

AVTO CLVB

Adhesión del Automóvil Club Argentino al Dia del Camino

EN ESTE NUMERO:

TRANSITO
VIALIDAD Y
EDUCACION VIAL

ACA EDUCACION VIAL



m\$n. 200.—
\$ 2.— Ley 18.188
Ejemplar Exclusivo
para Socios del ACA
Prohibida su Venta

año X - n° 54
set. - oct. 1970
buenos aires



JAPON



HONG - KONG



SUD AFRICA



INDIA



THAILANDIA

L & M marca su nivel !



EL CIGARRILLO DE **L & M** LOS MEJORES MOMENTOS...

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.

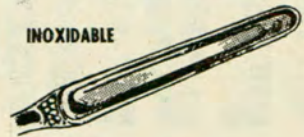


TOTAL 175 Piezas

\$ 159 (LEY 18.100)

GAMUZA

INOXIDABLE



Jgo. 101 Piezas

\$ 250 (LEY 18.100)

JUEGO LUNCH

PORCELANA IMPORTADA

16 Pzas.



\$ 119 (LEY 18.100)

BATERIA COCINA

INOXIDABLE TERMICA



15 Piezas

\$ 48 (LEY 18.100)

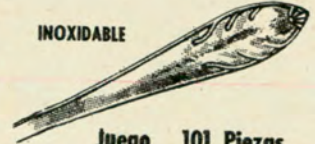
BATERIA COCINA

ACERO INOXIDABLE ¹⁸/₈ 12 Piezas

\$ 95 (LEY 18.100)

JOHNSON

INOXIDABLE



Juego 101 Piezas

\$ 215 (LEY 18.100)

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.



TOTAL 172 Piezas

\$ 245 (LEY 18.100)

JUEGO TE



9 Pzas.

PORCELANA

\$ 35.90 (LEY 18.100)

Jgo. Copas



74 Piezas

TALLADO A MANO
\$ 109 (LEY 18.100)

PORCELANA TSUJI



COMPLETO 12 PERSONAS
\$ 330 (LEY 18.100)

Jgo. Copas



74 Piezas

TALLADO A MANO
\$ 145 (LEY 18.100)

FUNCIONAL

Jgo. 101 Piezas

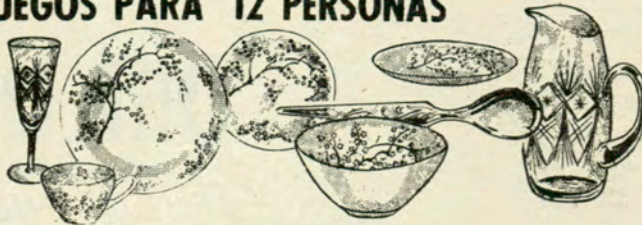


INOXIDABLE IMPORTADO Y PULIDO

\$ 109 (LEY 18.100)

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



TOTAL 172 Piezas

\$ 390 (LEY 18.100)

JUEGO CAFE

9 Pzas.

PORCELANA IMPORTADA



\$ 39 (LEY 18.100)

