Federación Nacional

En 1898, el A.C. de Francia tomó en sus manos la organización de la primera "Exposición Internacional del Automóvil", que se realizó en los Jardines de las Tullerías. Participaron 232 expositores.

Al año siguiente el Salón se realizó en el mismo lugar, y, a partir de 1901, se instaló en el *Grand Palais*. Hasta 1908 el Salón fue preparado por el A.C.F., conjuntamente con las Cámaras industriales del automovilismo, que a partir de ese año se hicieron cargo íntegramente de la tarea. Queda, pues, en la historia del automovilismo, ese jalón clavado por la institución francesa.

Ya en 1905, existían en Francia 19 Automóviles Clubes regionales. Se hacía sentir la necesidad de que se agruparan para la defensa de sus intereses comunes. Nació así la Federación Nacional de Automóvil Clubes de Francia, creada bajo el influjo y con el apoyo del A.C.F. Desde 1923 la presidencia de la Federación fue ocupada, de derecho, por el presidente del Automóvil Club de Francia. El crecimiento de la Federación y del A.C.F. fue desde entonces, ejemplar.

Este esbozo histórico sólo reseña los comienzos de esa institución, que abrió el camino y se constituyó en ejemplo para similares fundaciones en todo el mundo. La relevante actuación del Automóvil Club de Francia es suficientemente conocida por quienes visitan ese país, sobre todo a través de su popular Guía Anual, elemento de imprescindible consulta para quien recorre en automóvil el vasto y bello territorio galo.

Preside hoy la entidad hermana, el conde Hadelin de Liedekerke-Beaufort, de clara visión y notables dotes para la tarea que le toca cumplir. Gran admirador de la Argentina, siente y demuestra hacia nuestro país un particular sentimiento de amistad, del cual ha dado frecuentes testimonios. Vayan a él, pues, estas líneas de homenaje a la tradicional institución, cuyo timón maneja con energía e inteligencia. ▲

Concepciones sobre Defensa Civil

por el Capitán J. CERESO

PARA AUTOCLUB

A medida que ha evolucionado la humanidad, correlativamente, en las distintas guerras que se han desarrollado hasta el presente, la intervención de la población de los países por ellas afectada se ha ido haciendo cada vez más efectiva, hasta llegar a tomar parte en forma total en el conflicto. Ya no se trata simplemente de la lucha de un ejército contra otro; actualmente interviene toda una nación, con la totalidad de sus medios y recursos disponibles para facilitar su defensa y, a su vez, poder infligir al agresor el mayor daño posible.

El aprovechamiento de esos medios y recursos para asegurar una óptima protección de la población y disminuir los efectos causados por un ataque enemigo, es lo que persigue la Defensa Civil.

La defensa civil nacional

En nuestro país, en virtud de lo determinado por el artículo 47 de la Ley N° 16.970 (Ley de Defensa), el *Servicio Civil de Defensa "es la obligación que cumplen todos los habitantes del país, que no sea el Servicio Militar, para satisfacer las necesidades de la Seguridad Nacional"*. Constituye una prestación personal, carga pública permanente e irrenunciable, que podrá ser satisfecha por contribución personal voluntaria u obligatoria. Esta última será dispuesta por convocatoria.

De acuerdo al artículo 6° de la Ley 17.192, es de responsabilidad del Ministro de Defensa impartir las instrucciones para organizar, planificar y ejecutar su empleo.

La estructura orgánica contemplada por la reglamentación de la ley, constituye la base de lo que se denomina *Defensa Civil*.

La eficiencia de esta estructura radica en las autoridades provinciales y comunales, constituyendo la verdadera base en que se apoya toda la Defensa Civil.

Se puede definir la Defensa Civil como la parte de la Defensa Nacional que comprende el conjunto de medidas no agresivas tendientes a evitar, anular o disminuir los efectos que la acción del enemigo o la naturaleza puedan provocar sobre la población y sus bienes, y contribuir a restablecer el ritmo normal de vida en la zona afectada.

El Ministerio de Defensa considera que la acción de la Defensa Civil debe ser dirigida a evitar o limitar el daño y disminuir los efectos producidos por los desastres naturales, porque preparándose para encarar tales emergencias se está en condiciones de hacer frente a las producidas por una guerra inmediata.

Los casos de estragos

Hasta tanto el Ministerio de Defensa no lo disponga, la Defensa Civil en los ámbitos provincial y local comprende las medidas y provisiones a adoptar con el objeto de proteger a la población y sus bienes, y lograr el restablecimiento, lo más rápidamente posible, de la vida normal de la comunidad, en los casos de estragos producidos por agentes naturales o de origen tecnológico.

En los distintos niveles, nacional y provincial, se ejercerá la dirección en forma centralizada. La ejecución será descentralizada.

El Ministerio de Defensa no conduce las operaciones de Defensa Civil, quedando éstas a cargo de los gobernadores de provincia, intendente municipal de la Ciudad de Buenos Aires e intendentes municipales de las provincias.

Las autoridades mencionadas tienen la responsabilidad primaria de organizar y conducir la Defensa Civil en el ámbito de su jurisdicción, y asimismo el planeamiento y coordinación de las operaciones interprovinciales e intercomunales (ayuda mutua con las comunidades vecinas).

En los casos de estragos originados por agentes de la naturaleza que sobrepasen los recursos de los municipios, la coordinación de las operaciones estará a cargo del gobernador de la provincia. El gobierno nacional intervendrá solamente cuando los daños hayan sobrepasado los recursos de aquélla y haya sido declarado el estado de "emergencia nacional". Habrá entonces una declaración directa del Poder Ejecutivo, teniendo en cuenta una evaluación de los daños, realizada durante y después de la emergencia, con intervención del Ministerio de Defensa.

Fines de la Defensa Civil:

- 1) Constituir una organización de carácter permanente que abarque todo el territorio de la Nación.
- 2) Empleo de todos los medios humanos y materiales que tengan relación con las necesidades de Defensa Civil. Esto involucra la cooperación de todas las instituciones estatales y privadas, a los efectos de un mejor aprovechamiento de los recursos normales de que dispongan el gobierno, el comercio, la industria, etc.
- 3) Disminuir la vulnerabilidad y proporcionar la protección oficial a la población civil, ante una emergencia de origen natural o tec-

nológico, aun en las condiciones más adversas.

- 4) Asegurar el cumplimiento de las medidas de autoprotección (individual y colectiva) y aumentar la capacidad de resistencia de la población.
- 5) Contribuir al restablecimiento de la vida normal de la población mediante:
 - a) Acciones previas de capacitación y educación de las personas y grupos sociales, a fin de obtener la mayor colaboración entre instituciones privadas y estatales para actuar en emergencias.
 - b) Acciones inmediatas de atención y recuperación de las personas y propiedades afectadas.
 - c) Acciones mediatas tendientes al esfuerzo conjunto para lograr la reanudación total de las actividades normales.

Zonas de Emergencia

Para hacer frente a las emergencias producidas por una inundación y a los efectos de atemperar las consecuencias de las mismas, la Defensa Civil ha considerado, dentro de la Ciudad de Buenos Aires, 4 zonas de emergencia en base a la cota de nivel: 1,50 m sobre el Riachuelo.

Las personas residentes en estas zonas, que sean afectadas por una inundación, deberán dirigirse al **Centro de Concentración**.

El objeto por el cual se establece la necesidad de dirigirse al centro de concentración es proceder a un **control sanitario y vacunación** de los mismos, con el fin de evitar de esta manera cualquier clase de epidemia que pudiera surgir como consecuencia de la catástrofe.

Posteriormente se remitirá a los refugiados a los **Centros de Alojamiento transitorios**.

Zona I: El área de esta zona está delimitada por las siguientes avenidas: Avda. Gral. Paz - Río de la Plata - Avda. Cabildo - Dorrego - Avda. del Libertador - Avda. Maipú - Dársena C. **Centro de Concentración:** Club River Plate (Avda. Figueroa Alcorta 7597).

Zona II: Dicha zona está delimitada por las siguientes avenidas: Brasil - Defensa - Avda. Caseros - Avda. Vélez Sársfield - Riachuelo. **Centro de Concentración:** Club A. Boca Juniors (Brandsen 805).

Zona III: Está limitada por las siguientes avenidas: Avda. Vélez Sársfield - Caseros - Avda. Cobo - Camilo Torres - Avda. Castañares - Avda. Varela - E. Bonorino. **Centro de Concentración:** Escuela N° 4 D. E. 19 (Avda. Sáenz 107).

Zona IV: Dicha zona está delimitada por las siguientes avenidas: Avda. Gral. Paz - Riachuelo y Escalada - Barros Pazos - Avda. del Trabajo - Directorio - Avda. Riestra - E. Bonorino - Treinta y Tres - Avda. Chicliana - Riachuelo. **Centros de Concentración:** Autódromo Municipal - Escuela N° 14 (Cañada de Gómez 4548) y Escuela Cristo Obrero (Lafuente 3242). ♣



El Convento San Bernardo, símbolo de una historia plena de singulares y trascendentes acontecimientos. Síntesis de Salta.

LA SEMANA DE SALTA



El grabado de la izquierda nos muestra la parte posterior de la Catedral de Salta. A la derecha, una tradicional recova.



Un típico telar en el patio de la casa "Alto el Molino", donde hoy funciona el Mercado Artesanal, modelo en su género.



Fervor popular y hondo sentimiento patriótico en la tierra de Güemes

El Valle de Lerma se colmó con el melodioso y triste sonido de las bagualas con que los Gauchos de Güemes recuerdan a su General. La Semana de Salta congregó una vez más, en junio, a una muchedumbre convocada para cumplir con un imperioso mandato. El Panteón de las Glorias del Norte, en la Catedral salteña, recibió emocionadas visitas, que convergieron luego en el Monumento que perpetúa la memoria del general don Martín Miguel de Güemes. Y llegaron los gauchos desde todos los fortines de la provincia: se reiteraba el culto cívico que culmina cada año, la noche del 16 de junio, con los fogones de la tradición. Allí velan sus armas los gauchos, en un contorno de regocijo popular, que a la mañana siguiente se convierte en seriedad emocionada cuando desfilan "las tropas del General".

La semana de Salta es ya un hito esencial en nuestro calendario de celebraciones nacionales. Toda clase de festejos (culturales, folklóricos, deportivos, militares) se suceden en ritmo vertiginoso. Los visitantes pueden saber cabalmente, entonces, que la famosa hospitalidad salteña no es un mito. Recorrer en esos días la ciudad capital es apasionante: el Cabildo, la Catedral Basílica (que encierra en el Panteón los restos del general Güemes y otros héroes), la Casa de los Uriburu, el Convento San Bernardo y tantas otras reliquias de un pasado glorioso, parecen adquirir un renovado encanto.

El Valle de Lerma

Las incursiones por los alrededores de la ciudad permiten captar integralmente la serena belleza del Valle de Lerma. La cumbre del Cerro San Bernardo es el lugar indiscutido para lograr una visión amplísima de esa región privilegiada. El Casino Provincial, San Lorenzo, Lesser y Los Yacones, son los habituales objetivos turísticos en las cercanías de la capital. ¿Y cómo no mencionar el Mercado Artesanal, en la casa "Alto el Molino"? La casona colonial alberga hoy trabajos en palo santo,

arcos y flechas en palo matico, redes y hamacas en fibra vegetal, yicas e investiduras de chaguar, cerámicas, tejidos, cestos, productos de cuero, trabajos de herrería artística... El viejo solar constituye, de alguna manera, la síntesis de los talleres-hogares de los artesanos que trabajan ahincadamente en el Noroeste argentino.

Las rutas de la provincia —que muchas veces son inquietantes y reveladores caminos de cornisa— conducen a los puntos neurálgicos del turismo: Cafayate, Rosario de la Frontera, San Antonio de los Cobres, Cachi y al sector septentrional, colindante con Bolivia y Paraguay, de enorme potencialidad económica y severo paisaje.

Congreso de periodistas

Este año, en coincidencia con la Semana de Salta, se realizó allí el Congreso Nacional de Periodistas, que reunió a representantes de la Federación Argentina de Trabajadores de la Prensa (FATPREN), de la Federación Argentina de Periodistas (FAP), de la Confederación de Vendedores de Diarios, del Sindicato Argentino de Locutores, del Sindicato Argentino de Televisión y de otros sindicatos similares de todo el país. Las comisiones del Congreso produjeron importantes despachos sobre unidad gremial, Bolsa de Trabajo, Código de Ética y Secreto Profesional, etc. Aparte de las actividades específicas de la reunión, los congresales e invitados especiales fueron agasajados permanentemente y recorrieron la ciudad y sus alrededores, como asimismo Rosario de la Frontera, Cafayate, Cabra Corral, Jujuy y Termas de Reyes.

El Comité Ejecutivo organizador, encabezado por el dinámico periodista Julio C. Rodríguez de la Vega (que, a su vez, presidió las deliberaciones del Congreso), invitó al Automóvil Club Argentino a enviar un redactor de AUTOCLUB.

De esta manera, la revista y nuestra Entidad renovaron los contactos que tradicionalmente la han unido a la maravillosa tierra salteña. ♣

MEDICINA

para turistas

¿Se Pueden Prevenir Los Accidentes?

“Una de las principales características de las últimas décadas es el constante aumento de la velocidad de los medios de transporte. Este signo, que representa un innegable progreso técnico, ha llegado acompañado de consecuencias poco gratas que llaman seriamente a la reflexión: una de ellas es el permanente aumento de las cifras de muertos y heridos en accidentes automovilísticos. La elocuencia de las estadísticas ha despertado en todo el mundo la inquietud de considerar sus trágicas consecuencias”. Quien así nos habla es el doctor Andrés Alberto Cassani, jefe del Servicio de Oto-Rino-Laringología, Fono-Audiología y Bronco-Esofagología del Policlínico “Profesor Aráoz, Alfaro”—comúnmente conocido como Policlínico de Lanús.

Hemos recurrido al doctor Cassani porque a su vasta experiencia en ese centro hospitalario, que se encuentra en un lugar estratégico para el estudio de accidentes (está ubicado a pocas cuadras de la dinámica avenida Pavón y recibe numerosos casos de heridos en las rutas nacionales 2 y 3), agrega su condición de hombre profundamente interesado en las formas de prevenir y atenuar esa luctuosa ola de desastres. Para ello, Cassani ha iniciado una interesante sistematización estadística, que le permite observar con mayor objetividad el fenómeno que estudia.

Las causas determinantes

Conversamos con el doctor Cassani, en primer lugar, sobre el encuadre mundial del problema. “Sorprende saber que la suma de víctimas de todas las guerras en que ha intervenido Estados Unidos —nos dice— no alcanza a superar la cifra de muertes por accidentes automovilísticos acaecidas en el lapso de quince años, y que sobrepasan el millón. A este doloroso saldo hay que adicionarle la multitud de heridos y mutilados sobrevivientes de accidentes de esa clase.

“Las estadísticas elaboradas por Alemania —agrega nuestro entrevistado—


consideran un promedio diario de 960 heridos, 450 de ellos graves, y 34 muertos. Otros países, como Inglaterra, Francia, Canadá, etc., muestran también inquietantes cifras. No debe olvidarse que muchos de los que sobreviven a esas tragedias arrastran invalidez definitiva, serias mutilaciones o deformaciones y lesiones cuyo tratamiento se prolonga durante largo tiempo”.

Para que la prevención sea posible, es menester conocer previamente las causas determinantes de los accidentes automovilísticos. El doctor Cassani cree que, en orden de importancia —y un tanto esquemáticamente—, “las principales causas son atribuibles: 1°) al conductor del vehículo; 2°) al vehículo en sí; 3°) al camino. Puede decirse sin lugar a dudas que el primer responsable de los accidentes es el conductor. En mi calidad de médico me limitaré exclusivamente a este primer punto. El conductor puede ser analizado desde tres principales ángulos: a) como individuo con una determinada capacidad física; b) como técnico de capacidad limitada; c) como ser humano con una actitud psíquica específica”.

La capacidad física

Hay ciertas condiciones físicas mínimas e indispensables que deben ser satisfechas para conducir un vehículo. Sobre el particular, nos dice Cassani que “la capacidad puede encontrarse disminuida por situaciones anormales de fácil identificación, que deben ser neutralizadas de inmediato. Las dos causas principales que producen la disminución de esa capacidad son la fatiga y las alteraciones visuales”.

“La fatiga es reconocible por un desgano y falta de interés, y poca predisposición para realizar esfuerzos —agrega Cassani—. Otras veces se presenta como un impulso que lleva a realizar esfuerzos desequilibrados o anárquicos, tratando de contrarrestar los impulsos débiles. Cualquiera de estas formas de reacción frente a la fatiga debe considerarse suficiente signo de alerta.”

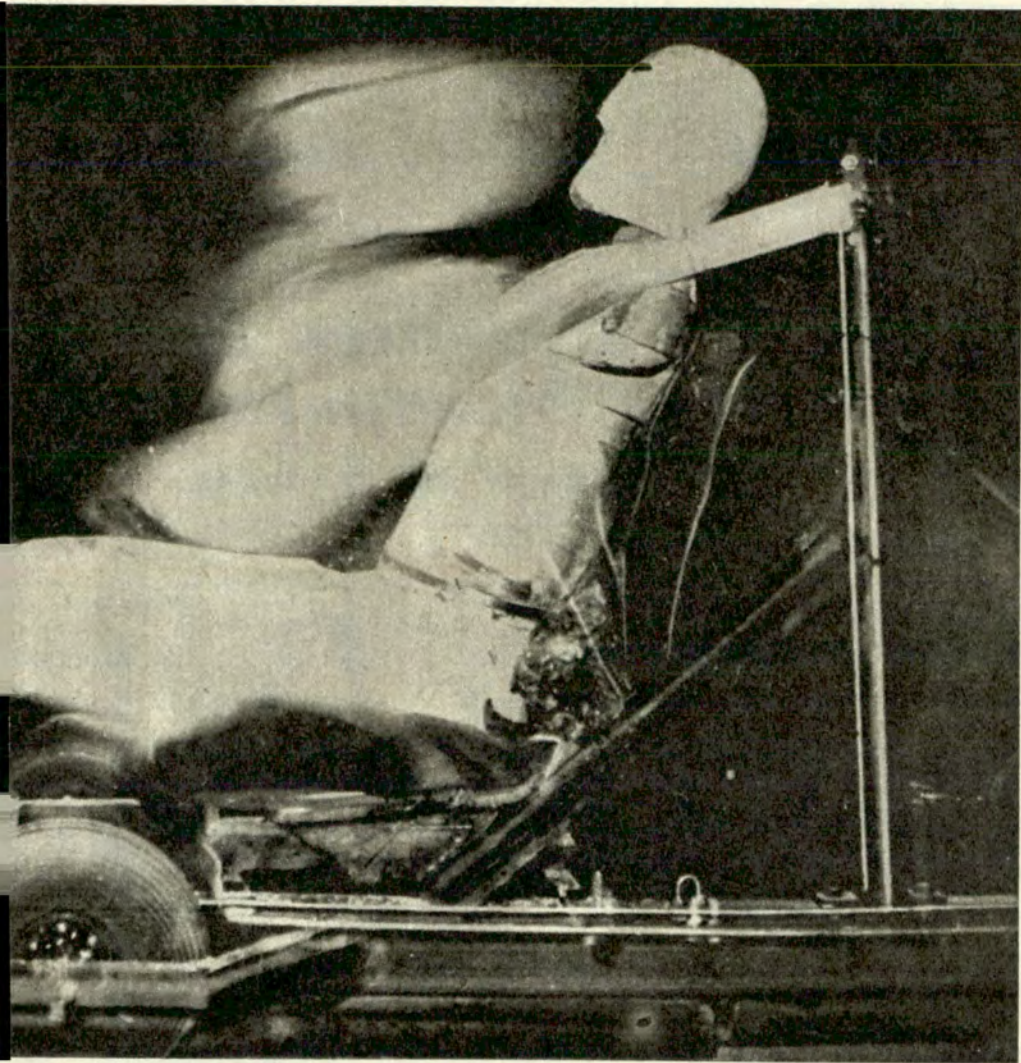


Las opiniones de un autorizado especialista arrojan luz sobre ese problema, que angustia al hombre moderno. Cifras, causas, comprobaciones. “Al menos hay que evitar males mayores”

Algunas estimaciones concretas contribuyen a aclarar el panorama: “es necesario recordar que, a una velocidad de 60 a 80 kilómetros por hora, la fatiga aparece entre los primeros 200 a 500 km de recorrido, o bien entre las 3 a 8 horas de conducción. Es importante acentuar, además, que la fatiga se acrecienta con el mayor calor ambiental (al mediodía, por ejemplo), luego de las comidas abundantes, por falta de ventilación dentro del vehículo o por el exceso de cigarrillos. Cualquiera de estas causas motivan que se produzca insuficiente irrigación cerebral, lo que incide notoriamente en la fatiga”. Y agrega nuestro interlocutor: “El conductor debe aprender a interpretar los síntomas más comunes, además de los ya mencionados: sensación de picazón en los ojos, alteraciones visuales, boca seca, sed y, fundamentalmente, la sensación subjetiva de que se está conduciendo deficientemente”.

Técnica y aptitud psíquica

“Todas las estadísticas demuestran que los conductores profesionales, a



quienes se les exige mayores grados de capacitación, tienen menos accidentes por kilómetros recorridos, que los conductores con licencias particulares", expresa Cassani, quien insiste en la necesidad de perfeccionar continuamente las técnicas de la conducción.

Los aspectos psíquicos tienen, en materia de accidentología, fundamental importancia. "El conductor lleva muchas veces una carga de agresividad, o padece neurosis o estados depresivos que contribuyen a que se produzcan accidentes, ya que la máquina es una prolongación de uno mismo. Un ser humano alterado psíquicamente, aun en forma transitoria, puede convertir su automóvil en vía de escape para sus tensiones. Esto se agrava si se agregan elementos también negativos: carreteras insuficientes, muchas veces con excesiva propaganda comercial en la periferia, que dispersa su atención, y exceso de vehículos en las rutas".

Conversamos luego sobre un tema de relevante interés: la atenuación de los efectos del choque. Dado que las condiciones generales producen, inevitablemente, accidentes, es preciso lograr que los mismos no sean tan

graves. Interrogamos sobre este particular a nuestro entrevistado. "Efectivamente —nos dice—, a través de la experiencia que hemos acumulado en el tratamiento de heridos y en trabajos experimentales sobre accidentes automovilísticos, partimos del hecho de que, al menos hay que evitar males mayores: lesiones craneales, torácicas, destrozos faciales, etc. Una de las formas para lograrlo es fijar el cuerpo de los pasajeros al interior del vehículo por medio de cinturones de seguridad".

Cinturones de seguridad

"Ciertas comprobaciones —expresa el doctor Cassani— refuerzan la importancia del cinturón. Se ha logrado establecer que reduce la fatiga y contribuye a reducir las posibilidades de traumatismos. Además, no ha sido posible demostrar que el cinturón produzca lesiones orgánicas. Por otra parte, estudios comparativos han demostrado la franca disminución de lesiones importantes en vehículos equipados con cinturones de seguridad con respecto a los que no lo llevan.

"El cinturón en bandolera, o con fijación combinada escápulo-pelviana, es aconsejable. Aun no es perfecto, y, teóricamente, puede ser más seguro en un futuro próximo."

Otra de las formas de prevención reside en las posibles modificaciones técnicas en la estructura del vehículo, que interviene como elemento traumatizante. "El cambio en el diseño del volante, tanto en su parte circular como en su eje, permitiendo una mayor elasticidad, posibilita la absorción del choque del tórax, sin que el eje actúe como una lanza. Se logra así disminuir la proporción de traumatismos torácicos. El ideal sería el manejo mediante la utilización de palancas laterales —explica nuestro entrevistado—. Esta clase de estudios han sido realizados especialmente en el *Automotive Crash Injury Reareg*, de la Universidad de Cornell, Estados Unidos. De estas investigaciones se desprende, también, que el tablero no debe ofrecer ninguna salida, y debe presentar una superficie acolchada. El parabrisas, a su vez, debe proyectarse hacia adelante, alejándolo de las cabezas de los pasajeros que ocupan los asientos delanteros. Por otra parte —continúa Cassani—, deben eliminarse los elementos sobresalientes en el interior del vehículo, y debe elevarse el asiento delantero. Esta última modificación impide los movimientos violentos de la cabeza hacia atrás y disminuye la proyección hacia adelante de los pasajeros ubicados en los asientos traseros. Hay más cambios posibles, pero los reseñados son los fundamentales".

"Se maneja como se vive"

Las reacciones del conductor frente al volante no son substancialmente diferentes del resto de sus reacciones frente a las demás contingencias de la vida cotidiana. "El aforismo «se maneja como se vive» —expresa nuestro interlocutor— tiene un profundo sentido. A ciertos individuos se les debería negar, más que la posibilidad, el derecho de conducir. El conductor que desdeña síntomas de fatiga y niega la necesidad de mejorar su técnica de manejo o la importancia de conocer las reglas de tránsito, está faltando a su responsabilidad humana, pues pone en juego su vida y la de los demás. A pesar del perfeccionamiento de los sistemas viales, el factor humano será siempre elemento principalísimo en la prevención de accidentes". ♣



Noticias y Actividades del A.C.A.

Se realizó en Corrientes el II Regional de Filiales "Mesopotamia"

DURANTE los días 6, 7 y 8 de julio próximo pasado se efectuó en el Gran Hotel Corrientes, el II Seminario Regional de Filiales —Mesopotamia Argentina—, que congregó a los representantes de la Filiales que el Automóvil Club Argentino posee en las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Jujuy, La Rioja, Misiones, Salta, Santa Fe, Santiago del Estero y Tucumán.

La estructura del Seminario comprendió una fase expositiva, con proyecciones de películas y diapositivas, y la otra consistió en un debate libre entre las delegaciones participantes, sobre cada uno de los cinco temas desarrollados. Los debates fueron conducidos por el vocal titular de la Comisión Directiva del Club, señor Jorge Eitel Collinet, quien se desempeñó como Coordinador del Seminario.

Asistieron en representación de la Comisión Directiva de la Entidad, el secretario, ingeniero Abel M. Lissarrague; el prosecretario, escribano Enrique F. Ghezzi; el presidente de la Comisión Asesora de Filiales y Delegaciones, escribano Roberto V. Vitale; los vocales titulares, doctor Ricardo E. Aráoz, escribano Eduardo Casás y el señor Jorge Eitel Collinet,

Participaron delegaciones de doce provincias

Integrantes de la delegación del Automóvil Club Argentino al II Seminario Regional de Filiales, escribano Roberto V. Vitale, doctores Ricardo E. Aráoz y Luis Petraglia, escribano Eduardo Casás e ingeniero Abel M. Lissarrague. Aparece también el inspector general de la Entidad señor Rafael Crelier.



y el vocal suplente doctor Luis Petraglia; el secretario de la Asamblea de Delegados, señor Guillermo O. Mirás, y el integrante de la Comisión Asesora de Filiales y Delegaciones, escribano Daniel Ferrari. Completaron

la delegación de la Entidad, el gerente de Estaciones, señor Carlos A. Iribarnegaray, el subgerente de Turismo, señor Guillermo Zanotti Santa, y el jefe de la División Asuntos Viales, señor Raúl Harsich.

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

Autoridades del ACA

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

Seminario Argentina

Cañada de Gómez, señor Rodolfo Fernández; Catamarca, doctor Carlos A. Acuña; Concepción del Uruguay, señor Edmundo Petroni; Concordia, señor Enrique Ricardo Delor; Corrientes, doctor Roberto A. Billinghamurst; Curuzú Cuatiá, doctor Guillermo Suárez; Eldorado, doctor Ramón Esteban Gardés; Formosa, doctor César E. Alvarado; Gualeguay, profesor Hugo H. Quattrochi; Gualeguaychú, doctor Miguel A. Boretto; Goya, ingeniero Juan A. Cedrola; La Rioja, señor Mario A. Carbone Benzi; Mercedes (Corrientes), señor Juan Hilario Vallejo; Oberá, señor Francisco Morchio; Paso de los Libres, señor Francisco Llorente; Posadas, doctor Santiago E. Galián;

Tucumán, señor Emilio Abdala; San Salvador de Jujuy, señor Pedro Mario Campos; Santa Fe, señor Ricardo F. Ribot; Santiago del Estero, señor Pablo Nicolás Gallizia; Venado Tuerto, señor Atilio Almada Commenge, y Victoria, señor Juan A. B. Mundani.

Los integrantes de la Delegación del Automóvil Club Argentino fueron declarados huéspedes de honor de la ciudad de Corrientes, por expresa resolución de la Intendencia Municipal de esa capital.

Conferencia de prensa

La víspera de la iniciación del Seminario, se realizó una conferencia de prensa, a la que asistieron representantes de la prensa escrita, así como también de los canales de televisión y emisoras radiotelefónicas de Corrientes y Resistencia. En esa oportunidad el Coordinador, señor Jorge E. Collinet, además de informar sobre los motivos de la reunión, destacó el interés del Automóvil Club Argentino por intensificar su obra en la Mesopotamia, transmitiendo también el saludo del presidente de la Entidad, quien por motivos particulares y muy a pesar suyo, no podía asistir a los actos organizados.

El apoyo y la importancia que despertó el II Seminario en la región, quedaron reflejados en la amplia difusión periodística de diarios, canales de televisión y estaciones de radio, y fundamentalmente por la presencia en los actos principales, del gobernador de la provincia de Corrientes, señor Adolfo Navajas Artaza; del ministro de Obras Públicas, ingeniero Sebastián A. Zugasti; del intendente municipal de la capital correntina, teniente coronel (RE) Néstor Lucas Braillard Pocard; del secretario general de la Gobernación, señor Luis



Habla durante el Seminario el doctor Roberto A. Billinghamurst, quien tiene a su derecha al ingeniero Abel M. Lissarrague y a su izquierda al escribano Roberto V. Vitale.

Delegados de las filiales

Los delegados de las Filiales que participaron en el II Seminario fueron los siguientes:

Presidencia Roque Sáenz Peña, doctor Antonio F. Cipolini; Rafaela, escribano Raúl A. Eguilazú Botta; Resistencia, doctor Edgardo Rossi; Rosario, señor Rafael González; Salta, doctor Sergio Cornejo Isasmendi; San Miguel de

Ing. Emilio E. J. Ferro
Sra. Sara Pradère de Gayán
Sr. Alberto E. Lee
Sr. José A. Nazar Anchorena
Dr. Luis Petraglia
Esc. Víctor G. Zemborain

Asamblea de Delegados

PRESIDENTE:
Ing. Eduardo Pous Peña

VICEPRESIDENTE:
Dr. Luis María Zambrano

SECRETARIO:
Sr. Guillermo O. Mirás

PROSECRETARIO:
Dr. Carlos A. Vaquer

Comisión Fiscalizadora de Cuentas

PRESIDENTE:
Dr. Adolfo M. Díaz

VICEPRESIDENTE:
Sr. Oscar San Miguel

SECRETARIO:
Dr. Manuel Pérez Taboada

VOCALES TITULARES:
Dr. Eduardo Astarloa
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



A. Sodá; del director provincial de Turismo, doctor Ricardo H. Leconte, y otros altos funcionarios.

Asimismo, fueron especialmente invitadas el secretario de Gobierno de la Municipalidad de Rafaela, señor Gerardo A. Piedrabuena, y el ex presidente de la Filial Corrientes del Automóvil Club Argentino, doctor Osvaldo Miguel Benítez.

Habla el Dr. Billinghamurst

La ceremonia inaugural alcanzó destacadas proyecciones, y fue prestigiada por la presencia de las autoridades provinciales y numeroso público. El acto se inició con las palabras de bienvenida del presidente de la Filial Corrientes, doctor Billinghamurst, seguidas por las del presidente de la Comisión Asesora de Filiales y Delegaciones, escribano Roberto V. Vitale, cerrando la serie de oradores el secretario del A.C.A., ingeniero Abel M. Lissarrague.

El doctor Billinghamurst, entre otros conceptos expresó:

"Teniendo en cuenta el éxito y la experiencia recogida con la realización del Primer Seminario Regional de Filiales, que se llevó a cabo el año pasado en la ciudad de Tucumán, la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino dispuso realizar este Segundo Seminario en la ciudad de Corrientes, circunstancia que me brinda el placer y el honor de dar a ustedes la bienvenida en mi carácter de Presidente de la Filial local.

"En el Seminario que hoy se inicia, dedicado a la Mesopotamia Argentina, los temas a tratarse son todos interesantes. A saber: «La obra de señalamiento del A.C.A.», «Educación vial», «Actividades turísticas en las filiales», «Plan de expansión de la red de moteles del A.C.A.», «Plan de expansión servicial del A.C.A., su difusión, y plan de obras en el orden regional».

"Su simple enunciación demuestra el acierto con que los temas fueron seleccionados para tratarse en esta oportunidad. Sin perjuicio de los problemas viales, turísticos y de servicios que existen en otras provincias, pareciera que los organizadores tuvieron principalmente en cuenta los problemas de la provincia de Corrientes.

"Y expreso este pensamiento —que es personal— sin deseos de despertar celos o preocupaciones en delegados de otras provincias.

"La habilitación del túnel Hernandarias —dijo más adelante— entre Paraná y Santa Fe, trajo como conse-

El gobernador de Corrientes, señor Navajas Artaza, recibe la plaqueta recordatoria que le entrega el secretario del Automóvil Club Argentino, ingeniero Lissarrague.



cuencia un notable aumento del tránsito de automotores por la ruta pavimentada que desde la ciudad de Paraná bordea al río del mismo nombre por la provincia de Entre Ríos, y tras de pasar por las ciudades de la Paz, en esa provincia, y por las de Esquina, Goya, Santa Lucía, Bella Vista, Saladas, Empedrado, Corrientes, y las pequeñas poblaciones de Itatí, Itá Ibaté e Ituzaingó, en esta provincia, llega a Posadas, capital de Misiones."

Destacó luego las necesidades turísticas de Corrientes, y señaló "lo acertado que resultará para nuestros intereses regionales el temario a desarrollarse en este seminario, y lo mucho, útil y eficiente que el A.C.A. puede hacer y estimular en esta zona.

"En nombre de los socios del A.C.A. de esta ciudad y de los integrantes de la Comisión Directiva de la Filial, me complazco una vez más en dar una afectuosa bienvenida a todos ustedes, junto con nuestros sentidos deseos de que las deliberaciones resulten fructíferas."

Discurso del escribano Vitale

A continuación el escribano Vitale expresó en síntesis lo siguiente:

"Continuando con una política institucional y práctica, impuesta por la dilatada dimensión de nuestro país, es decir, por las características singulares que cada región o cada zona ostenta en sus modalidades sociales y que definen sus necesidades, tenemos ahora la satisfacción de inaugurar este II Seminario de Filiales que recogerá las aspiraciones de toda la Mesopotamia y de las provincias del Norte y Noroeste argentino, en cuanto a los servicios que nuestra Institución pueda brindarles.

"Como pueden advertir los señores Delegados, el temario numéricamente breve abarca, sin embargo, por implicancia directa o indirecta, algunos de los problemas candentes que atañen al desarrollo, es decir, al progreso económico, social y cultural de nuestro

país. Poco importa que, en apariencia, la tarea que todos los días proyecta y constantemente realiza el A.C.A., dé la sensación de ceñirse a necesidades limitadas de un sector determinado de la población; poco importa esa apariencia, digo, porque la realidad es muy otra.

"En efecto, los servicios que presta el A.C.A. en materia de automovilismo y turismo, afectan e interesan a todo el país en cuanto promueven, estimulan y protegen los movimientos de uno de los sectores más dinámicos de la Nación.

"No necesito entrar en minuciosos análisis y cifras para demostrar la exactitud de lo que acabo de decir. Me bastará con señalar, por ahora, que la experiencia que hemos recogido permite afirmar que, especialmente en las regiones periféricas, diré así, de nuestro territorio, cada estación de servicio que construimos o explotamos y cada nuevo motel que abre sus puertas a los turistas, no tardan en convertirse en polos de atracción de población nueva y estable, en centros urbanos que crecen con impresionante lozanía.

"Esta obra, continuada y firme, abre extraordinarias perspectivas. De algún modo, pues, pero de modo positivo y múltiple, el A.C.A., empresa civil sin afán de lucro, está trabajando por el país y para la Nación, y es, en realidad, una genuina expresión de la capacidad de hacer y progresar que nuestro pueblo atesora.

"Y por último, permítaseme repetir palabras de nuestro querido Presidente el doctor Carman: «En esta Patria noble, nada puede ser impuesto por nadie, sino que todo debe ser querido y realizado por todos»."

Palabras del ingeniero Lissarrague

A continuación hizo uso de la palabra el ingeniero Lissarrague, quien expresó:

"En mi carácter de Secretario del Automóvil Club Argentino me resulta



Sesión de clausura:
de izquierda a derecha
aparecen el señor
Jorge E. Collinet;
el gobernador de
Corrientes, Sr. Adolfo
Navajas Artaza; el Ing.
Abel M. Lissarrague;
el intendente municipal
de Corrientes,
Tte Cnel. (RE) Néstor L.
Brailard Pocard;
el Escr. Roberto V. Vitale
y el Dr. Roberto A.
Billinghurst.

sumamente grato pronunciar estas palabras con motivo del II Seminario Regional de Filiales, y personalmente, como hijo de esta provincia, de tan trascendente acción en la historia nacional, siento una enorme satisfacción porque las deliberaciones de este Seminario se realicen en la capital de Corrientes, donde la hospitalidad y cordialidad es un signo característico de su pueblo.

"La presencia activa del A.C.A. en todo el ámbito del país, ofrece una concreta evidencia con la obra que viene realizando en los aspectos turístico, vial y automovilístico.

"Surgida como una positiva necesidad nacional, nuestra Institución no solamente se interesa en otorgar la mayor cantidad de servicios y beneficios en óptimas condiciones a sus asocia-

dos, sino que también procura brindar un aporte efectivo al desarrollo de todos los sectores de la Nación, porque una de sus premisas fundamentales de su actividad, como bien lo ha definido nuestro Presidente, el doctor César C. Carman, es coadyuvar al progreso general de la República.

"Dentro de este criterio, el Club ha procurado estimular la integración regional del país, porque considera que cobran nuevo impulso las economías zonales al promover obras de infraestructura y servicios que posibilitan la creación de fuentes de trabajo y, en general, llevan bienestar a toda la población.

"Esta orientación y las normas específicas vinculadas con la prestación servicial, unidas a la formidable ex-

pansión que desde hace más de una década viene desarrollando la Entidad, fueron tenidas en cuenta al planificar los Seminarios Regionales, cuyo éxito y resonancia superaron todas las previsiones.

"Así lo ha considerado la Entidad —manifestó luego el ingeniero Lissarrague— al contemplar sus planes y programas de expansión en la Mesopotamia y su zona de influencia. Moteles, estaciones de servicio, señalización caminera, edición de cartas turísticas son, entre otras, las realizaciones que la Institución está llevando a cabo en esta región.

"Cabe destacar la confianza de parte de las autoridades provinciales en la capacidad realizadora del A.C.A., lo que queda reflejado en la participación y colaboración que en todo momento han puesto de relieve. Este justiciero reconocimiento es extensivo a todos los organismos turísticos, viales y de otras esferas, que actúan en el orden provincial y en el municipal y que han prestado su más amplio apoyo a la política que desarrolla la Entidad."

Sesiones de trabajo

El mismo día de la inauguración, por la tarde, se iniciaron las sesiones



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

¡AHORA TAMBIEN EN MARTINEZ!

RELAXIT®

El sillón automático
para descanso
total!



12 modelos
SIN PALANCAS
SIN BOTONES
MUY COMODAS POSICIONES

Con solo la presión del cuerpo permite
adoptar la posición de "relax" completo

EN MARTINEZ
SHOPPING
CENTER
local 9

Av. Libertador 13925

EN EL CENTRO
FLORIDA 1

ESQ. RIVADAVIA

SENTADO

RECLINADO

RECOSTADO

HORIZONTAL

Descuento a socios del A.C.A.

También exposición y ventas en n/fábrica
SANABRIA 2943 - Tel. 50-4558



Noticias y Actividades del A.C.A.

de trabajo, en las que cabe destacar la activa y provechosa participación de los delegados en los debates. Ese fecundo intercambio, sin duda, constituirá un importante aporte para el desarrollo de la obra institucional de la Entidad, y, por ende, para la marcha de las Filiales del interior del país.

A la primera reunión asistieron también los señores Sodá y Leconte y en la oportunidad disertó sobre las actividades turísticas de las Filiales y sobre los planes de expansión de la red de moteles del A.C.A. el señor Zanotti Santa, quien ilustró su exposición con diapositivas y películas turísticas. En su disertación presentó un nuevo enfoque para las actividades turísticas de la Entidad, al proponer la creación de verdaderas agencias de viajes en cada Filial cabecera del interior del país.

Se refirió después a la implantación de los Jueves Turísticos en las distintas Filiales; sostuvo la conveniencia de que las excursiones a la provincia de Corrientes, no fueran enfocadas como turismo de paso, sino considerando el lugar como verdadera atracción turística, con su personalidad y bellezas propias, y la promoción en toda la República, teniendo en cuenta que se podrá llegar a la zona mesopotámica, sobre todo de Corrientes a Misiones, con nuevos caminos y los nuevos accesos desde Salta y otros puntos. Agregó que para ello era necesaria la creación de moteles, como apoyo y sustento a la corriente turística futura. Asimismo, afirmó que es necesaria la formación de verdaderos centros turísticos propios, como pueden ser Paso de la Patria, y la zona Corrientes-Misiones. Expresó que todo ello podrá realizarse mediante la acción conjunta de los gobiernos provinciales y el A.C.A., lo que permitirá encarar obras positivas para el desarrollo del turismo, tratando de crear la infraestructura indispensable.

La obra de señalamiento

La segunda sesión correspondió a los temas "La obra de señalamiento del A.C.A." y "Educación vial". Contó con la presencia del presidente de Vialidad de la provincia de Corrientes, ingeniero Manuel Valdez, y del Jefe de Construcciones de Vialidad, agrimensor Félix de Barderi. La exposición estuvo a cargo del señor Harsich, quien también ilustró sus temas con diapositivas y películas alusivas. El disertante destacó que las imágenes exhibidas mostraban ángulos desconocidos para el socio, entre ellos los aspectos industriales del señalamiento. Mencionó distintos convenios nacionales y provinciales sobre señala-

En el acto de clausura destacó el éxito del II Seminario el gobernador señor Navajas Artaza. De izquierda a derecha, el escribano Enrique F. Ghezzi y los señores Guillermo O. Mirás y Jorge Eitel Collinet.



miento y destacó la obra intensa que se realiza en materia de educación vial. Del análisis realizado acerca de los resultados del Primer Seminario de 1968, dijo el Sr. Harsich que se puso de relieve el saldo positivo del mismo en cuanto a la acción desplegada por algunas Filiales, tal el caso de Rafaela, que se pudo apreciar a través de la interesante exposición efectuada por el secretario de Gobierno de la Municipalidad de Rafaela, señor Piedrabuena, quien destacó las importantes obras puestas en marcha por la mencionada Municipalidad a raíz de las gestiones de dicha filial, y como consecuencia de lo asimilado en el desarrollo del Seminario anterior.