CREDITOS UNICAMENTE A SOCIOS DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5% PARA EMBALAJE CONTRA GIRO

TEVEDOS EN EL DEPORTE ^{Z 141}

**CAMPEONATO
NACIONAL
1970**



**CRITICA
SIN CAMELO**

conduce: Julio César Calvo
lunes 23.00

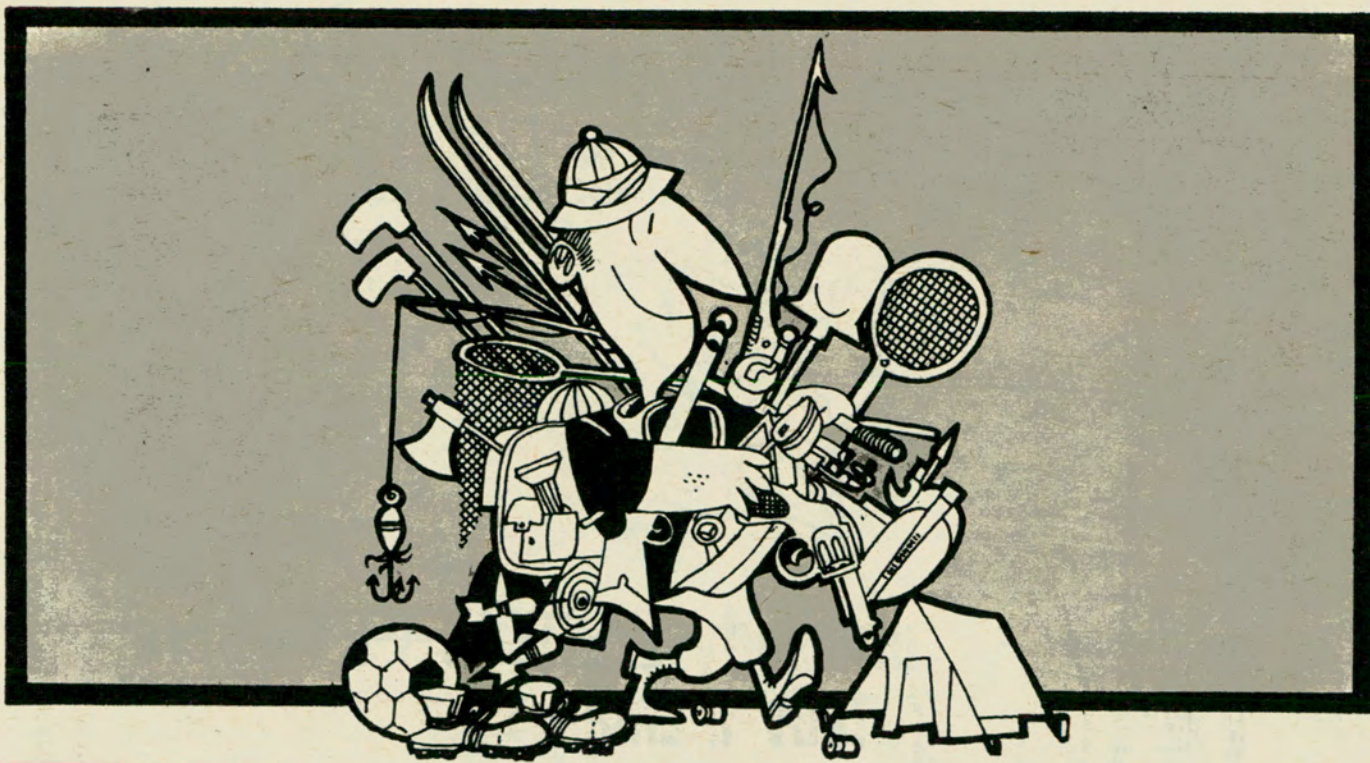
**IDOLOS
DEL DEPORTE**

conduce: Roberto A. Federici y
Washington Rivera

jueves 22.00

22
Tevedos

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



**para
nosotros
su diversión
es
"cosa seria"**

Matesanz Asociados

CAMPING - NAUTICA - PERMISO DE CAZA Y
PESCA - CASAS RODANTES - ROPA SPORT - GOLF - CAZA
SUBMARINA - FUTBOL - RUGBY - TENIS
BASQUET - DEPORTES - ARMERIA - TIRO - TALLER
DE ARMAS - TUNEL DE TIRO - BICICLETAS



!!! TENEMOS DE TODO !!!