Plan de expansión A.C.A. - Y.P.F.

La exposición correspondiente a la tercera y última jornada, estuvo a cargo del Gerente de Estaciones de nuestra Entidad, señor Iribarnegaray. Contó con la presencia del gobernador, señor Navajas Artaza. Dio comienzo a su exposición, refiriéndose al volumen de nafta vendida por la Entidad, cuya magnitud extraordinaria es demostrativa del caudal de usuarios. Destacó seguidamente el plan de expansión A.C.A.-Y.P.F., que en sucesivas etapas involucrará la suma de m\$N 7.016 millones, el cual debía tener un ordenamiento lógico, incluso por las dificultades de instalación, reguladas por planes de vialidad, otorgamiento de bocas de expendio, etc. Todo ello deberá ser proyectado en forma escalonada a través del tiempo y de las posibilidades de concreción. Luego se refirió a planes y programas de previsión y expansión para la Mesopotamia, como consecuencia de la inauguración del Túnel Hernandarias, de las obras iniciadas del puente Corrientes-Chaco, de las futuras obras del complejo Zárate-Brazo Largo, del acceso a Salta a través de la provincia de Formosa, mediante la ruta N° 81, y de los nuevos caminos que unen a Entre Ríos con Corrientes y a ésta con Misiones. El Sr. Collinet resumió y comentó en todos los casos los temas considerados por los diversos disertantes.

Clausura del Seminario

Terminada la exposición y debate de la etapa final del Seminario se pasó a cuarto intermedio para realizar la sesión de clausura. En esta oportunidad se efectuó la entrega de placas recordativas al gobernador, señor Navajas Artaza; al intendente, teniente coronel (RE) Braillard Pocard y la destinada al ministro de Obras Públicas, ingeniero Zugasti.

A continuación el señor Collinet, en breve discurso, se refirió a las conclusiones a que se había arribado en el transcurso de las deliberaciones y especialmente a la acción del A.C.A. en los aspectos que se debatieron en las sesiones efectuadas. Formuló, por último, la siguiente declaración:

"Esperamos que éste, al igual que los anteriores Congresos y Seminarios realizados por la Entidad, haya tenido un saldo positivo, y que su resultado contribuya eficazmente a la expansión de la acción societaria y al desarrollo de las actividades de la Entidad.

"Confiamos plenamente en que las Delegaciones, a raíz de los temas tratados, puedan poner en práctica en sus distintas órbitas de acción una labor positiva, útil y dinámica, a fin de hacer conocer estas inquietudes que no son individuales, sino que forman un conjunto homogéneo de la acción política institucional de la Entidad. No obstante ser originadas en distintas zonas del país, forman un conjunto armónico que debe desarrollarse con miras, no a intereses regionales, sino a un verdadero desarrollo de interés nacional del cual el Club constituye un elemento importante a través de las mecánicas de los temas sometidos a deliberación en el presente Seminario."

Mensaje del presidente del Club

A continuación el ingeniero Lissarague, después de informar sobre los



Sobre el plan de expansión A.C.A. - Y.P.F disertó el Gerente de Estaciones, señor Carlos A. Iribarnegaray (izquierda). Se encuentra también en el estrado el Coordinador del II Seminario Regional de Filiales, señor Jorge Eitel Collinet.

motivos que originaron la ausencia del presidente del Automóvil Club, dio lectura al mensaje enviado por el doctor Carman, y que entre otros conceptos expresaba:

"A la luz de los antecedentes relativos a la actividad del Automóvil Club Argentino en todo el país y en la región mesopotámica en particular, fue un acierto elegir esta hermosa ciudad de Corrientes para llevar a cabo el segundo Seminario de Filiales que realizó la Institución. Digo esto porque esta capital, como pocas en el país, se destaca por su prestigio, acumulado a través del acontecer histórico que la tuvo por noble escenario y que tan profunda influencia ha ejercido sobre la estructuración orgánica de la República.

"Apenas dedicamos alguna atención al mapa geopolítico de esta región, advertimos que Corrientes es una especie de encrucijada feliz de rutas y caminos, y al emplear estos sustantivos no me refiero solamente a las infraestructuras materiales de los medios de comunicación, por cierto indispensables para el progreso, sino también a los valores humanos profundos sin cuya presencia la evolución de las sociedades sólo puede ser accidentada, episódica e incierta. Corrientes es, pues —insisto en ello—, una etapa y un momento crucial en el proceso orgánico de nuestro desarrollo, condición mucho más perceptible en estos días, cuando ya puede apreciarse la importancia del túnel Hermandarias y de la ejecución del proyecto en marcha del puente entre Corrientes y el Chaco. Estas dos obras ponen punto final al aislamiento de la Mesopotamia, que implicaba la fragmentación incomprensible del país.

"He analizado cuidadosamente los planes de construcciones viales en estas tres provincias, lo que ya se ha hecho, lo que está en marcha o ejecución y lo que debe hacerse ineludiblemente en el próximo decenio, en los años inmediatos. Con satisfacción de argentino veo el progreso del sistema de la Mesopotamia, tomada en

conjunto, con sus Rutas Nacionales 12 y 14, muy lenta esta última en sus progresos, con sus desviaciones, y la marginal del Paraná, que se llama 126 en Entre Ríos y que es provincial y lleva el número 27 en Corrientes, y que une las capitales de estos dos estados y establece la conexión indispensable con la Nacional 12, que avanza hacia el noroeste, hasta Iguazú, costeano el Alto Paraná. Bien: todo esto alienta mi fe, pero no disipa mi inquietud. Me parece necesario que al mismo tiempo que estamos empeñados en la conexión, a través del Pilcomayo, con la carretera Marginal de la Selva, que se encorva al abandonar los Andes para atravesar Bolivia y el Paraguay, desde Asunción a Puerto Stroessner, para enganchar después con el vasto sistema vial del Brasil, nos ocupemos también, sin pausa y con mucha prisa, en la construcción de nuestra ruta número 81, que atraviesa a la provincia de Formosa de Este a Oeste, penetra en Salta y nos abre las perspectivas horizontales del Mar Pacífico a través de la franja chilena. Y me gustaría también, como argentino, que el Gobierno nacional apoyase los casi desesperados esfuerzos de las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, para cubrir sus territorios con una red caminera que realmente se componga de caminos y no de marcas de tierra sometidas al variable arbitrio de las circunstancias meteorológicas.

"Este Seminario de Filiales, que tan exitosamente acaba de cumplir sus tareas en Corrientes, demuestra, por otro lado, que el Automóvil Club Argentino es optimista precisamente respecto del porvenir de esa obra indispensable. Y porque nos mueve esa fe en el futuro, estamos preparando todos los elementos necesarios para el progreso general, si bien los enfocamos desde el punto de vista que corresponde a la política de servicios a la comunidad, que es nuestra misión y nuestra razón de ser como Entidad y como Institución.

"Quiero decir todavía una palabra necesaria, antes de terminar: el Auto-

móvil Club Argentino no descansa. Siempre está en marcha, inclusive adelantándose al porvenir, y siempre está sirviendo a la colectividad nacional, haciendo y construyendo algo. Es justo que lo diga en este Seminario; pero más justo e indispensable aún es que diga todo el reconocimiento del Automóvil Club Argentino, a esa gran institución nacional que se llama Yacimientos Petrolíferos Fiscales, que consecuente y tesoneramente apoya y facilita nuestra obra, inspirada en la misma visión de patria que orienta nuestra acción. En nombre de nuestra Asociación y del país, una vez más le doy las gracias."

Habla el Gobernador

Finalizado el mensaje del presidente del Automóvil Club Argentino, el propio ingeniero Lissarrague puso en manos del presidente de la filial Corrientes, doctor Roberto A. Billingham, los diplomas correspondientes a los miembros de la comisión de la Filial local, lo que éste agradeció con emotivas palabras.

Por último habló el gobernador de Corrientes, con lo que se dio término al II Seminario Regional de Filiales. Dijo el señor Navajas Artaza:

"Quiero aprovechar esta oportunidad para expresar el agradecimiento de Corrientes por esta reunión que realiza el Automóvil Club Argentino.

"No quiero hacer un chiste fácil, pero esto significa que Corrientes forma parte de la República Argentina. Así debe ser, y vemos que quienes no son de acá también lo interpretan así.

"Hemos vencido el aislamiento en forma magistral y es por ese motivo que en Corrientes ese aislamiento ancestral ya está siendo histórico; ya tenemos caminos, ya los estamos teniendo. Mucho más: en este momento la provincia de Corrientes está construyendo tantos kilómetros como los que tiene hasta ahora pavimentados. Su plan alcanza en este momento a 750 kilómetros, tantos como los ya construidos.

"Si a eso agregamos el túnel Santa Fe-Paraná, el puente Chaco-Corrientes, que dentro de poco será ya una realidad, y el complejo Zárate-Brazo Largo, que confiamos que deje de ser un anhelo, estamos seguros que Corrientes, así como nuestras hermanas de Misiones y Entre Ríos, serán un campo propicio para que el Automóvil Club Argentino pueda llevar adelante con eficiencia su labor social."

Destacó por último el señor Navajas Artaza la importancia del Seminario y manifestó su esperanza de que de él surja un acrecentamiento de la acción a desplegar por el A.C.A., para que ella, en concordancia con los planes provinciales, pueda ser una realidad a corto plazo. ♠

El Gran Premio Internacional de Turismo Y.P.F. 1970

EN la sala de sesiones de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino se realizó una reunión de prensa que presidió el titular de la Entidad, doctor César C. Carman, con el objeto de informar sobre la reglamentación del Gran Premio Internacional de Turismo YPF 1970, que se realizará desde el 21 hasta el 27 de setiembre próximo, y que abarcará un recorrido de 3.776 kilómetros por nuestro territorio y partes de Bolivia y Paraguay.

Asistieron, además de las autoridades de la Entidad, el embajador doctor Juan Carlos Uriburu, quien investía la representación del Subsecretario de Relaciones Exteriores de la Nación; el señor Henry Banks, director de Competición del United States Auto Club; el señor Luis de Pabón, dirigente del Automóvil Club de Bolivia, y miembros de la representación diplomática de ese país en la Argentina; el subadministrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ingeniero Julio C. Lanfranconi; el doctor Pierpont Insrán y el ingeniero Juan Dumont, delegados del Touring y Automóvil Club del Paraguay; el veterano volante Raúl Riganti, y representantes del periodismo especializado escrito, oral y de televisión de nuestro país.

Abrió el acto el titular del A.C.A., quien luego de dar la bienvenida a los presentes, expuso en forma sucinta detalles de la prueba, y expresó que ella no sólo servirá para demostrar de modo ostensible el alto grado de perfeccionamiento alcanzado por nuestra industria automotriz sino también para fortalecer aún más —si cabe— los sentimientos de amistad que nos unen a los países por cuyo territorio se disputará parte de la prueba.

Luego habló el doctor Uriburu, quien expresó su complacencia por encontrarse en la reunión, y tuvo palabras de elogio para los organizadores de la prueba.

A continuación el ingeniero Luis de Pabón y el representante paraguayo señor Pierpont Insrán, expresaron que en ambos países las autoridades nacionales respectivas han informado que se contará con la más amplia colaboración para obtener el mayor éxito en la competencia.

Finalmente, el gerente de Promoción y Previsión del

A.C.A., señor Alberto Zanotti, y el ingeniero Rafael Sierra, de la Comisión Asesora Permanente de Automovilismo Deportivo, se refirieron a detalles técnicos de la carrera.

El reglamento

Transcribimos a continuación algunas de las más importantes disposiciones del reglamento de la prueba:

Artículo 1º — Ha sido organizada, de acuerdo en un todo a lo reglamentado en: Código Deportivo Internacional de la F.I.A., Código Deportivo Interamericano de la F.I.T.A.C., Reglamento Deportivo Automovilista de la República Argentina, y a las disposiciones del presente Reglamento Particular.

Artículo 2º — Se disputará sobre caminos de la República Argentina y de las Repúblicas de Bolivia y Paraguay, comprendiendo un recorrido total de 3.776 kilómetros, dividida en cuatro etapas, entre los días 21 al 27 de setiembre de 1970, admitidas para las Clases "A" y "B" —Grupo 2— Categoría Turismo, en la forma y especificaciones que a continuación se detallan:

Etapas

	Km
21 de setiembre: Primera etapa. Acheraral (Tucumán)-Tarija (Bolivia) . . .	974,0
22 de setiembre: Descanso y arreglo de máquinas en Tarija (Bolivia).	
23 de setiembre: Segunda etapa. Tarija (Bolivia)-Formosa (Argentina) . . .	1.215,0
24 de setiembre: Arreglo de máquinas en Formosa y cruce a Asunción (Paraguay).	
25 de setiembre: Descanso en Asunción (Paraguay).	
26 de setiembre: Tercera etapa. Asunción (Paraguay)-Posadas (Argentina) . . .	679,0
27 de setiembre: Cuarta etapa. Posadas - Corrientes - Paraná . . .	908,0
Total de kilómetros	3.776,0
Las distancias correspon-	



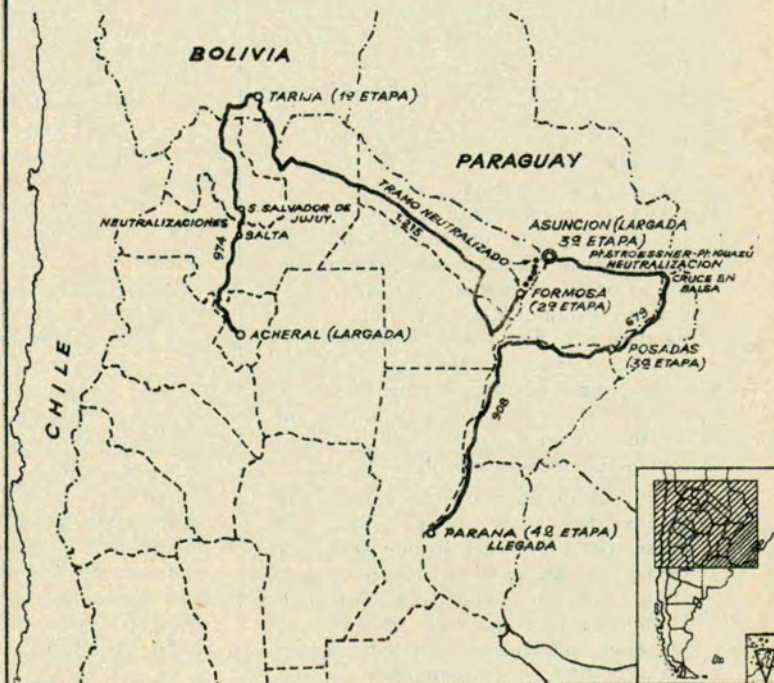
Vista parcial de la conferencia de prensa realizada para adelantar detalles de la organización de la importante prueba.

**AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO
Y.P.F. - 1970
ARGENTINA - BOLIVIA - PARAGUAY**



RECORRIDO

- 1ª ETAPA: ACHERAL (Tucumán) - TARIJA (Bolivia)..... 974 Km.
- 2ª ETAPA: TARIJA (Bolivia) - FORMOSA (Argentina)..... 1.215 Km.
- 3ª ETAPA: ASUNCION (Paraguay) - POSADAS (Argentina)..... 679 Km.
- 4ª ETAPA: POSADAS - CORRIENTES - PARANA..... 908 Km.
- RECORRIDO TOTAL:..... 3.776 Km.**



PRI ME RO

EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES



FRANCISCO CARREGAL MAZZEI

CORREDOR DE UNA IMPORTANTE COMPAÑIA DISTRIBUIDORA, AL RECIBIR EL PREMIO AL MEJOR VENDEDOR DEL ULTIMO BIMESTRE DIJO: MIS VENTAS AUMENTARON SUSTANCIALMENTE EN LA ZONA DE ALBERTI, AZUL, BRAGADO, CHIVILCOY, GENERAL ALVEAR, NAVARRO, 9 DE JULIO, PILA, RAUCH, ROQUE PEREZ, SALADILLO, SUIPACHA, TAPALQUEN, 25 DE MAYO, DOLORES, LAS FLORES, CASTELLI, TORDILLO, GENERAL BELGRANO, CHASCOMUS, PORQUE LA EMPRESA PROMOCIONA SUS PRODUCTOS POR INTERMEDIO DE TEVEDOS Y SU AREA EXCLUSIVA DE REPETIDORAS, CANAL 8 - 25 DE MAYO CANAL 5 - LAS FLORES y CANAL 3 - DOLORES.



dientes a cada una de las etapas, como así también los kilometrajes parciales y totales que figuren en las Planillas que se entregarán a los conductores, son las únicas que se tendrán en cuenta a los efectos del cómputo de tiempos y promedios y/o cualquier otra operación afín.

Será excluido o desclasificado, girándose los antecedentes a la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo (C.A.D.A.D.), a los efectos que correspondan, todo competidor que se desvíe del camino oficialmente determinado o se aparte del mismo, para acortar distancias o facilitar su cometido, salvo que por razones de fuerza mayor el Director de la prueba, con la anuencia del Comisario Deportivo General, lo hubieran dispuesto, en cuyo caso harán concretar la señalización del tramo a desviar, comunicándolo a los conductores por el medio más rápido y efectivo a su alcance.

La Dirección de la prueba, con la anuencia del Comisario Deportivo, queda facultada para alterar, modificar y/o suprimir los días de descanso que establece el presente reglamento, como asimismo el recorrido de los distintos tramos si ello fuera necesario, reservándose también el derecho de disponer en cualquier punto del itinerario otras medidas tendientes al normal desarrollo de la prueba.

Artículo 3º — Postergación o suspensión: El Automóvil Club Argentino se reserva el derecho de postergar o suspender definitivamente el Gran Premio Internacional de Turismo "Yacimientos Petrolíferos Fiscales" y/o suprimir cualquiera de sus clases, si el número de automóviles inscritos no alcanzare a cuarenta (40) en cada una de ellas o a cien (100) en total.

Artículo 4º — Automóviles admitidos - Homologaciones: Serán admitidos los automóviles de producción nacional según los Decretos 3.693/59 y 6.567/61, o importados que se encuentren homologados por la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.) y comprendidos en el Grupo Dos (2) —Coche de turismo—, de acuerdo a lo establecido en el artículo 252 del Anexo "J" del Código Deportivo Internacional.

Los automóviles participantes deberán ajustarse en un todo a las especificaciones de las Fichas de Homologación, con los cambios y montajes autorizados por el Anexo "J" y aprobadas y confirmadas por la Comisión Deportiva Internacional, para ser puestas en vigencia a partir del 1º de julio de 1970.

Artículo 5º — Clases: Los automóviles admitidos que se encuentren encuadrados dentro de lo dispuesto en el artículo anterior, serán agrupados en clases según se indica a continuación, cada

una de las cuales tendrá su clasificación y premios independientes:

Clase "A": Hasta 1.150 cc de cilindrada.

Clase "B": Superior a 1.150 cc y hasta 2.000 cc de cilindrada.

Artículo 6º — Medidas adicionales permitidas y no permitidas: Teniendo en cuenta la autonomía que el Anexo "J" del C.D.I. acuerda al Automóvil Club Nacional de los respectivos países, se establece:

- a) Permitida la colocación de protectores para los cristales de parabrisas y faros.
 - b) Oportivo instalar trabas en las puertas de los automóviles y correas en los capots.
 - c) Permitido llevar cualquier número de ruedas de auxilio y toda clase de repuestos dentro del automóvil, asegurados convenientemente, a juicio de la Comisión Técnica del Automóvil Club Argentino.
 - d) El cinturón de seguridad deberá ser obligatoriamente del tipo combinado "cinto y bandolera" o "arnés" de competición. La Comisión Técnica verificará el estado y anclaje del mismo, que en la parte inferior deberá estar adherido al piso del automóvil.
 - e) El casco de seguridad deberá ser de un tipo tal que tenga por objeto cubrir como mínimo la zona cráneo-cervical, prohibiéndose en consecuencia aquel que no responda a las características precitadas.
 - f) Los automóviles participantes lo harán en
- cuadrados dentro del Anexo "J"; por consiguiente se exigirá el cumplimiento del inciso i) del mismo (en su artículo 253), en cuanto a la *obligatoriedad de utilizar un silenciador de escape en un todo de acuerdo a sus prescripciones*. La eficacia de la insonorización no deberá ser disminuida, y debe estar en todos los casos dentro de los límites previstos por los reglamentos policiales de los países por donde se transite. A título informativo y en caso de carecer de datos, la insonorización mínima será de 83 decibeles, medidos según las normas reglamentarias en vigor.
- g) **Extintidor:** Todo Automóvil participante deberá estar dotado de un extintidor de anhídrido carbónico de medio kilogramo de contenido como mínimo, convenientemente asegurado y al rápido alcance de la mano. La carga del mismo deberá estar en vigencia, para asegurar su efectividad en caso de utilización.
 - h) La cañería del indicador de presión de nafta (si es que se utiliza) tendrá que ser del "tipo capilar".
 - i) Los tanques de combustible deberán tener su respiradero al exterior, de modo tal que aseguren en todo momento la efectiva ventilación de los mismos.
 - j) La Comisión Técnica del Organizador se reserva el derecho inapelable de rechazar cual-

La Colaboración de las Autoridades Paraguayas

EL señor Pierpont Insfrán, que con el ingeniero Juan Dumont integró la delegación del Touring y Automóvil Club del Paraguay, fue portador de la carta dirigida por el titular de aquella institución, doctor Juan B. Gill Aguinaga, al doctor César C. Carman, presidente del A.C.A.

En ella, el doctor Gill Aguinaga informa sobre la colaboración que las autoridades de aquel país prestarán en el "Gran Premio Internacional Yacimientos Petrolíferos Fiscales 1970" dispuesta por el primer mandatario paraguayo, general de Ejército, don Alfredo Stroessner. Transcribimos a continuación el texto de dicha carta.

"Mi estimado Presidente y amigo:

Después de varias semanas de ausencia de la capital,

tengo el placer de dirigirme a usted haciendo portador de esta nota a nuestro estimado doctor Pierpont Insfrán, que concurre a la Conferencia de Prensa relacionada al Gran Premio Argentino.

En este mismo día y hace pocas horas, hemos asistido a una entrevista con el Excelentísimo Señor Presidente de la República, a quien le hemos impuesto de los proyectos del Automóvil Club Argentino, sobre este acontecimiento deportivo, y de la proyección continental, y hemos obtenido del Primer Magistrado de la promesa de máxima colaboración y el deseo de que esta Prueba constituya un ejemplo de organización coordinada de los Automóvil Clubes de Argentina y Paraguay, en una magnífica manifestación de confraternidad hemisférica.

Ante esta circunstancia, y seguro desde ya, que ese esfuerzo organizativo de nuestras Entidades se concretará en un brillante éxito, y ante la trascendencia de ese evento deportivo automovilístico, nos permitimos expresarle el anhelo de nuestra Comisión Directiva de tenerlo con nosotros y de que prestigie con su presencia y la de los Miembros de su Automóvil Club, esta fiesta del deporte y la hermandad panamericana.

Al mismo tiempo aprovecho esta oportunidad para agradecerle especialmente en nombre de mi Entidad la concreción de los proyectos comunes, como el de la incorporación de las camionetas de Auxilio equipadas en el Automóvil Club Argentino, que constituye un hito imponderable que demuestra

fehacientemente el grado de amistad y cooperación alcanzado por el Automóvil Club Argentino y el Touring y Automóvil Club Paraguayo.

Al reiterarle la plena satisfacción que nos embarga al comprobar que nuestras Entidades constituyen un factor preponderante de unión y desarrollo de nuestros países, valorado ya en todos los sectores de la opinión pública, reciba usted doctor César C. Carman, los mejores augurios en mi nombre y en el de la Comisión Directiva que presido, para las futuras actividades conjuntas, y personalmente, al esperar abrazarlo próximamente, le repito las seguridades de mi mayor consideración y estima.

Fdo.: Juan B. Gill Aguinaga (Presidente), Touring y Automóvil Club Paraguayo."

quier automóvil que no presente las condiciones mínimas de seguridad, en lo que respecta a sus partes mecánicas y/o neumáticos.

De acuerdo al inciso k) del artículo 257 del Anexo "J", la Dirección de la Prueba autoriza la colocación de protectores y blindajes inferiores, siempre y cuando los mismos no conformen refuerzo de estructura y/o suspensión, a juicio de la Comisión Técnica, que dispondrá sobre el particular durante el sellado de los automóviles.

Las inscripciones se efectúan de 12 a 19 en la sede de la Entidad, Avenida del Libertador 1850, 7º piso, hasta el 7 de setiembre a las 19.

Revisación Técnica y Sellado: Clase "A": Días 9, 10 y 11 de setiembre de 1970. de 9 a 12 y 14 a 18.30 horas.

Clase "B": Días 14, 15 y 16 de setiembre de 1970, de 9 a 12 y 14 a 18.30 horas.

Automóviles observados (2ª revisión) de ambas clases: Día 17 de setiembre, de 9 a 12 y de 14 a 18 horas.

Campeonato Argentino: A efectos de la asignación del puntaje para el Campeonato Argentino de cada clase, se establecerá una clasificación independiente de aquellos pilotos que intervengan en la prueba con automóviles de fabricación argentina.

Relevamiento de la ruta: Prosiguiendo con las tareas de organización del "Gran Premio Internacional de Turismo Y.P.F. 1970", desde la sede central del Automóvil Club Argentino partió una Comisión de Relevamiento de la ruta, la que durante el transcurso del viaje adelantará detalles sobre el estado de las rutas, designa-

ción de controles de pasos y de etapas y otros aspectos que puedan ir surgiendo en la oportunidad, los que serán dados a conocer en su momento al periodismo.

Los Premios

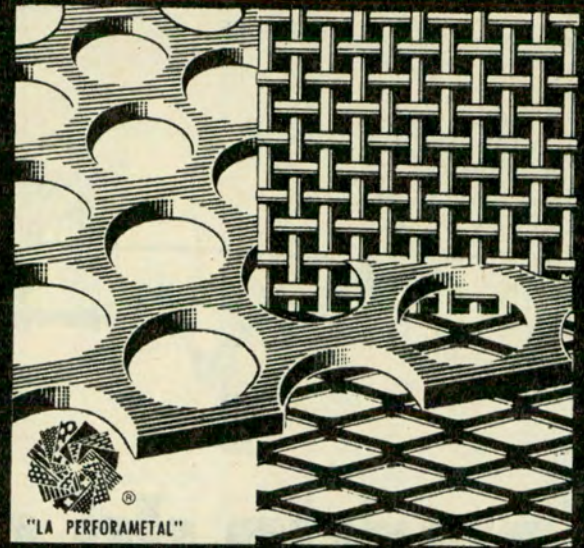
En concepto de premios, el Automóvil Club Argentino distribuirá la suma de 155.430 pesos Ley 18.188.

En la clase A, el ganador de la clasificación general será recompensado con 10.000 pesos, y 7.000 el segundo; 5.000, el 3º; 4.500, el 4º; 4.000, el 5º; 3.000, el 6º; 2.500, el 7º; 2.000, el 8º; 1.500, el 9º, y 1.000, el 10º. Además, en la 1ª, 2ª y 4ª etapa, los ganadores serán distinguidos con 1.400 pesos; 1.200, el 2º; 1.000, el 3º; 900, el 4º; 800, el 5º, y 700, el 6º, y en la tercera etapa se entregarán 1.000 pesos al 1º; 800, al 2º; 600, al 3º; 500, al 4º; 400, al 5º, y 300, al 6º.

Los participantes de la clase "B" serán premiados en la clasificación general, con estas sumas: 13.000 pesos, al 1º; 9.000, al 2º; 6.500, al 3º; 6.000, al 4º; 5.500, al 5º; 4.000, al 6º; 3.500, al 7º; 3.000 al 8º; 2.000, al 9º, y 1.500 al 10º. Por otra parte, en la 1ª, 2ª y 4ª etapa se otorgarán 1.600 pesos al ganador; 1.400, al 2º; 1.200, al 3º; 1.000, al 4º; 900, al 5º, y 800, al 6º, y en el tercer tramo, 1.200 pesos al 1º; 1.000, al 2º; 800, al 3º; 600, al 4º; 500, al 5º, y 400 pesos al 6º.

En todos los casos los copilotos recibirán el diez por ciento de las sumas que se adjudiquen los conductores de las máquinas mejor clasificadas en cada etapa, y en la clasificación general de la competencia. ▲

CHAPAS PERFORADAS METAL DESPLEGADO TELAS METALICAS



ESPECIALISTAS - CONSULTENOS

SHULMAN HNOS. S.A.I.C.

Avda. BELGRAND 949 - Bs. As. Tel. 38-8526/8633/1467/1678/9970

SEGURIDAD



ANTIRROBO

PATENTES MUNDIALES
INDUSTRIA ARGENTINA

NEIMAN®

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



Momento en que el Presidente de la República del Paraguay, general de Ejército D. Alfredo Stroessner, recibe el saludo del señor Amado A. Artaza, secretario del Touring y Automóvil Club de ese país. En el centro, el doctor Juan B. Gill Aguinaga, titular de la mencionada institución paraguaya.



CHEROKEE



NAVAJO



Servicio de aviación



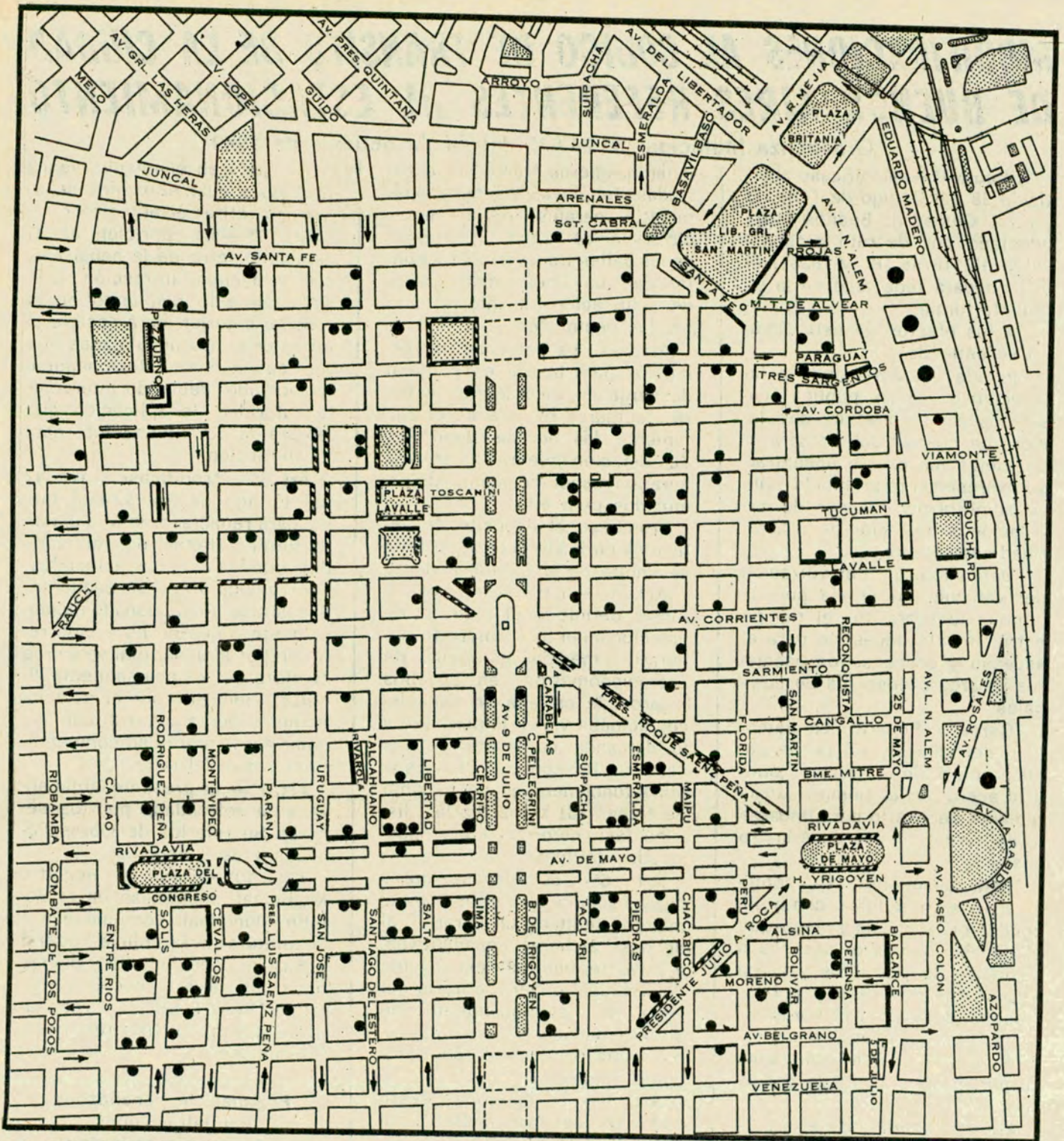
EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO BRINDA ACTUALMENTE UN BENEFICIO QUE MATERIALIZA LOS OBJETIVOS QUE LA INSTITUCION FIJARA A SU SERVICIO DE AVIACION, EN OPORTUNIDAD DE SU CREACION.

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



¿DONDE ESTACIONAR?

- PLAYA DE ESTACIONAMIENTO
- ESTACIONAMIENTO LIMITADO EN HORARIO (ESTACIONOMETROS)
- ESTACIONAMIENTO PERMITIDO LAS 24 HS.

Los crecientes problemas de estacionamiento que se presentan en la zona céntrica de la ciudad de Buenos Aires motivan permanentes consultas de los socios de la Entidad. Por tal causa, se ha estimado conveniente divulgar las posibilidades que en tal sentido tienen los automovi-

listas. Se indican en el plano los lugares que en dicha área se destinan al estacionamiento de vehículos, sean playas o sectores de la vía pública donde esté permitido dejar el vehículo durante las 24 horas, o aquellos donde esté limitado mediante la utilización de estacionómetros.

Al dorso, se transcribe la Ordenanza Municipal que ha modificado el Código de Tránsito de la ciudad de Buenos Aires en lo que se refiere a estacionamiento. Su lectura aclarará aspectos esenciales de ese problema en el área metropolitana.

MODIFICACIONES AL CODIGO DE TRANSITO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES REFERENTES AL ESTACIONAMIENTO

Ordenanza Municipal N° 24.635 del 14 de octubre de 1969

Artículo 1° — Modifícase el artículo 38 del Código de Tránsito para la Ciudad de Buenos Aires adoptado por decreto ordenanza N° 12.116/48 (B. M. 8381) el que quedará redactado en la siguiente forma:

"A los efectos de este Código se entiende por:

"Parada: La detención de un vehículo en la vía pública ocasionada por razones de circulación, de control del tránsito, o de fuerza mayor. De encontrarse expresamente prohibida, sólo se admitirá por razones de circulación o indicación de la autoridad competente.

"Detención: La inmovilización del vehículo en la vía pública junto a la acera por el tiempo estrictamente necesario para el ascenso y descenso de pasajeros y carga o descarga de equipajes.

"Carga y Reparto: La detención del vehículo en la vía pública con o sin conductor, junto a la acera por el tiempo estrictamente necesario para la carga o descarga de mercaderías o cosas.

"Estacionamiento: La detención en la vía pública, con o sin conductor, por más tiempo que el necesario para el ascenso o descenso de pasajeros y carga o descarga de cosas y por un lapso no superior a 12 horas.

"Depósito: El estacionamiento de un vehículo en la vía pública por más de 12 horas consecutivas."

Art. 2° — Modifícase el art. 24 del Código de Tránsito el que quedará redactado en la siguiente forma: "Art. 24: Ascenso y descenso de pasajeros: El ascenso y descenso de pasajeros a los vehículos automotores y de tracción a sangre, deberá hacerse junto a la acera de la derecha o al límite del mismo lado de la calzada en arterias de doble sentido circulatorio; en las de sentido único se permitirá hacerlo junto a ambas aceras salvo que disposiciones específicas lo prohiban. No se permitirá tomar o

dejar pasajeros frente a las entradas de playas de estacionamiento, garajes, ni a menor distancia de cinco (5) metros de las calles transversales a contar de sus líneas municipales de edificación ni interfiriendo sendas peatonales."

Art. 3° — La detención de vehículos para operar en carga o descarga de mercaderías deberá efectuarse respetando estrictamente las normas generales de estacionamiento y en los horarios específicamente determinados para ello.

Prohíbese el depósito de vehículos en la vía pública en todo el ámbito de la Capital Federal.

Art. 4° — Implántase con carácter definitivo el sistema de estacionamiento "limitado en horario" medido por medio de "estacionómetros" en aquellos lugares de calzada en que sus condiciones viales lo permitan y la demanda por parte de los usuarios lo requiera. Dicho sistema funcionará en un máximo de trece (13) horas diarias distribuidas conforme a las necesidades del lugar.

Art. 5° — Establécese como lapso máximo para el estacionamiento "limitado en horario" el de dos (2) horas consecutivas, a cuyo término el responsable del vehículo deberá retirarlo del lugar de estacionamiento, no permitiéndosele volverlo a ocupar hasta transcurrida una hora como mínimo.

Art. 6° — En las zonas destinadas al "estacionamiento limitado" medido por medio de "estacionómetros" los automotores deberán ser estacionados en las siguientes condiciones:

- a) Estacionar correctamente dentro de los espacios demarcados frente a cada aparato, y conforme al señalamiento ilustrativo instalado en el lugar.
- b) Depositar en el aparato el dinero que establezca la tarifa, que sólo autorizará el estacionamiento del vehículo durante el lapso

fijado en el mismo, vencido el cual, el usuario deberá retirar el automotor.

Art. 7° — La aparición en el estacionómetro de la señal roja con la leyenda "Infracción" o la violación a lo dispuesto en el artículo anterior, hará pasible al infractor de las penalidades que correspondan por estacionamiento indebido, debiendo intervenir la autoridad de aplicación que labrará la correspondiente acta de infracción.

Art. 8° — Modifícase el Art. 42 del Código de Tránsito el que quedará redactado de la siguiente forma: "Retiro de vehículos depositados o mal estacionados: Todo vehículo que se encuentra depositado o estacionado indebidamente o que no haya sido retirado por el usuario al vencerse el plazo de 'estacionamiento limitado' indicado por el estacionómetro podrá ser retirado del lugar por la autoridad competente, a costa del infractor.

Art. 9° — La presente Ordenanza será refrendada por los señores Secretarios de Obras Públicas y de Economía.

Art. 10° — Dése al Registro Municipal, publíquese en el Boletín Municipal, comuníquese a la Jefatura de la Policía Federal y para su conocimiento y demás fines pase a la Dirección General de Obras Públicas y a la Administración de Inmuebles y Concesiones.

Régimen de penalidades por infracciones de estacionamiento

Ordenanza N° 24.423 del 16 de julio de 1969.

Art. 91 — Estacionar en lugares prohibidos, o en segunda u otras filas, o sobre la izquierda, o sobre las aceras, o en lugares señalizados o empujando vehículos, con multa de m\$N. 3.000 a m\$N. 10.000.

Art. 92 — Estacionar indebidamente exceptuando los casos precedentes, con multa de m\$N. 2.000 a m\$N. 10.000. ▲

**muchas gracias
por premiar
una
obligación!**



Y por alentar así nuestra vocación de brindar los mejores espectáculos a todos los hogares argentinos.

Nuestro sincero agradecimiento a A.P.T.R.A., Asociación de Periodistas de la Televisión y Radiofonía Argentinas, y al Semanario "ESQUIU".

MARTIN FIERRO

- NORMA ALEANDRO
Actriz dramática
- "COSA JUZGADA"
Teleteatro unitario
- JUAN CARLOS GENE
Autor
- FEDERICO LUPPI
Actor dramático
- JUAN CARLOS MARECO
Animador
- FIDEL PINTOS
Actor cómico
- DAVID STIVEL
Director


MENCIONES ESPECIALES

- CABALGATA DEPORTIVA
Programa deportivo
- HORACIO MALVICINO
Dirección musical
- REINO SALVAJE
Mejor programa filmado en el exterior

CRUZ DE PLATA

- ALFREDO ALCON
- NORMA ALEANDRO
- DARIO CASTEL
- "COSA JUZGADA"
- JUAN CARLOS GENE
- "JAUJARANA"
- JUAN CARLOS MARECO
- MARILINA ROSS
- JUAN CARLOS ROUSSELOT
- DAVID STIVEL

Plaqueta de honor de A.P.T.R.A. al Canal con mayores realizaciones culturales en 1969.

TELEONCE 



Se celebró el "Día del Empleado" y el 66º aniversario de la Entidad



El señor Federico Lajud entrega su distinción al señor José Rama Alvarez, que cumplió 38 años de servicios.



También recibió su distinción el subgerente de Turismo, señor Guillermo Zanotti Santa (35 años de servicios).

EXTRAORDINARIO brillo alcanzó la celebración del Día del Empleado del Automóvil Club Argentino, que se festeja anualmente en coincidencia con el aniversario de la Entidad, la que en esta oportunidad conmemoró el 66º aniversario de su fundación. La reunión se efectuó en el salón de actos de la sede central, y asistieron a la tradicional fiesta de camaradería todos aquellos que con su esfuerzo y dedicación constante contribuyen cotidianamente a engrandecer y prestigiar la obra de proyección nacional e internacional que realiza el Automóvil Club Argentino.

La simpática celebración reunió a autoridades, funcionarios, empleados de todas las categorías, concesionarios y titulares de Estaciones Adheridas, así como también a numerosos invitados especiales de instituciones vinculadas estrechamente a la Entidad.

Como es habitual durante el curso de la reunión, se efectuó la entrega de las distinciones a los colaboradores que se desempeñan en el Automóvil Club Argentino o están vinculados al mismo, desde hace 20, 25, 30 y más años en distintos planos del escalafón.

Durante el desarrollo de la fiesta hablaron el vicepresidente 1º de la Entidad en ejercicio de la presidencia, señor Federico Lajud y el gerente de Administración señor Hugo Montiveros.

PALABRAS DEL SR. LAJUD

En su discurso, el vicepresidente 1º de la Institución señor Federico Lajud, entre otros conceptos manifestó:

"Aunque esta celebración está fijada por el calendario y casi podríamos decir que es rutinaria, cada vez que nos reunimos para festejar el aniversario del nacimiento de esta Institución —y el día del empleado del

A.C.A.—, no puedo evitar una sensación parecida a la de quien, andando los caminos, se detiene de pronto para reflexionar sobre las etapas que dejó atrás e imaginar la inacabable cinta de plata de la ruta que lleva hacia adelante, hacia el destino que persigue y que desea. Todos los años hacemos ese alto, y dado el ritmo de nuestra marcha, nos sentimos casi sorprendidos de hallar este minuto de fiesta para poder mirar en torno nuestro y pensar sobre lo que hemos hecho como una preparación para poder adelantarnos al porvenir planeando lo que tenemos que hacer.

"De todas maneras, esta hora es para las autoridades, dirigentes y socios del Automóvil Club Argentino, una fuente de satisfacción cierta, no sólo porque sentimos como un premio la tarea misma que entre todos estamos realizando, sino también porque percibimos el estímulo, la colaboración y la solidaridad que nos llega de los hombres y mujeres que nos acompañan con su esfuerzo, su dedicación y su talento en todos los planos de nuestra actividad social, inclusive en todos los niveles y jerarquías que integran el complejo vivo que se llama personal del A.C.A."

Servir al país

"Esta solidaridad en la tarea de servir al país —agregó—, es la que da un tono particular a la acción del Club en beneficio de la comunidad nacional, acción de la que no esperamos ni recogemos compensación alguna de carácter lucrativo, como todos saben. Quiero decir, que estamos trabajando para la Nación como una gran empresa de servicios, con todo el orgullo legítimo que nace de la certeza del deber cumplido y sin la limitación que necesariamente emana del afán de obtener la contrapartida,



Se refirió a las fechas celebradas el vicepresidente 1º, señor F. Lajud.



En nombre de quienes recibieron distinciones habló el señor H. Montivero.



El señor Guillermo O. Mirás felicita al gerente señor Alberto Zanotti, que cumplió 34 años de servicios.



La señora Delia Haydée L. de Gisbert es felicitada por el señor Lajud por sus 25 años de actuación en el Club.



El señor Osvaldo J. Calvo (37 años de servicios) recibe un abrazo del cap. de navío ing. Luis M. A. Gianelli.

que es la ganancia. Nuestros títulos están escritos con la idea de ser útiles, sin pedir nada en cambio, y sólo a esta idea y a este objetivo nos atenemos mientras vamos avanzando.

"Precisamente esta inspiración orientadora, que vemos compartida con tanta decisión como generosidad por los hombres responsables de la tarea administrativa y por el numeroso cuerpo del personal que lo secunda, nos lleva a preocuparnos constantemente del status de quienes lo componen, para mejorarlo en la medida posible y que autorizan las leyes del país, o para abrirles nuevos horizontes y caminos de ascenso dentro de la amplia órbita que nuestra acción servicial abre como realidad y como perspectiva. Y aún cuando esta Institución —debo repetirlo— no es una empresa industrial ni comercial, las razones que acabo de exponer nos inducen a buscar todos los medios que nos son permitidos y todas las oportunidades a nuestro alcance, para premiar con retribuciones adecuadas a ese personal que colabora con fe en la tarea común. En cierto modo y en medida concreta, es buena prueba de ello la resolución adoptada por las autoridades del Club, en virtud de la cual se asignará una bonificación de medio sueldo que será agregado a las retribuciones normales que serán abonadas el corriente mes.

"Pienso que esto debe constituir un aliciente para todos; pero estoy seguro también que lo es el hecho de poder reunirnos en ocasión como ésta para afirmar la política servicial que el Automóvil Club Argentino se ha propuesto cumplir y está cumpliendo. Es ésta una satisfacción que no nace de un sentimiento gregario, de una asociación impersonal, sino de la certidumbre de que todos estamos cooperando en la eminente, digna y patriótica tarea de servir al país y empujar hacia adelante el progreso de la República.

"Es esa certidumbre lo que nos proporciona la fuerza moral necesaria para realizar cuanto estamos haciendo y enfrentar todas las dificultades. Para esto también, al mismo tiempo que planeamos obras para hoy y para mañana, e invertimos todos los excedentes que nuestra acción común arroja en cada ejercicio anual para perfeccionar y dilatar el ámbito servicial del Club, hemos efectuado una reestructuración completa de la administración, asignando jerarquías y responsabilidades definidas, y abriendo también nuevas posibilidades y perspectivas para quienes nos acompañan."

No estamos solos

En otro momento de su discurso el Sr. Lajud expresó: "Bien sabemos, por otra parte, que no estamos solos en esta gran empresa nacional. Hace muy pocas semanas, esta Institución ha renovado sus convenios con Yacimientos Petrolíferos Fiscales, esta entidad ejemplar en el historial del progreso dinámico del país. Y no sólo hemos obtenido la ratificación de un apoyo que nunca nos ha faltado, sino que aquél inclusive se traduce en una dimensión patrimonial que permitirá al A.C.A. llevar a cabo un plan gigantesco, diré así, para el momento, la protección y el apoyo práctico al turismo y a los automovilistas, en todo el territorio nacional. Fruto de este plan serán nuevas estaciones de servicio y obras anexas que completarán la red de nuestros centros de asistencia. Agradecemos a Yacimientos Petrolíferos Fiscales con profundo sentimiento patriótico su actitud y su política, que tiende a concretar un generoso sueño común en una realidad perceptible. "Agradecemos también a la Caja Nacional de Ahorro Postal, el Banco

de la Nación y a la Dirección Nacional de Vialidad, su comprensión y colaboración; pero muy especialmente hago llegar en nombre del A.C.A. y de sus asociados, nuestro reconocimiento a los gobiernos, las Direcciones de las provincias, que con tanta decisión nos están brindando su apoyo para que juntos podamos trabajar en el desarrollo de la República."

HABLA EL SR. MONTIVERO

El gerente de Administración, señor Hugo Montivero, expresó:

"Esta nueva reunión, con la que anualmente celebramos el aniversario de la Entidad y el Día del Empleado del Automóvil Club Argentino, cobra hoy para nosotros, quienes además festejamos el cumplimiento de un largo ciclo de trabajo, una dimensión que nos sensibiliza y nos lleva a percibir con toda claridad el profundo significado del acontecimiento.

"A lo largo de nuestros años de labor fuimos testigos, en otras tantas oportunidades, del reconocimiento que se ofrecía a quienes habían iniciado mucho antes que nosotros su paso por la Institución que nos cobija. Y en cada una de esas emotivas ocasiones, brindábamos a los homenajeados el calor de nuestra simpatía y aprecio por lo que percibimos como un trascendental y significativo suceso en la vida de cada uno de ellos, pareciéndonos, sin embargo, un tanto distante el momento en que habríamos de ocupar ese mismo lugar al cabo del tiempo.

"Hoy estamos ubicados en la feliz situación de agradecer a la Institución toda, su presencia para celebrar nuestro propio y esperado aniversario. Ello nos proporciona la emoción que esti-





Noticias y Actividades del A.C.A.

mula la memoria y hace aflorar, en el presente, los recuerdos que creíamos muy guardados en la intimidad de nuestros corazones.

"Es así como vemos al Automóvil Club Argentino de hoy; una multitudinaria sucesión de pequeños y grandes acontecimientos traza la parábola que une este presente con el de la Institución que un día nos abrió sus puertas, las que traspusimos con las mentes jóvenes llenas de ilusiones, para servirnos como sendero en el que queríamos transitar nuestra vida.

"Y la transitamos. Y tuvo, como impone el natural devenir de los sucesos, sus momentos de alegría y de tristeza, sus etapas de ansiedad y sus días de satisfacción. Es que no podemos decir que hemos trabajado en el Automóvil Club Argentino; sería una expresión limitada y estrecha. En realidad hemos vivido con él o, por mejor decirlo aún, hemos vivido en él. Y así nos hemos desarrollado y madurado, sintiendo como propios los acontecimientos que lo conmovieron. Por ello, hoy sentimos la inmensa alegría de permanecer a su lado, como con un viejo amigo, viendo el feliz resultado, de singular trascendencia, de una evolución que con recogido hemos compartido y a la que cada uno de nosotros aportó todo cuanto de sí podía ofrecerle.

"Y en esta sucesión de imágenes no podía estar ausente el afectuoso recuerdo para aquellos que hoy ya no comparten nuestra diaria labor. ¡Cómo olvidarlos, mis amigos...! si muchos de ellos alentaron los ideales de nuestra juventud, legándonos, al mismo tiempo, el fruto de su experiencia."

A la juventud

"Como ayer —continuó— cuando fuimos testigos de homenajes similares a los compañeros que nos precedieron, en este día también hay hombres jóvenes y esperanzados que nos escuchan; que están a nuestro lado comenzando a abrir su mano para recibir en ella la que nuestro Club le tiende. Son los hombres que habrán de unir gran parte de su destino al del Automóvil Club Argentino; son los que agregarán sus huellas al mismo camino que nosotros recorreremos y que continuarán dando impulso a las etapas que, con el transcurso del tiempo y cada vez más, irán confundiendo los objetivos de esta Casa con los suyos propios; son los que mañana estarán pronunciando similares conceptos, con idéntica emoción a la que hoy tan hondamente sentimos nosotros. A esa juventud, hoy como ayer dueña de su futuro, y en la que el Club confía plenamente, le expresamos nuestros fervientes votos de venturosos días.

"Por todo ello, en nombre de todos los que recibimos este agasajo, ya sean los que estamos presentes como los que lo celebran en sus puestos de trabajo en todo el ámbito del país, expreso al Automóvil Club Argentino mi más profundo reconocimiento, agradeciendo al mismo tiempo a nuestros compañeros de labor y a los invitados especiales que, con su presencia, han dado realce a este aniversario. Nada más."

MENSAJE DEL PRESIDENTE

El presidente del Automóvil Club Argentino dirigió un mensaje desde el exterior al vicepresidente 1° en ejercicio de la presidencia, Sr. Federico Lajud, con motivo del 66° aniversario de la Entidad y de la celebración del Día del Empleado, concebido en los siguientes términos:

"Ruégole transmitir mis cordiales saludos a socios, dirigentes y personal en esta celebración nuevo aniversario institución, expresando mi fe en el porvenir y en la acción que todos en común estamos desarrollando en beneficio del país." César C. Carman.

Entrega de Distinciones

Como lo hemos señalado, durante la cordial fiesta de camaradería se entregaron distinciones a funcionarios, empleados y concesionarios de la Entidad. La nómina del personal que las recibió es la siguiente:

20 años de servicios: Osvaldo Angel Piatti, Moisés Posada, Juan Alberto Cricchiutti, Enrique Guayan, Fermin Dionisio Burrone, Aureliano Antonio Quiñones, José Echavarría, Félix Teófilo Beracochea, Arnoldo José Damas, Edelmiro Agustín Giordano.

25 años de servicios: Hugo Montive-ro, Melecio García, Nemeccio Echevarría, Sergio Bruschetta, Facundo Lorenzo Peralta, José Galarza, Ricardo Tellechea, María Luisa Anatasia Pazo, Juan Antonio Vieitez, Nicolás Angel Romano, Miguel Ro'dán, César Carlos Martínez y Favi, Neriz Cepeda, Federico Hipólito Durán, Pascual Depierre, Enrique Jaraboa, Pedro Félix Rafael Nadal, Raúl Sánchez, Adolfo Francisco Juan Malarini, Arnoldo Branda, Delia Haydeé L. de Gisbert, Juan Carmelo Scarfo, Tomás Leonardo Magno, Bernardo César Franchino, Rodolfo Alberto Rivolta, Menelio María Domínguez, Leonardo Lucianna, Alberto Jorge Sbamba, Héctor Gregorio Herrera, Abdón Manuel Correa, Dámaso Oscar Ruiz, Jorge Reynaldo Etchart, Juan Carlos Silva.

30 años de servicios: Sixto Zorrilla, Héctor Oscar Acosta, Carlos Enrique Vedia, Osvaldo Arrastía, Domingo Arias, Rafael S. Capuano, Juan Fernández Suárez, Angel R. Nervi, Roberto F. Galasio Gamena, Roberto I. Barros, Amalia G. Demaestri de Costa, Antonio Seljas, Jorge Pont, Darío Visentini, Edmundo Mastrángelo, Francisco García Azorin, Gregorio Luis Martín, Francisco Sánchez.

31 años de servicios: Angel Carone, Raúl Miranda Gaete, Germán L. Graesser, Romualdo Corvela, Carmen Silvia Loza, Aurelio Meckievi, Sabas Araya, Renato Marchione, Juan Martín Daun-

benfeld, Antonino Díez, Raúl Harsich Arnoldo Nocetti, Manuel López Varela 32 años de servicios: Marcelino Pérez, Rodolfo Landi, Agustín Font, Juan A. Maggi, José Fernández Baños, Antonio Di Piero, Leonor F. de Blanco, Venancio Martínez, Horacio Meizoso, Jorge Metellones, Pedro Varela.

33 años de servicios: José Vargas, Benjamín del Rey, Roberto Núñez, Eduardo Canabal Huber.

34 años de servicios: Alfredo Pellegrini, Emilio Alea, Manuel Palomares, Alberto Zanotti, Pedro Aznarez, Ricardo Calabrese, Víctor Manuel Sabbatella, Trifón Almirón.

35 años de servicios: Paulino Zap-pone, Loreto A. García, Antonio Braja, Carlos J. von Breuning, Guillermo Zanotti Santa, Luis A. Moglia, Félix De-bello, Eligio Leinatti.

36 años de servicios: Juan Fernando Pereyro, Rafael G. Cabot, Armando Vitullo, José Lettieri, Fermin Barreal, Angel Di Yorio, Rómulo Ieraci.

37 años de servicios: Osvaldo J. Calvo.

38 años de servicios: Juan C. Frangi, José Rama.

20 años de vinculación: Carlos Enrique Artusio, Amadeo Arturo Maidana.

25 años de vinculación: Sergio Macchi, Juan Carlos Degiuseppe, Reinaldo Picardi, Luis Crescencio Latorre, Emilio Liberatore, Luis Benvenuto, Francisco Savia, Aurelio Roberto Gallareta, Oscar Martínez, José Celi, Fernando Otín, Gaspar Alfano, Angel Domingo Di Renzo, Ramón Virgilio Díaz, Héctor Florial Bosso.

31 años de vinculación: Martos Fernando E., Ricardo A. García, Pedro P. Marotta, Marcelino D. Gómez, Raúl A. Brusadelli, Andrés Bravo, Roberto C. Estanciero, Juan B. Caprile.

32 años de vinculación: Rodolfo Gagniere.

34 años de vinculación: Humberto Coriza.

35 años de vinculación: Carlos J. Cri-velli, Luis N. Batista, Jaime Intraub.

36 años de vinculación: Juan Pie-rantoni.

40 años de vinculación: Gerónimo Gómez.

Señor Asociado

DIVISION PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR

RECORDAMOS a usted que la División Propiedad del Automotor del Automóvil Club Argentino atiende a los aso-

ciados en el horario de 8 a 18.30 de lunes a viernes, en la Gran Central Once, Rivadavia y Agüero. El teléfono: 87-7111.



**DESE EL GUSTO
DE MANEJAR
UN**

Drean

ULTIMO MODELO

**SENSACIONAL
OFERTA**
Drean
OZORES

**PARA LOS
SOCIOS DEL
A.C.A.**



PAGAMOS

mSn **10.000** \$ **100** Ley N° 18.188

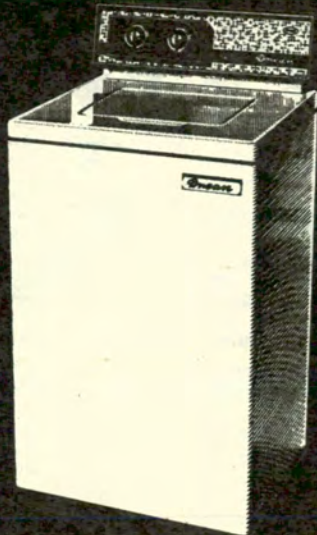
POR SU VIEJO LAVARROPAS (Funcione o no)

EN CANJE POR LOS NUEVOS

LAVARROPAS

Drean

con batea de **ACERO INOXIDABLE**



**MODELO 520 S
SEMIAUTOMATICO CENTRIFUGO**

PRECIO DE LISTA \$ 880

Descontando su viejo lavarropas \$ 100

TOTAL \$ 780

El saldo lo paga en 25 cuotas mensuales de

mSn **3.120** \$ **31,20** Ley 18.188

MODELO 520 A TOTALMENTE AUTOMATICO

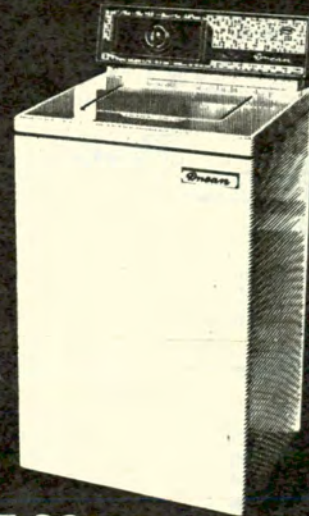
PRECIO DE LISTA \$ 980

Descontando su viejo lavarropas \$ 100

TOTAL \$ 880

El saldo lo paga en 25 cuotas mensuales de

mSn **3.520** \$ **35,20** Ley 18.188



Y AHORA... A LA GRAN VENTAJA DE SER SOCIO DEL A.C.A.!

**Y PARA LOS SOCIOS DEL A.C.A.
UNA VENTAJA FUERA DE SERIE**

SOCIO N°
NOMBRE Y APELLIDO
COCHE CHAPA
DOMICILIO:
TEL.
LOCALIDAD Y PROVINCIA:

**¡BONIFICACION
EXTRA,
PRESENTANDO
EL CARNET
DEL
A.C.A.
LLENE ESTE
CUPON CON
SUS DATOS
Y AHORRESE
UNA CUOTA**

OZORES S. A.

Boedo: Boedo 902 - Belgrano: Cabildo 2359 - Flores:
Rivadavia 6299 - Liniers: Carhué 48
V. Urquiza: Triunvirato 4055

Fue agasajado el doctor Domingo Cocco

EL doctor Domingo Cocco, funcionario de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, que desempeñaba las funciones de representante de la nombrada repartición nacional ante el Automóvil Club Argentino, se acogió a los beneficios de la jubilación.

Con ese motivo fue agasajado con una cena de camaradería a la que concurrieron muchos colaboradores, compañeros y amigos que lo acompañaron a través de su extensa actuación en la función pública y en su actividad privada.

Ocuparon la cabecera de la mesa, junto al doctor Cocco, el vicepresidente primero del ACA, señor Federico Lajud; el subadministrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ingeniero Julio C. Lanfranconi, como así también miembros directivos del ACA, altos funcionarios de la empresa estatal mencionada y personas

representativas de la actividad privada del país.

A los postres varios oradores pronunciaron discursos destacando los méritos del doctor Cocco, evidenciados tanto en el ejercicio de la función pública específica que le tocó desempeñar como en el humano trato diario.

Finalmente, el agasajado agradeció la demostración con emotivas palabras.

El doctor Domingo Cocco, a través de su fecunda actuación como representante de Y.P.F. ante el Automóvil Club Argentino, puso de relieve un amplio espíritu de colaboración para el logro de los objetivos comunes de ambas instituciones, como así también singulares cualidades de inteligencia, dedicación y rectitud, que le granjearon unánimes sentimientos de consideración y aprecio.



Instante en que el subadministrador general de Y.P.F., ingeniero Julio C. Lanfranconi, entrega al doctor Domingo Cocco un obsequio recordativo.

Prosiguieron los "Jueves Turísticos A.C.A."



De izquierda a derecha: el vicepresidente primero de la Institución, señor Federico Lajud; monseñor doctor Ernesto Segura; el secretario del ACA, Ing. Abel M. Lissarrague y el Pte. de la Comisión Asesora Permante de Turismo, Dr. Luis Petraglia.



Durante la disertación del agregado cultural de la embajada de Chile: de izquierda a derecha el vicepresidente primero de la Institución, señor Federico Lajud; los actores Lautaro Murúa y Franklin Caisedo y la actriz Teresa Blasco; de pie, el disertante, señor Fernando Debesa Marín.



En un momento de su discurso el Cnel. (R.) Raúl Gómez Fuentealba.

CON muy bien éxito continuó desarrollándose en el salón de actos de la Entidad la serie de reuniones organizada por la Comisión Asesora de Turismo que preside el doctor Luis Petraglia, denominada "Jueves Turísticos ACA".

El 4 de junio pasado, luego de proyectarse un film turístico del Brasil, ocupó la tribuna monseñor doctor Ernesto Segura, quien disertó ante una numerosa y calificada concurrencia sobre el tema: "Valores espirituales del turismo".

La conferencia fue ilustrada con la proyección de diapositivas en colores tomadas en Tierra Santa y en el Vaticano.

En otra reunión, el agregado cultural de la embajada de Chile, señor Fernando Debesa Marín, desarrolló el tema "Geografía poética de Chile".

Con palabra fácil y galana el nombrado diplomático se refirió a la obra de varios poetas de su patria relacionándola con distintas zonas del país trasandino.

En el curso de la disertación, los artistas Lautaro Murúa, Teresa Blasco y Franklin Caisedo recitaron poesías de prestigiosos autores chilenos.

Asistieron a la reunión, entre otras personas representativas de círculos diplomáticos, artísticos e institucionales de nuestro medio, el embajador de Chile en la Argentina, doctor Hernán Videla Lira, y el vicepresidente 1º del ACA, señor Federico Lajud.

En la misma serie de "Jueves Turísticos ACA", posteriormente disertó en el salón de actos de la Entidad el coronel (R) Raúl Gómez Fuentealba, sobre el tema: "La provincia de Neuquén y sus posibilidades turísticas".

Esta disertación, que también contó con una numerosa concurrencia, fue ilustrada con proyección de películas documentales sobre la provincia patagónica mencionada.

En la siguiente reunión, ocupó la tribuna del ACA el director de la Oficina Nacional Española de Turismo, doctor Rafael Blanco, quien habló sobre la ciudad de Toledo.

La disertación fue ilustrada con proyección de diapositivas en colores y contó con numeroso público.

Previamente se habían exhibido films de la Argentina.

El acto fue presidido por el presidente de la Comisión Asesora de Turismo del Automóvil Club Argentino, doctor Luis Petraglia, quien —en todos los casos a que nos hemos referido— presentó a los oradores.

marca
su
nivel!

856 4



EL CIGARRILLO DE LOS MEJORES MOMENTOS...



¿LOS BOLIDOS DE INDIANAPOLIS CORRERAN EN LA ARGENTINA?

Visitó nuestro país el director de las competencias de ese tipo en los Estados Unidos, Sr. H. Banks, ex campeón nacional del país del Norte.

ESTUVO en nuestro país, especialmente invitado por el Automóvil Club Argentino y el Club Atlético de Rafaela, el señor Henry Banks, director de Competición del "United States Auto Club". El señor Banks —que durante 22 años fue corredor profesional y logró el título de campeón nacional de los Estados Unidos en 1950 y el de subcampeón al año siguiente— recorrió el autódromo de Rafaela con el propósito de analizar las posibilidades de realizar en él una competencia en la que participaran corredores de su país.

Con tal motivo se realizó en el ACA —apenas llegó el visitante a la Argentina— una conferencia de prensa. Recibió así la bienvenida de la Entidad en un breve discurso del vicepresidente 1º de la misma, señor Federico Lajud. El ingeniero Eduardo Ricoti, presidente del Club Atlético de Rafaela, expresó, a su vez, que esa institución desea lanzarse al plano internacional. "Por eso —dijo— se ha invitado al director de Competición de la USAC, para estudiar la posibilidad de presentar en Rafaela los extraordinarios bólidos que compiten en Indianápolis y otras pistas de Estados Unidos." Se refirió, asimismo, a la posible fecha de la prueba —en caso de que se contara con el asentimiento de la aludida asociación del país del Norte—; sería para "fines de febrero o principios de marzo", expresó.

Habla Banks

El ilustre volante explicó, a continuación, los motivos de su viaje. Manifestó estar ansioso por ver Rafaela, y agregó que contaba con las especificaciones técnicas que le había proporcionado el doctor Virgilio Márquez, que mantuvo con él los primeros contactos. En caso de que se concre-



El Sr. Banks recibe de manos del Dr. Carman la credencial y diploma que lo acreditan como socio honorario de la Entidad. Se le entregó, además, una plaqueta que recuerda su visita.

tara la competencia, indicaría, participarían "todos los volantes más importantes de la categoría".

"Después de una minuciosa visita a Rafaela estaré capacitado para decidir si la competencia se realiza o no —dijo—. El hecho de que yo esté aquí es una muestra de nuestro interés en esta prueba."

Una vez de regreso de esa visita a Rafaela, el señor Banks expresó que había probabilidades para traer a los corredores. "Las sugerencias que he hecho al Club de Rafaela —agregó—

son factibles y han sido aceptadas por esa institución." Quedó así abierta la posibilidad de que se realizara la competencia prevista.

Con Autoclub

Tuvimos oportunidad de conversar con el ex campeón nacional de Estados Unidos, quien recordó hechos relevantes de su vida deportiva y tuvo un especial interés por las actividades actuales de Raúl Riganti, con quien poco después se confundiría en un emocionado abrazo. Con referencia al notable volante argentino, manifestó que jamás olvidaría su actuación "con una Maserati de tres litros, sobrealimentada, con la que sufrió un accidente que, felizmente, no tuvo consecuencias".

Requerido sobre la reciente actuación de Pairetti en la clasificación para las 500 Millas de Indianápolis, explicó que "todo se debió a dificultades mecánicas, básicamente". Se le preguntó, asimismo, si conocía las condiciones climáticas de Rafaela en la temporada de verano, a lo que contestó que "en Colorado se ha corrido con 96° Fahrenheit (o sea 35,6° centígrados)", con lo que restó importancia a ese aspecto de la cuestión. ¿Por qué en Indianápolis se corre sólo una vez por año?, fue la siguiente pregunta. "Porque así lo señala la tradición, y el verdadero éxito está en respetar las tradiciones", contestó.

Particular importancia revistieron sus declaraciones sobre el monto de los premios de Indianápolis. "Los fabricantes de partes son quienes más contribuyen para los premios, que este último año alcanzaron un millón de dólares. Son los más altos del mundo", aclaró. "En gran medida, ello es posible merced al aporte de más de cuarenta firmas, vinculadas especialmente a la fabricación de neumáticos y repuestos, y a compañías vinculadas con el petróleo", explicó Mr. Banks.

Quinta Prueba de Responsabilidad y Seguridad

El ganador absoluto fue Héctor Borghi, sin ninguna infracción.

LA Policía Federal Argentina, el Rotary Club Distrito 489 y el Automóvil Club Argentino organizaron juntamente, la Quinta Prueba de Responsabilidad y Seguridad en el Tránsito. La dirección de la prueba estuvo a cargo de la Entidad, por intermedio del vicepresidente 2º honorario, ingeniero Mario L. Negri.

La competencia alcanzó extraordinario éxito, ya que se registraron 500 inscriptos, entre automóviles, taxis, y colectivos. Todos pusieron de relieve sus condiciones de buenos conductores

y de acuerdo con el reglamento de la prueba respetaron las normas de tránsito vigentes. Las autoridades organizadoras controlaron las infracciones cometidas por los participantes durante su desarrollo, los cuales debieron, además, llenar un cuestionario sobre normas y disposiciones que regulan el correcto uso de la vía pública. Por último cumplieron un examen técnico del vehículo.

Se otorgaron 105 premios a los mejores clasificados y tres premios especiales: para el conductor, el taxi y el colectivo mejor ubicados en la clasi-

ficación general, que conquistó el participante Héctor Borghi, sin puntos en contra.

El certamen, cuya finalidad es incrementar la difusión de las normas de educación vial, tuvo la siguiente clasificación:

Primero: Héctor Borghi, con 0 puntos; segundo: Eduardo Olsiewicz, con 3; tercero: Luis Valladares, con 3; cuarta: Marta Delia Leiva, con 5; quinto: Carlos A. Carrega, con 7; sexto: Ernesto Solano, con 8; séptimo: Juan José Strube, con 8; octavo: Néstor Andolina, con 10; noveno: Alfredo Rusconi, con 11, y décimo: José Pagano, con 11.

Auxilio mecánico

La estadística del servicio de auxilio mecánico del Automóvil Club Argentino, en la Capital Federal y Gran Buenos Aires, arrojó los siguientes guarismos para los meses de mayo y junio:

MAYO

Con demora de:	
15 minutos	34.747
30 minutos	8.018
45 minutos	4.973
1 hora	3.337
1 h. 15 m.	938
1 h. 30 m.	656
1 h. 45 m.	432
2 horas	344
2 h. 15 m.	256
2 h. 30 m.	156
2 h. 45 m.	112
3 horas	111
Más de 3 horas	336

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	30.147
Remolques	20.700
Gomas	3.569
Total de auxilios	54.416

JUNIO

Con demora de:	
15 minutos	35.187
30 minutos	9.116
45 minutos	4.628
1 hora	2.679
1 h. 15 m.	855
1 h. 30 m.	494
1 h. 45 m.	228
2 horas	147
2 h. 15 m.	63
2 h. 30 m.	55
2 h. 45 m.	46
3 horas	59
Más de 3 horas	57

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	29.987
Remolques	19.996
Gomas	3.631
Total de auxilios	53.614

Nuevas publicaciones en la biblioteca de la entidad

Para conocimiento de los señores asociados y del público en general, se detallan los libros que recientemente han sido incorporados a la Biblioteca de la Entidad:

Consejo Vial Federal. 9ª asamblea. 1969 (donación C.V.F.).

Cortázar, Julio. Bestiario. 1969.

Davies, Howell. ed. The south american handbook 1969.

Dreano, M. Montaigne. 1967.

Duncan, Isadora. Mi vida. 1968.

Ehrlich, Miguel. La noche que la locura entró en casa. 1969.

Enit. Gran Bretaña. 1969. (donación del Enit).

Enit. I congressi internazionali il turismo. 1969. (donación Enit).

Fadecac. Contribución del autotransporte de cargas a la financiación de la infraestructura vial en 1969.

Fadecac. Peso máximo para vehículos o trenes. 1969.

FIA. Year book of automobile sport 1970.

Grayson, George. El partido demócrata cristiano chileno. 1968.

Grez, Vicente. El combate homérico. 1968.

Gudiño Kieffer, Eduardo. Fabulario. 1969.

Hailey, Arthur. Close-up. 1970.

Hailey, Arthur. Diagnóstico final. 1968.

Hailey, Arthur. Hotel. 1969.

Herrero, Ana de. Héroes sin nombre. 1967.

Hesse, Herman. El juego de abalorios. 1967.

Irving, Washington y otros. Historia de USA. 1970.

Kessel, Joseph. Los amantes de Lisboa. 1970.

Knupffer, George. La lucha por el poder mundial. 1964 (donación S. Adh. 11.974. Sr. Frederick Thornton).

Krienko, Andrei. Money and the modern world. 1969 (donación S. Adh.).

Landi, Lando. Guida di New York. 1968.

L'annee. Automobile. 1969/70.

Lara, Tomás de y Ronceti de Pantti, Inés L. El tema del tango en la literatura argentina. 1968.

Lowenstein, Otto. Los sentidos. 1969.

Macchi, Manuel. Urquiza y el catolicismo. 1969.

Mallea, Eduardo. La red. 1968.

Marcilese, Mario. Antología poética hispanoamericana actual. 1969.

Martínez del Castillo, Roberto. Juan Pedro Aguirre. 1969.

Maugham, William Somerset. Diez novelas y sus autores. 1967.

Miller, Henry. El coloso de Marusi. 1969.

Ministerio de Cultura y Educación. Quién fue en el teatro nacional. 1969.

Ministerio del Interior. Censo indígena nacional 1966/68. (donación Instituto Nacional de Censos y Estadística).

Ministerio de Obras Públicas. Provincia de Buenos Aires. Polo de crecimiento Necochea-Quequén-Mar del Plata. 1968.

Ministry of transport (Gran Bretaña). The highway code. 1968.

Moravia, Alberto. La romana. 1967.

Morilla de Campbell, Julia. Crines al viento. 1969.

Oceci. Bolivia; síntesis económica y financiera. 1969 (donación Oceci).

Pérez Parachin, Javier. Pensamientos. 1968.

Petit, E. El motor de explosión.

Primer Congreso Argentino de Medicina de Tránsito. Rosario. 1966.

Poe, Edgar Allan. Historias extraordinarias. 1968.

Puig, Manuel. Boquitas pintadas. 1969.

Quiroga, Horacio. Pasado amor. 1967.

Quiroz de Ordóñez, María Rosario. Menos que nada. 1969.

Read, Herbert. Arte y alienación. 1969.

Requeni, Antonio. Los viajes y los días. 1969.

Ricci, Octavio. Reparación y ajuste de automóviles Torino. 1969.

Rivara-Ferrando, Elcira. De los casos y de las cosas. 1965.

Rodrigué, Emilio. Heroína. 1967.

Royal Irish Automobile Club (Irlanda). Official handbook 1969.

Ruiz Luján, Samuel. Cafetania. 1969.

Sábato, Ernesto. Itinerario. 1970.

Sábato, Ernesto. Uno y el universo. 1969.

Sade. La marquesa de Gange. 1968.

Sáenz, Dalmiro. Yo también fui un espermatozoide. 1969.

Sagan, Francois. Cierta sonrisa. 1965.

Salva, Manuel. Nuevo diccionario francés-español. 1964 (donación del señor J. Baglietto).

Salvador, Néida. La nueva poesía argentina. 1969.

Sánchez, Néstor. El amor, los ornis y la muerte. 1969.

en el Tránsito

Entrega de premios

La entrega de premios se efectuó en el salón de actos del Automóvil Club Argentino, con la presencia de representantes de la Policía Federal Argentina, del Rotary Club Distrito 489, de empresas y organizaciones que donaron premios, autoridades de la Entidad y numerosa concurrencia.

Durante el acto hablaron el Jefe del Cuerpo de Policía de Tránsito, comisario Angel Tomás Mutuerverría, el gobernador saliente del Rotary Club Distrito 489, ingeniero Luis Lix Klett, y cerró la serie el vicepresidente 2º honorario del ACA, Ing. Mario Negri.

Aparecen en el grabado, de izquierda a derecha: los vocales del A.C.A., señora Sara Pradere de Gayán, y señor Mario Solanas Pacheco; el subcomisario José Batista; el señor Borghi; el comisario Mutuerverría; el vocal de la Entidad, señor Lucilo del Castillo; el director de la prueba en representación del Automóvil Club Argentino, vicepresidente 2º honorario, Ing. Mario L. Negri; y el Gobernador saliente del Rotary Club Distrito 489, ingeniero Luis Lix Klett.



“PROYECCION HISTORICA DE LA OBRA DEL GENERAL URQUIZA” Disertación del señor Juan Antonio Solari

TAL como informamos en nuestro número anterior, damos a continuación un extracto de la conferencia que sobre el tema “Proyección histórica de la obra del general Urquiza” pronunció en el A.C.A. el historiador y miembro de la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas, señor Juan Antonio Solari.

En el acto —que fue organizado conjuntamente por la Entidad y la Asociación Entrerriana General Urquiza—, el orador fue presentado por el secretario honorario del A.C.A. y titular de la asociación mencionada, doctor Walter A. Saborido.

Entre otros conceptos, el orador, refiriéndose al vencedor de Caseros, expresó: “Era hijo de un hogar formado por don José de Urquiza, nativo de la provincia española de Santander, que se radica desde niño en estas tierras y trabaja y adquiere fortuna en Entre Ríos, y de doña Cándida García, portefaía. Urquiza nace en las proximidades de la Villa del Arroyo de la China, en la actual Concepción del Uruguay, el 18 de octubre de 1801. Cursa la escuela de primeras letras en su pueblo natal y, desde los 16 a los 18 años estudia en el Colegio de San Carlos, de Buenos Aires.

“En 1826, a los 25 años de edad, joven de recia estampa, es electo diputado a la legislatura entrerriana, «modesto recinto en el que sobresale por su fuerte carácter, por una temprana arrogancia y por la evidencia de conocimientos en materia financiera, inusitados para su medio». Llega a ocupar la presidencia del cuerpo. Su dedicación e inteligente actividad, a la vez que la forma en que expone sus ideas y preconiza soluciones para importantes problemas públicos, le acuerdan notoria influencia. A su iniciativa débese que la provincia adhiera al sistema republicano federal y rechace en cambio, la Constitución Nacional unitaria de ese mismo año 1826. Propicia la mejora de la enseñanza pública; es autor de la ley que manda construir una escuela en cada villa y en cada pueblo, y formar maestros según el sistema lancasteriano entonces en boga. Proyecta medidas para el fomento de las poblaciones y de sana economía en la gestión gubernativa; condena las exaltaciones del localismo y, sin dejar de resguardar las prerrogativas regionales, apoya la política de acuerdos entre las provincias, fomentada desde Buenos Aires por el coronel Dorrego.”

APTITUDES CIVICAS

“La legislatura, en reconocimiento de las aptitudes militares y políticas de Urquiza, le designa el 15 de diciembre de 1841 gobernador de la provincia —cargo en que es reelecto por dos períodos, hasta 1854—, y poco después brigadier general de sus ejércitos.

“Realiza una labor digna de aplauso por su constante afán constructivo de progreso material y cultural, de organización, y creando las posibilidades de una convivencia pacífica y

fecunda. El hombre cuya fortuna lo ha convertido en el estanciero más acaudalado de la provincia que gobierna, que ha evidenciado en muchas oportunidades sus condiciones de combatiente valeroso y eficaz, prueba que tiene estirpe de estadista. Fomenta la agricultura, ayuda a los campesinos de modestos recursos, estimula el comercio, promueve industrias, eleva el nivel de la ganadería, pone orden en las finanzas, implanta la enseñanza gratuita y obligatoria y funda más de treinta escuelas, entre ellas varias de niñas, difundiendo en esos establecimientos las labores agrícolas y diversos oficios.

“La dificultad primordial seguía siendo la falta de personal docente, que no existía ni en Buenos Aires, ni en Montevideo, razón por la cual, en el referido año, 1848, Urquiza se dio a la tarea de fundar dos escuelas, una en Paraná y otra en Concepción del Uruguay, según consta en comunicación de su ministro Galán (octubre 27 de 1848) y en otra del gobernador delegado, Antonio Crespo, del 24 del mismo mes. Surgió entonces —en noviembre— el Colegio Secundario de Paraná, bajo la dirección del presbítero doctor Manuel Erausquin.”

Luego de referirse a disensiones que surgieron entre el presbítero y Urquiza, el orador relató la forma excepcional en que el religioso fue nombrado rector del Colegio fundado en Concepción del Uruguay, y afirmó: “Este Colegio, bien llamado histórico, que Urquiza consideró su heredero, marca un hito luminoso en la obra educacional del prócer y cuenta entre los que dieron al país no pocas de sus grandes figuras en la política, el gobierno, las artes y el adelanto general.”

CASEROS

“Es éste, sin duda, el aspecto de la acción de Urquiza menos debatido, pues se reconoce, podría decirse unánimemente, que, con creador empuje y en tres años de gobierno, de 1848 a 1851, organiza y fomenta la instrucción pública, mientras Rosas, en veinte años de poder absoluto destruía cuanto se había realizado de importante y condenaba a simple engranaje de su máquina despótica, no sólo la escuela primaria, sino la enseñanza de sus diversos grados.

“La campaña de Caseros —afirma el general José María Sarobe— despierta admiración, tanto por sus hechos militares como por los ejemplos de desinterés y de patriotismo que ofrece a la veneración de los argentinos. Urquiza hizo esa campaña gastando la suma de 18.879 pesos de la moneda entrerriana corriente en aquella época. De esta suma sólo recibió del Estado la cantidad de pesos 4.360, cubriendo el resto de su peculio particular. Como tanto los oficiales como los soldados argentinos se movilizaban íntegramente a su costo, no percibían sueldo alguno y vivían de los recursos que ofrecía el país, pudieron realizar la hazaña de conquistar la

libertad de su patria sin demandar en cambio retribución material alguna. ¡Qué tiempos y qué hombres!... ¿A dónde se habrán ido, por Dios?... pregúntase el autor.”

OPINION DE ALBERDI

“Será Alberdi —el inmortal autor de «Las Bases» de nuestra Carta Fundamental, que los Constituyentes llamaron de Mayo— quien fije, al responder a sus propias meditaciones, el itinerario histórico de la cruzada libertadora de Urquiza:

«¿Quién terminó en favor de la libertad, el sitio de nueve años que Rosas puso a Montevideo?»

«¿Quién derrocó a Rosas y su tiranía de veinte años?»

«¿Quién abrió por la primera vez los afluentes del Plata al tráfico libre y directo del mundo?»

«¿Quién abolió las aduanas provinciales argentinas que duraron desde 1820 hasta 1852?»

«¿Quién reunió la Nación Argentina dispersa, en un Congreso Constituyente?»

«¿Quién promulgó la Constitución de libertad y progreso que sancionó ese congreso?»

«¿Quién consagró los principios económicos de esa Constitución hecha para poblar y enriquecer al país con inmigrantes y capitales europeos, por tratados perpetuos internacionales de libertad fluvial y de comercio con Estados Unidos, Inglaterra, Francia y el mundo entero comercial?»

«¿Quién reinstaló y regularizó las relaciones que estaban interrumpidas entre el país y el jefe de la iglesia dominante?»

«¿Quién negoció el tratado de paz que puso fin a la guerra de la independencia contra España y obtuvo el reconocimiento de su independencia por esta nación, su antigua soberana?»

«¿Quién inauguró el movimiento de colonización y de empresas de ferrocarriles, telégrafos, bancos, etc.?»

«¿Quién fue el promotor de la riqueza, del crédito, de la prosperidad, resultado inmediato de esa serie de cambios?»

«¿Quién fue, por fin, el presidente que dio el primer ejemplo de subir al poder, gobernar y bajar por la Constitución, en el período por ella designado?»

«¿Quién fue, cuál era, el nombre de ese ‘caudillo’?: El caudillo Justo José de Urquiza.

“Tal es la dimensión grandiosa e inmortal de la obra de Urquiza, la enseñanza vigente de su acción al servicio de la Nación. Recoge el ideal de Mayo y la herencia de los creadores de la patria para poner fin a una tiranía humillante que sueña con la restauración de la colonia y deja como saldo ruinas, dolor y atraso; nos entrega la bandera de la Constitución, para que «postrándonos ante la ley no tengamos que arrodillarnos ante los tiranos»; entrega su vida a un noble programa de unión y de paz; inicia una era civilizada de trabajo, cultura y libertad.”

RESERVAS EN RECREOS, CAMPAMENTOS Y BALNEARIOS

SE comunica a los asociados que con motivo de la gran demanda de parcelas para los meses de enero, febrero y marzo, en los campamentos de San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó, se ha determinado la adopción de las siguientes medidas para el día de la reserva:

1º) Únicamente el asociado podrá reservar su parcela, mediante la presentación, en forma personal, de su carnet social, con las cuotas al día.

2º) En caso de no poder concurrir el interesado, sólo podrá concretar la tramitación un familiar que acredite su parentesco mediante la credencial respectiva

o una autorización firmada por el asociado, y el carnet de socio del interesado.

3º) Los asociados residentes en el Gran Buenos Aires deberán gestionar su reserva en la Oficina de Recreos, Campamentos y Balnearios —Sede Central—, en el horario de 8 a 19 horas, de lunes a viernes.

4º) Aquellos asociados que residen en el interior podrán efectuar dicha tramitación dirigiéndose a las filiales locales del Automóvil Club Argentino.

5º) Se recuerda asimismo a los

señores asociados, que las reservas para la temporada estival comienzan el primer día hábil de noviembre, por períodos de 15 días, distribuidos de la siguiente manera:

Primer Período: 1º al 15 de enero de 1971.

Segundo Período: 17 al 31 de enero de 1971.

Tercer Período: 2 al 16 de febrero de 1971.

Cuarto Período: 18 de febrero al 4 de marzo de 1971.

Quinto Período: 6 al 20 de marzo de 1971.

Se inauguró la Estación de Servicio de Chos-Malal



CON la asistencia de funcionarios municipales locales, representantes de las fuerzas vivas y caracterizados vecinos, fue habilitada al público la estación de servicio del Automóvil Club Argentino en la localidad de Chos-Malal, provincia de Neuquén. La mencionada estación ha ampliado en forma considerable los servicios para el automotor en esa importante población, que ya cuenta con un confortable motel del Automóvil Club Argentino.

La nueva dependencia atiende los servicios de lavado, engrase, gomería y mecánica ligera, además del expendio de combustibles y lubricantes.

Señor Asociado

Recordamos a usted que los pedidos de AUXILIO MECANICO están centralizados en el siguiente número telefónico: 82-6081.

ESTE ANUNCIO ES DE SU INTERES

IDEA - INSTITUTO PARA EL DESARROLLO DE EJECUTIVOS EN LA ARGENTINA
HA PUESTO A DISPOSICION DE ASOCIADOS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

3 BECAS

PARA EL CIPE - CURSO INTENSIVO PARA EL PERFECCIONAMIENTO DE EJECUTIVOS EN LA ARGENTINA, QUE DICTA SU ESCUELA DE ADMINISTRACION.

DETALLES DEL CURSO

Duración: Tres meses (de septiembre a diciembre de 1970).

Costo: \$ 5.300 (\$ 530.000 m/n.) que incluyen, matrícula, materiales de estudio, almuerzos, desayunos y visitas a distintas empresas.

No incluye: Viajes de ida y vuelta del lugar de residencia del interesado a la Capital, estada en Buenos Aires, ni gastos extras.

Temas de estudio: Análisis de problemas económicos - Comercialización, Comportamiento Organizacional - Contabilidad Gerencial - Finanzas de la Empresa - Introducción a la Estadística - Política de Empresas - Principios de Administración - Sistemas de Información.

Sistema Pedagógico: El Curso se desarrolla de 8.30 a 15.00 horas a través de clases, análisis de "casos" para estudio y discusión de grupo, con debates y trabajos prácticos dirigidos. Requiere más de cuatro horas diarias de estudio complementarias.

A quién está dirigido: A empresarios o ejecutivos de empresas, con estudios universitarios o cultura equivalente; y con por lo menos cinco años de experiencia en funciones gerenciales.

LAS BECAS ESTAN DESTINADAS A FAVORECER A EMPRESAS MEDIANAS Y PEQUEÑAS (MENOS DE 100 EMPLEADOS) CUYA CASA MATRIZ ESTE UBICADA EN EL INTERIOR DEL PAIS.

Para mayores informes escribir a Automóvil Club Argentino (Programa de Becas) Avda. Libertador 1850, Buenos Aires.



Quedaron aprobadas importantes resoluciones

Se realizaron las asambleas ordinaria y extraordinaria de la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo. Fueron presididas por su titular, señor Alesio R. Chessel y asistieron los siguientes delegados: por la Federación Regional N° 1 (Capital Federal y partidos del Gran Buenos y La Plata), los señores Juan Lamego y Manuel Hernández; por la Federación Regional N° 2 (Buenos Aires, zona Norte), señores Eduardo Labartete y Pedro Lapadú; por la Federación Regional N° 3 (Buenos Aires, zona Sud), señores Abraham Sleimen y Bernardo Hirsch; Federación Regional N° 4 (Provincia de Santa Fe), señores Antonio Vachetto Blencio e Ingeniero Eduardo Ricotti; Federación Regional N° 5 (Provincia de Córdoba), señores Alesio R. Chessel y René Ferrero; Federación Regional N° 6 (Provincia de Entre Ríos), señores Raimundo Patat y Edsel Bressan; Federación Regional N° 7 (Provincias de Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones), señor Federico Solari; Federación Regional N° 8 (Provincias de Mendoza, San Juan y San Luis), doctor Luis Giménez Reig y señor Alfredo Méndez Feijóo; Federación Regional N° 9 (Provincias de Tucumán, Catamarca, La Rioja y Santiago del Estero), señor Eduardo Javier Poliche; Federación Regional N° 10 (Provincias de Salta y Jujuy), señor Guillermo Galíndez; Federación Regional N° 12 (Provincias de Crubut y Santa Cruz, Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida Argentina e Islas del Atlántico Sur), señor Andrés Pedro Etura; Federación de Asociaciones de Pilotos de Competición, Dr. Fernando

Nery y señor José Mario Spada y Automóvil Club Argentino, Doctor Eduardo Adolfo Ortiz. Ausente la Federación Regional N° 11, que representa a las provincias de La Pampa, Río Negro y Neuquén.

Decisiones adoptadas

La síntesis de las decisiones adoptadas fueron las siguientes:

Las nuevas autoridades se harán cargo dentro de los 20 días de elegidas.

Fue rechazada una solicitud de la Federación de pilotos que pedía se ampliara a seis el número de miembros del Comité Ejecutivo.

Convalidación de la reglamentación sobre el TC FA.

Nueva política sobre la construcción de autódromos.

Se nombró una comisión de tres miembros para revisar y proponer las modificaciones necesarias al Reglamento orgánico de C.A.D.A.D., que deberá expedirse en 60 días.

Autorizarse al Comité Ejecutivo para dictar normas para la confección del calendario 1970, y sobre el campamento argentino de montaña de 1971.

Fue rechazada la solicitud de prórroga para la vigencia de la Fórmula B del TC, por la que la misma caduca a fin de año.

Creación de una comisión especial que se ocupe del seguro en las competencias automovilísticas, tanto para los clubes como pilotos.

Disminución del porcentaje que cobra la C.A.D.A.D. sobre los premios: del 5% al 3%. Se mantuvo el aporte a la Asociación Argentina de Volantes.

Creación de una categoría de Turismo Nacional. La Comisión Técnica se

encargará de redactar un reglamento equivalente.

Otorgamiento por medio de exámenes, en vez de antecedentes, de licencias a pilotos debutantes en TC FA y Clase B de Turismo G 2.

Para la fiscalización de competencias, sólo enviará la C.A.D.A.D. un comisario deportivo, un comisario técnico y un cronometrista.

Prorrogóse por un año más (hasta el 31 de diciembre de 1971) la vigencia de la fórmula de motores delanteros y hasta 4.000 c.c. en la especialidad Sport Prototipo. Esta prórroga se hace con una salvedad: en 1971 sólo podrán competir los vehículos de ese tipo que se hayan integrado al parque automotor en esta categoría en el año 1970.

Aceptar los certificados de aptitud psicofísica que otorguen profesionales de zona, para competencias de Turismo que se corran por el campeonato argentino, previa autorización y control de los elementos de que disponen por parte de la Confederación.

Elección de autoridades

Se efectuó por último la elección de nuevas autoridades. Efectuada la votación, resultaron electos para el cargo de presidente el señor Alesio R. Chessel; secretario, el señor Eduardo Labartete; tesorero, el señor Eduardo Poliche; primera vocalía, el señor Luis Giménez Reig; y segunda vocalía el señor Guillermo Galíndez. El sorteo posterior determinó que el presidente y los dos vocales permanecerán un año en el cargo y el secretario y tesorero dos años.

Antes de finalizar la asamblea se rindió homenaje al ingeniero Francisco Lucius y al señor Félix Arnal, fallecidos durante el presente ejercicio.

Actuaciones de Reutemann y Caldarella en Pistas Europeas

EL Equipo de Competición Y.P.F. Argentino continúa demostrando sus condiciones en los circuitos europeos. El 14 de junio, en Hockenheim (Alemania), Carlos Reutemann se clasificó en el 6º lugar; cumplió 30 vueltas en 1 h. 06' 11" 7/10. El ganador de la prueba, Hubert Hanhe (B.M.W.), realizó el mismo trayecto en 1 h. 05' 36" 2/10, superando por 3/10 de segundo a Brian Hart (Brabham). Benedicto Hugo Caldarella (integrante, junto con Reutemann, del equipo argentino), abandonó en la 21ª vuelta por rotura del radiador de aceite.

Después de esa competen-

cia se enviaron los motores a Cosworth (Gran Bretaña), para que fueran sometidos a una severa revisión, con el propósito de ponerlos a punto para la competencia de Rouen (Francia) del 28 de junio, en la que se impuso el piloto suizo Joseph Siffert (B.M.W.), quien terminó la prueba con un tiempo de 51' 25" 3/10. Reutemann llegó en el 12º lugar, en 52' 34" 2/10. A poco de largar, chocó con una defensa y ya no pudo recuperar primeras posiciones. Caldarella, a su vez, no participó en la final, debido a problemas en el motor de su Brabham.

Selección Interna de Pesca del Pejerrey Lacustre

SE disputó la tercera prueba del torneo Selección Interna de Pesca del Pejerrey Lacustre, que organiza el Automóvil Club Argentino en la laguna de Chascomús. Los resultados fueron los siguientes:

1º	Julio J. Felipe	14 piezas	2,050 kilogramos
2º	Boris Kupchik	9 "	1,290 "
3º	Juan A. Balluzo	7 "	0,950 "
4º	Juan C. Salazar	7 "	0,850 "
5º	León Schapsis	6 "	0,990 "
6º	Antonio U. Spedaletti ..	6 "	0,770 "
7º	Preslaw Sadowski	6 "	0,590 "
8º	César E. Larrosa	5 "	0,790 "
9º	Bernardo Carbonell	5 "	0,780 "
10º	Pablo Flescher	5 "	0,590 "

Las Próximas Elecciones en el A.C.A.

Aspectos esenciales de la convocatoria

Con motivo de la renovación de las máximas autoridades directivas de la Institución, que se realizará en abril de 1971, consideramos conveniente transcribir algunas disposiciones esenciales del Reglamento Electoral, dictado de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 68º del Estatuto Social de la Entidad.

Dice el Art. 2º del Reglamento: "Toda Agrupación de socios que se constituya con el fin de participar en las elecciones deberá solicitar a la Comisión Directiva su inscripción en un Registro Electoral que se llevará a tal efecto. La solicitud deberá estar firmada por un mínimo de trescientos socios con derecho a voto, que no figuren como patrocinantes de otra Agrupación, debiendo indicarse el nombre y apellido, categoría y número de socio y domicilio de los firmantes, la denominación que adoptará la Agrupación y el distintivo que

facultativamente podrán utilizar. Con dicha presentación se labrará un acta en el Registro Electoral, que será suscripta por el Presidente y el Secretario de la Comisión Directiva y el representante de la Agrupación que formule la solicitud".

El texto del Art. 5º es el siguiente: "Para poder intervenir en las elecciones, las Agrupaciones deberán haber presentado la solicitud de inscripción en el Registro Electoral antes del 15 de octubre del año que preceda al de la realización del respectivo acto electoral.

"La Comisión Directiva hará saber con anticipación de veinte días a dicha fecha, mediante publicaciones o folletos, lo dispuesto en este artículo."

NOTA: Con esta publicación se da cumplimiento al requisito establecido en la parte final del transcripto Art. 5º del Reglamento.

Cursos de Formación Profesional Acelerada

DE acuerdo con el convenio firmado entre la Institución y el Consejo Nacional de Educación Técnica, se iniciaron en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A. cursos de capacitación para el personal de instructoras e ins-

tructores de manejo.

Tienen una duración de tres meses y medio, y se los ha denominado "Formación Profesional Acelerada".

Cuentan en la actualidad con 10 alumnos, entre instructoras e instructores, además de un supervisor.



Dr. HORACIO C. RIVAROLA



Estando en prensa esta edición, nos llega la infausta noticia del fallecimiento del Vicepresidente 1º Honorario del Automóvil Club Argentino, Dr. Horacio C. Rivarola. En el próximo número se recordará, en extensa nota, la brillante trayectoria de ese ciudadano ejemplar, conspicuo miembro directivo de nuestra Institución.

Credencial Familiar Obligatoria

Válida únicamente para acceso a los Recreos y Campamentos

Se reitera a los asociados que el Automóvil Club Argentino otorga a sus familiares (padres, esposa/o e hijos) una credencial que les permite el acceso a los recreos y campamentos con o sin su presencia. Se concede para los hijos a partir de los seis (6) años de edad, debiendo presentar al iniciar la gestión, el carnet de socio con las cuotas al día, libreta de casamiento (del socio o de sus padres), documentos de identidad de los interesados y una fotografía "actualizada" de cada uno, de fondo blanco, y 4 x 4 cm, tipo carnet.

Al iniciar el trámite el asociado deberá abonar la suma de 5 pesos ley 18.188, por cada credencial solicitada.

Esta disposición rige desde el 1º de enero de 1964, razón por la cual toda persona que carezca de credencial familiar deberá abonar el importe correspondiente que se establezca por derecho de invitado.

Se hace saber, asimismo, que por resolución de la Comisión Directiva, ha sido modificada la tarifa de renovación del cupón anual de Credenciales Familiares, la que a partir del 1º de julio de 1970 se ha fijado en 3 pesos ley 18.188.

La Oficina de Recreos, Campamentos y Balnearios —sede central, 5º piso— se ocupa de la tramitación, de lunes a viernes, de 8 a 19.30.

» **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
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

**IGNACIO
GIRO**



SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.S.A.

AL SERVICIO DEL DKW DESDE 1938

**MECANICA INTEGRAL
CHAPA • PINTURA
REPUESTOS LEGITIMOS**

SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

UGARTECHE 3282 - T. E. 71-4865
(altura Avda. Libertador 2900)



TALLERES

SPORT S.R.L.

Service autorizado - Engrase especializado - Chapa - Pintura.

Repuestos legítimos y nacionales aprobados por I.A.S.F.S.A.

Descuentos a socios del A.C.A.

HONDURAS 5857 T. E. 77-0146

(Altura Juan B. Justo 1500) 773-1325



D.K. PEÑA

S.R.L.

Socios ACA descuento especial

**MECANICA INTEGRAL
CHAPA - PINTURA**

• EL PROBLEMA DE LOS FRENSOS, LUCES Y BOBINAS, SOLUCIONANDO CON NUESTRO MODERNO SISTEMA

CONSULTENOS SIN COMPROMISO

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS

PEÑA 3047/49 - Tel. 82-0665

X 218

**casa
ambrosino**

J. O. AMBROSINO R. RUIZ

REPUESTOS

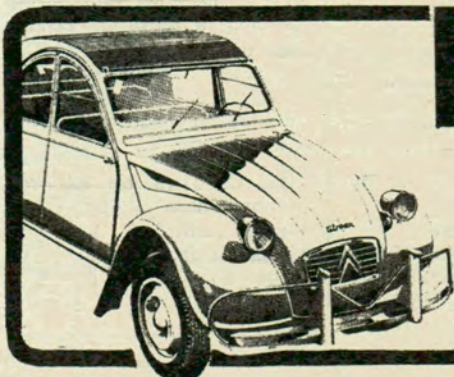


GRACIELA - GW - INSTITEC

**RECAMBIO DE CIGÜEÑALES
RECTIFICACION DE MOTORES**

UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859

Consuma productos de Yacimientos
Petrolíferos Fiscales.



citroën

CONCESIONARIA OFICIAL

AMPLIOS PLANES DE FINANCIACION

SERVICIO MECANICO

EN AMPLIOS Y MODERNOS TALLERES
A CARGO DE WILLI RIEDL

REPUESTOS LEGITIMOS
CHAPA Y PINTURA



LAYRRI S.A.

Av. SAN MARTIN 2606 • CASEROS • SOLICITE VENDEDOR 750-2935

DKW - AUTO UNION
REPUESTOS Y ACCESORIOS

D.K.T.O.B.O.
 NACIONALES e IMPORTADOS
 ENVIOS AL INTERIOR
MONROE 2691 - T. E. 73-9275

Citroën
 SERVICE GARANTIZADO

CITROEN 2-CV
 MECANICA-INTEGRAL ESPECIALIZADA



AUTO FRAN

NEUQUEN 1020 / 24
 T. E. 90-2548 - Bs. As.

FIAT
DEVOTO

MECANICA INTEGRAL
 Atendido por su dueño
 Tecnicos especialistas
 REPUESTOS LEGITIMOS

ACEVEDO 748
 772-5397

SOCIOS A.C.A.
 DTO. ESPECIAL



AUTO UNION
CUELLO Hnos
 SERVICE AUTO UNION
 • MECANICA • CHAPA
 • PINTURA • TAPICERIA
 SOCIOS A. C. A. DESCUENTO ESPECIAL
Gral. URQUIZA 630
 frente HOSPITAL RAMOS MEJIA

Fiat
 SERVICE GARANTIZADO

LAPRIDA S.A.
 CONCESIONARIO
FIAT
 LAPRIDA 2150/60
 a una cuadra de Avdas. Las Heras y Pueyrredón con Taller de Service en el centro de la ciudad.
 T. E. 84-0212 y 83-3862

Peugeot
 SERVICE GARANTIZADO

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

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.)

SI NECESITA REPUESTOS



EN REPUESTOS Y CARROCERIAS

FIAT
 LINEA COMPLETA
 VENTA POR MAYOR Y MENOR



FIATODO

LOS TIENE!
 SARMIENTO 3899 - Tel. 87-1852/1992

NO TENEMOS SUCURSALES
 ESTACIONAMIENTO PROPIO

LANZANI & GHIOTTI
 La Casa del Amortiguador

ESPECIALISTAS SUSPENSION PEUGEOT

- EMBRAGUE • FRENOS
- SUSPENSION
- DIFERENCIAL
- TREN DELANTERO
- CAJA DE DIRECCION
- BALANCO DE RUEDAS
- ALINEACION DE DIRECCION

DISTRIBUIDORES AMORTIGUADORES S.A.D.A.R.
 ENVIOS AL INTERIOR

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400 - Adm. T. E. 89-2357 Playa 89-2224

HELLER H^{nos.}
S. R. L.

SERVICE 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

CACHO

REPUESTOS PARA
PEUGEOT

NACIONALES LEGITIMOS
Y LEGITIMOS IMPORTADOS

APROBADOS ENVIOS AL INTERIOR
CRAMER 2607 T. E. 76-5543

EVITE ESTO!

EN SU
PEUGEOT
403 - 404

CON SOPORTES DE ACERO
TALLERES MECANICOS
SAN EDUARDO
SERVICE ESPECIALIZADO PEUGEOT

J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

Preste atención. Observe una distancia prudencial con el vehículo que va adelante, de modo que pueda detenerse en el espacio que tiene a su frente.

Renault
SERVICE GARANTIZADO



RENAULT
SERVICE
REPARACIONES
EN HORAS
SALTA 1325
23-8913 y 23-5673

**Repuestos y
Accesorios**

PARA SU AUTOMOTOR
COMPRE LO MEJOR



**SEÑOR
ASOCIADO**

Recordamos a usted que los pedidos de **AUXILIO MECANICO**, están centralizados en el siguiente número telefónico: 82-6081.

**OPEL
y
PEUGEOT
REPUESTOS**

La casa más surtida del mundo,
en la tradicional esquina de

**VIAMONTE
y PARANA
ORIENTACION
MECANICA S. A.**
VIAMONTE 1505
T. E. 42 - 1596

Elasticos

ELASTICOS CARMONA



COLOCACION
Y VENTA DE
ELASTICOS, RESORTES
DE SUSPENSION
Y AMORTIGUADORES
(CON GARANTIA)
PERSONAL ESPECIALIZADO
ATENCION INMEDIATA
SOCIOS DEL A.C.A.
descuento especial

CASTILLO 1064
esq. JUAN B. JUSTO 2000
T. E. 77-7528
Bs. Aires

Recuerde que están prohibidos los excesos de velocidad y escapes libres; use silenciadores reglamentarios.

**BOZZI
AUTOMOTORES**
SOC. DE RESP. LTDA.



SUB-AGENTE **PEUGEOT**

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

MECANICA
CHAPA
PINTURA
ELECTRICIDAD
ALINEACION
Y BALANCEO
ESTACION
DE SERVICIO

ANGELITO

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

En sus viajes, revise previamente las partes vitales de su vehículo, use cinturones de seguridad, no abuse en cuanto a velocidad, sea frugal, evite el alcohol en sus bebidas, descanse en la ruta y no encandle.

Cristales de Seguridad

Varios

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

FACIL DE ARMAR.
Ideal para depósito, vivienda, garaje, cuadrillas, taller, fin de semana, etc., Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso 3x3 m. Precio de fábrica, \$ 400

Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3x3, \$ 500; 3x4 \$ 600; 3x5 \$ 700; 3x6, \$ 800. Pieza 3x3, cocina 2x2, y porch, \$ 1.100. Hay otros modelos

Envíos al interior - Solicite catálogo

Av. CABILDO 4460, Bs. As. - T. E. 70-0803

ESPECIALIDADES PARA LOS PIES



PEDICUROS

CIA **Silow**

CANGALLO 1714 - T. E. 40-9070

calsa

PRODUCTOS DE CALIDAD

TRONADOR 71
T. E. 52-0091
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

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

CRISTALES PARA AUTOMOTORES



PROTECTORES DE PARABRISAS
COLISAS - PERFILES DE GOMA

COLOCACION INMEDIATA
CORRIENTES 6421 - Tel. 55-3118

ADM. Y VENTAS CORRIENTES 6499
Tel. 54-1036/9753

OSVALDO
S. C. A.
SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

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**



Limpiaparabrisas

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

Hoteles

Ayacucho Palace Hotel

70 HABITACIONES.
A TODO CONFORT.
CON CALEFACCION.
TELEFONO Y BAÑO
PRIVADO

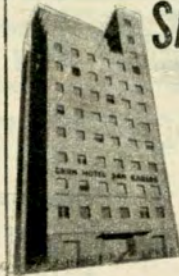


AYACUCHO 1408 - BUENOS AIRES
Tel. 85 - 0943/0815/0611/0694

GRAN HOTEL

SAN CARLOS

100 habitaciones
con baño privado -
Calefacción - Te-
léfono - Aire
acondicionado -
Radio - Televisión



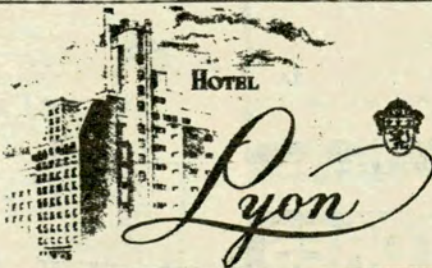
SUIPACHA 39

Tel. 40-7021 al 26 - 49-8610 al 17
BUENOS AIRES

SERVICIO
DE COCHERAS

Teléfono
45 PASCO
0101 al 09

96
departamentos
todo confort



RIOBAMBA
251 (R 18)
BUENOS AIRES
Cables Lyotel

1, 2 y 3
ambientes
con heladera

HR

HOTEL REGIDOR

UNICO EN SU CLASE
Tucumán 451 Tel.: 32-9415/6/7
Buenos Aires

BENEFICIO PARA EL AUTOMO-
VILISTA GARAGE - SISTEMA
PIDGEON 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.

EN BUENOS AIRES

Grant Hotel ORLY

ADHERIDO AL A.C.A.

Descuento especial a socios

170 habitaciones todas con baño,
teléfono, calefacción, TV, Servicio
de Cafetería.

PARAGUAY 474 - T.E. 32-5344-48

GARAJE PROPIO

Mar del Plata

PRINCE HOTEL

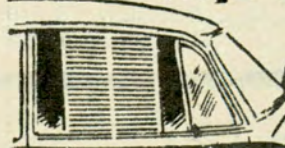
Habitaciones con Baño
Privado y Teléfono
Calefacción Central
Pleno Centro
Abierto todo el año
Tarifas especiales
en Invierno

Descuentos a los socios
del A.C.A.

SANTIAGO DEL ESTERO 1649
Tel. 3-1804/5/6/7 - Mar del Plata

Accesorios

viaje feliz con...

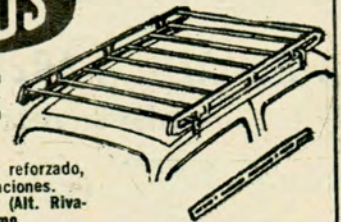


AUGUSTUS

LINEA PATENTADA
BAJO LICENCIA ORIGINAL

LUXOMBRA Persianita que protege del sol, aplicable a toda
ventanilla de auto (abierto o cerrado). Se presenta en 3 mode-
los: para coche chico, grande, pick-up o similar. No afecta la
visibilidad.

PORTAEQUIPAJE Desarmable, no apoya en el techo. En
caño cuadrado, laterales totalmente estampados, liviano, super reforzado,
cromatizado y también cromado. Se coloca sin hacer perforaciones.
En venta en: AUGUSTUS S.R.L. - Balcarce 96/98, Ramos Mejía (Alt. Riva-
davia 13.100). T. E. 653-4562 y en las buenas casas del ramo.



Cruce por los lugares señalados
para su seguridad y buen ordena-
miento del tránsito.

El Automóvil Club Argentino facili-
tará sus viajes proporcionándole las
informaciones necesarias.

NOMINA DE CASAS ADHERIDAS EN TODO EL PAIS



con los descuentos que le otorgan más de **3.000 CASAS ADHERIDAS** AL **AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**

utilice sus servicios o efectúe sus compras en las mismas

PRESENTE SU CARNET DE SOCIO

elásticos para automotores y amortiguadores 10 %
Oganda I.C.F. Av. Córdoba 4134. Baterías para automóviles .. 20 %

BARRACAS

Auto Radio Roly. Av. Patricios 1192. Auto radios, antenas, parlantes adicionales, reparaciones, etc. 5 al 10 %
Nacarados Tawe. Río Cuarto 2263. Repuestos, accesorios y nacarados en general 10 %

BARRIO NORTE

Casa Gino. Cerviño 3102. Silenciadores y caños de escape 10 %
Escapes Austria y Juncal. Juncal esq. Austria. Silenciadores y caños de escape 10 %
Ferrero Frenos S.A.C.I.I.A.G. Pueyrredón 2464. Frenos hidráulicos, servo frenos 10 %
 Amortiguación, suspensión y dirección 5 %
Pascual Moavro. Billinghurst

1083. Cerrajería del automóvil 10 %

BELGRANO

Ritor S.R.L. Av. Cabildo 945. Ventas repuestos Línea Ford 10 %

BOEDO

La Casa del Tablero. Av. San Juan 3451. Instrumental para tablero de automóviles y autoradio 20 %

CABALLITO

Caballito Automotores S.R.L. Av. Juan B. Alberdi 793. Magazines, auto estéreo, antenas manuales y automáticas 10 %
Redi. Av. Asamblea 201. Repuestos y accesorios líneas: Ika-Renault, Di Tella y Fiat 5 al 10 %
V.R.B. S.R.L. Doblás 663. Frenos y paliers esp.

COLEGIALES

Osvaldo S.C.A. Av. El Cano 2922. Cristales de seguridad para automotores 5 %

CONGRESO

Antonio Panizza S.A.C.I. Av. Córdoba 2088. Herramientas, máquinas y accesorios para el ramo automotor 5 %

Beaudean Do Porto y Cia. S. A. Av. Córdoba 1532. Líneas repuestos, motor, aros y pistones Arosa, engranajes, etc. ... 10 %
 Demás líneas 5 %

De Angelis S.A.C.I.F.I. Av. Córdoba 1865. Correos de ventilador, microcargadores de baterías, llaves, herramientas, criques para autos (contado) .. 10 %

El Palacio del Accesorio. Tucumán 1637. Accesorios para autos 10 %

Feinstein S.A.C.I. Paraná 555. Accesorios y repuestos sobre gran mayoría de líneas 10 %

Fiore, Paniza y Terrá S.A.C.I. Viamonte 1581. Accesorios y repuestos Conv. 10 %
 Herramientas 10 %

Goffre, Carbone y Cia. S.A.C.I. Viamonte 1549. Repuestos generales (excepto líneas cuya comercialización esté determinada por fábrica) 10 %

Líneas cuya comercialización está determinada por fábrica 5 %
Bujías Ind. Argentina marca Auto-Lite 5 %

La Esquina del Taxista. Salta 899. Accesorios en general .. 10 %

Orbill S.R.L. Montevideo 570/2. Línea completa de accesorios para automóviles nacionales o importados 30 %

Pistones Sylicum S. A. I. C. y F. Tucumán 1652. Pistones (fabricantes) 10 %

Radio Sandor. Av. Córdoba 1107. Autoradios y autostéreos 5 %
 Antenas 10 %

(Sigue al dorso)

ACCESORIOS Y REPUESTOS

CAPITAL FEDERAL

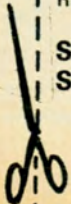
AGRONOMIA

Casa Emebé. Av. San Martín 4851 Accesorios y repuestos para automóviles, matafuegos y equipos de seguridad 10 %
El Motor. Av. de los Incas 4595. Especialidad en repuestos, materiales para ajustes de motores y varios 5, 15 y hasta 50 %

ALMAGRO

Carburación Canotex. Av. Díaz Vélez 3702. Carburadores, bombas de nafta y sus repuestos 10 %
Fiat Almagro. Estados Unidos 4345. Repuestos, accesorios y autoradios 10 %
José D. Mariscal, S.A.C.I.F. Rivadavia 4041. Reparación de

SOLICITE NOMINAS ACTUALIZADAS EN CASA CENTRAL, AV. DEL LIBERTADOR 1850 - 5º PISO - OFICINA SERVICIOS ESPECIALES A SOCIOS O EN LAS DEPENDENCIAS DEL A.C.A. EN TODO EL PAIS.



Unión Lamp S.C.A. Viamonte 1629. Lámparas para automotores, unidades selladas 5 %

CONSTITUCION

Fototax. Estados Unidos 1215. Accesorios 10 %
Juan Manuel Fangio y Cia. S.R.L. Constitución 1051/5 y Cochabamba 1020. Accesorios y repuestos 10 %

CHACARITA

Casa Civil. Av. Forest 1184. Repuestos Fiat e Ika, excepto los que tienen precio fijo de fábrica 30 %
 Reparación de servo freno o canje reparado 20 %
Oswaldo S.C.A. Av. Corrientes 6499. Cristales de seguridad para automotores 5 %

FLORES

Casa Nu-Ve. Avda. Avellaneda 1770. Instrumental original Siap Argentina, tacómetros autoradios, estéros, limpiaparabrisas Trico 15 %
 Baterías Autolux 20 %

FLORESTA

Alfer Electrónica S.A. Juan B. Alberdi 3569. Radios para autos, estéros, antenas eléctricas, accesorios 5 al 10 %
Ba-Le-Ma S.R.L. Camarones 4061 Cojinetes y bujes para bielas, bancadas y árbol de levas en acero m/blanco, acero m/rosado trimetal, acero, bronce m/blanco, aluminio, hasta 400 mm de diámetro 40 %
Casa Barilari. Juan B. Alberdi 2974/6. Cristales de seguridad y cerrajería para el automóvil 5 %
Escapes Sonic. Juan B. Alberdi 3235. Silenciadores y caños de escape 10 %
Ma-Fal S.A.I.C. y F. Juan B. Justo 7371. Accesorios y repuestos para Rastrojero Diesel, Borgward y Peugeot .. Precio de mecánico

LA PATERNAL

Casa Ciar S.R.L. Juan B. Justo 3302. Instrumental de limpiaparabrisas 5 %
Establecimiento Industrial Eiber S.R.L. Juan B. Justo 4935. Guanteras para coches 10 %
Lecrom S.R.L. Av. Juan B. Justo 3327. Reparación y venta de limpiaparabrisas 10 %
Mauricio Vitis y Cia. S.R.L. Dr. Adolfo Dickman 1375. Asientos para automotores .. 5 %

MATADEROS

Encendido Victoria. Larrazábal 2528. Acumuladores garantidos 15 meses 10 + 5 %
 Repuestos y accesorios 10 %

ONCE

Casa Gino. Belgrano 3169. Silenciadores y caños de escape 10 %
Ferrero Frenos S.A.C.I.I.A.G.

Rivadavia 3379. Frenos hidráulicos, servo freno 10 %
 Amortiguación, suspensión y dirección 5 %
La Casa del Amortiguador. Virrey Liniers 247. Distribución de amortiguadores S.A.D.A.R. **Sebastián Zimmerman e Hijos S.A.C.I.F.** Rivadavia 3340. Herramientas todos los tipos, balizas, infladores, medidores, repuestos eléctricos, etc. Pr. p/mayor
Tonex Electrónica. Rivadavia 3559. Autoradio, accesorios y repuestos, fundas para autos, Pic-Nic 10 %

PALERMO

Arnelli y Cia. S.C.A. Santa Fe 4830. Juntas, filtros y retenes **Auto Radio Falcao Hnos.** Juan B. Justo 1277. Autorradios, antenas eléctricas y manuales, etcétera 5 %
Casa Sanna S.R.L. Gorriti 4773. Repuestos para automóviles en general 30 %
Meloni Hnos. S.A.C.I.F.I. y A. Av. Las Heras 3449 y Sucursales. Repuestos y Accesorios de Auto Unión 10 %
Repuestos Santa Fe S.R.L. Santa Fe 5382. Repuestos y accesorios Di Tella, Morris, Riley, etc. 30 %

PARQUE PATRICIOS

Ferrero Frenos S.A.C.I.I.A.G. Caseros 2649. Frenos hidráulicos, servo frenos 10 %
 Amortiguación, suspensión y dirección 5 %
Manuel Piña S.R.L. Av. Chiclana 3724. Accesorios y Repuestos (sobre precio lista de casa) 40 %
 (sobre precio lista de fábrica) **Piña Hnos. S.A.** Boedo 2048/56 Repuestos y accesorios, maquinarias y herramientas 30 %
Rear S.R.L. Caseros 3917. Repuestos y accesorios líneas Ika-Renault, Di Tella y Fiat 5 al 10 %
Redi Caseros 4012. Repuestos y accesorios líneas Ika-Renault, Di Tella y Fiat 5 al 10 %

SAN CRISTOBAL

Mule y Cia. S.R.L. Rincón 1331/41. Cristales para automotores Precio de mayorista
Ruata y Cia. S.A.I.C. Pavón 2101. Amortiguadores tubulares hidráulicos 10 %

VILLA CRESPO

Devoto S.C.A. Acevedo 748. Accesorios, repuestos de Fiat 10 %

VILLA DEL PARQUE

Auto-Radio Jonte. Alvarez Jonte 3558. Autoradios 10 %

VILLA DEVOTO

Encendido y Accesorios Beiró Fco. Beiró 4631. Accesorios del automóvil 10 %

VILLA LURO

Automotores Alonso. Rivadavia 10300. Repuestos y Accesorios del 5 al 10 %
Stopoil S.A.C.I.I. Rivadavia 9036. Rodamientos de bolillas y rodillos 55 %
 Retenes TH y Vicente Esp.
 Correas planas y en V 10 %

GRAN BUENOS AIRES

AVELLANEDA

Casa Radi. Maipú 57. En todos los renglones y amortiguadores Fric-Rot-Gabriel 30 + 5 %
Casa Ponti. Av. Mitre 3145. Accesorios para automotores, faros todos los tipos, alfombras metalizadas, limpiaparabrisas, etcétera 10 %
Juan Peña y Cia. Maipú 129. Aros y pernos de pistón, cojinetes de biela y bancada (sobre precio de lista) 40 %

CIUDADELA

Repuestos Lazzari. Rivadavia 12402. Accesorios y repuestos 10 %
 Herramientas 5 %

HAEDO

Instrumental Romagnoli. La Paz 25. Instrumental del tablero automotor, agencia Siap, limpiaparabrisas todos los tipos, consolas, etc. 10 %

MORON

Felod S.R.L. Rivadavia 18358 y 18405. Accesorios y repuestos 10 %

OLIVOS

Battini. Av. Maipú 2164. Accesorios para automotores . 5 al 10 %
Casa Gino. Av. Maipú 2949. Silenciadores, caños de escape 10 %
Casa Woplac. Av. Maipú 2214. Embragues y discos de embragues Wobron legítimo o recondicionado Wobron 10 %
Radio Tito. Maipú 3145. Autorradio y autostéreo 3000 10 %

SAN ISIDRO

Auto Radio San Isidro. Av. Santa Fe 46. Autostéreo, autoradio y autostéreo 3000 10 %

SANTOS LUGARES

Repuestos Joldo. Rodríguez Peña 1076. Accesorios y repuestos del 10 al 30 %

VICENTE LOPEZ

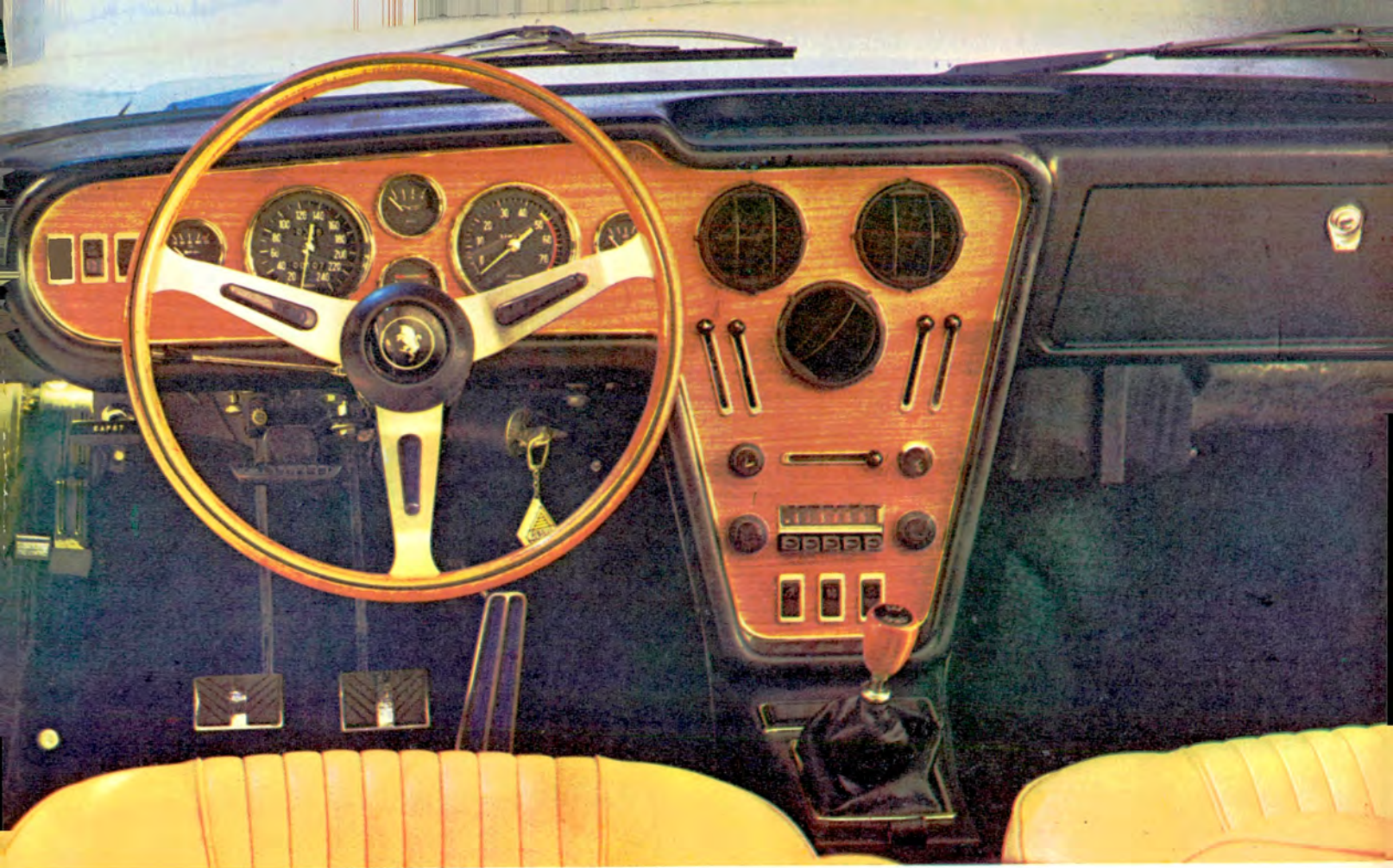
Casa Mastro S.R.L. Av. Maipú 602. Repuestos para automotores 10 %
Parisi Hnos. Av. Maipú 1761. Accesorios para automotores 10 %

VILLA MARTELLI

Confort Dovico. Paraguay 76 Tapizados para automóviles . 5 %

(Continuará)

Franqueo pagado
 Concesión 4938
 Tarifa reducida
 Correo Argentino
 Entral (B)
 Cursul 61 B



LPE 50.019

Siempre TORINO. Siempre más.



Bienvenido a bordo. Usted está en la cabina de comandos del Torino. Póngase cómodo. Ajuste los cinturones de seguridad. Comience a sentir sensaciones de alto vuelo. Sensaciones TORINO. Las butacas, dotadas de "memoria", para adoptar automáticamente la posición de mando más comfortable.

El tapizado sobrio, con clase. El nuevo tablero de madera de estilo deportivo internacional pone todos los comandos a su alcance. El volante, tan TORINO. La clásica palanca al piso, de cambios cortos y exactos. Y la posibilidad del aire acondicionado: un clima propio en cada viaje. Gire la llave.

... y ahora a sentir el verdadero placer de manejar.

Usted domina la potencia del mejor coche del país. Bajo su mando ruge el motor Tornado OHC, consagrado en Nürburgring.

Y Torino, que fue siempre más... trae más novedades aún:

- Mecánica 380 en toda la línea

(versión de bajo consumo en los modelos L y S).

- Nuevo diseño frontal
 - Nuevos paragolpes
 - Nuevas llantas y tazas
 - Pintura anticorrosiva con nuevo sistema de "protección por inmersión" único en el país
 - Nuevos colores metalizados
- Viva el Torino en toda su intensidad. Manéjelo en el Concesionario IKA-RENAULT.

Cinco Torinos. Su alternativa siempre es Torino. (*)

Torino GS, coupé, \$ 25.679.— Torino TS, coupé, \$ 23.561.— Torino TS, cuatro puertas, \$ 22.000.— Torino S, cuatro puertas, \$ 19.950.— Torino L, cuatro puertas, \$ 17.412.



La clase internacional
demostrada en Nürburgring

(*) Se indican precios que incluyen equipo "A"

Cynthia Perkins de Busso y su

1600 **FIAT**
SPORT