PROVEEDURIA DEPORTIVA

en CAPITAL - LIMA 363/71

en CAPITAL - OLAZABAL 2450 (Belgrano)

en MORON - RIVADAVIA 18256

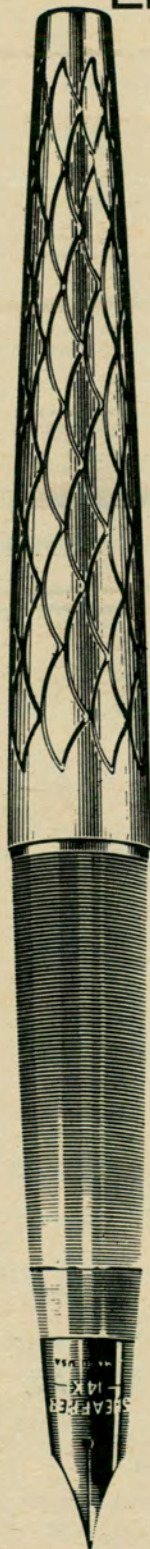
en LANUS ESTE - O'HIGGINS 1960/4

en QUILMES - RIVADAVIA 49

en L. de ZAMORA - BOEDO 102 esq. C. Pellegrini
(apertura 1º de Noviembre)

ESTACIONAMIENTO GRATIS - CREDITOS A SOLA FIRMA - 5 Y 10 MESES

En el día de Su ^{corona} Majestad La Madre...



Modelo Lady Sheaffer 902



una lady SHEAFFER para
lady mamá
y será

**el gran
cambio**

Para todos. Para quien regala y para ELLA, porque salir de lo habitual, de lo rutinario, en este día, será para mamá también un distinto homenaje.

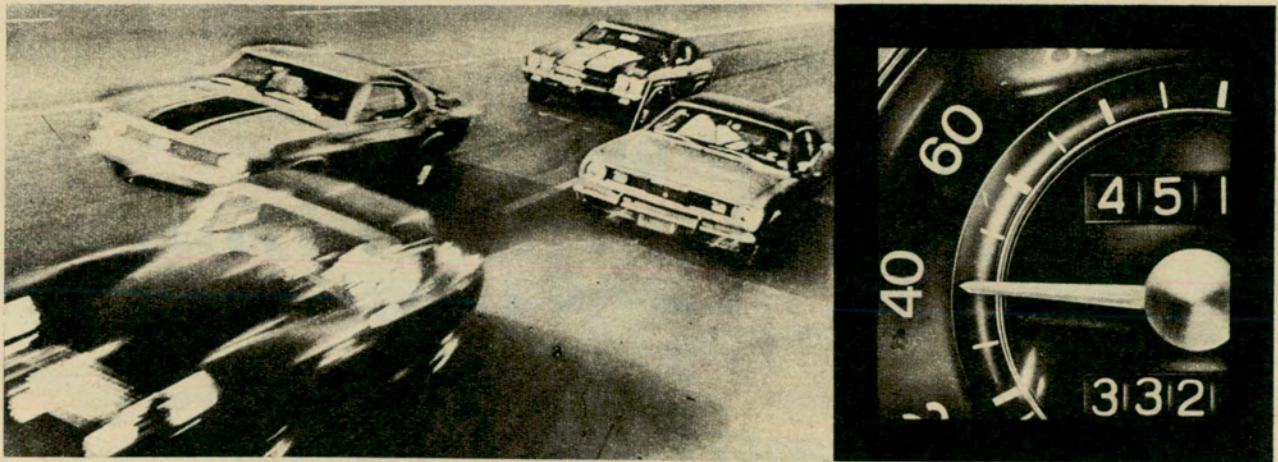
En el día de la Madre,
carño se escribe con LADY SHEAFFER.

Juegos de 2 y 3 piezas.
Lady Sheaffer 901- 902- 903



SHEAFFER □

WAGNER LOCKHEED contra «los desenfrenados.»



Los desenfrenados no son sólo los que manejan a 120. Son también los que chocan a 40. ¿Por qué? Por no hacer revisar los frenos periódicamente o por usar repuestos de mala calidad.

Cada 10.000 Kms., pídale a su mecánico que controle el fluido, los caños, cubetas, guardapolvos, bombas y cilindros. Y si tiene que cambiarle alguna pieza o renovarle el fluido, pídale "WAGNER LOCKHEED", la marca que evita accidentes en el mundo entero.

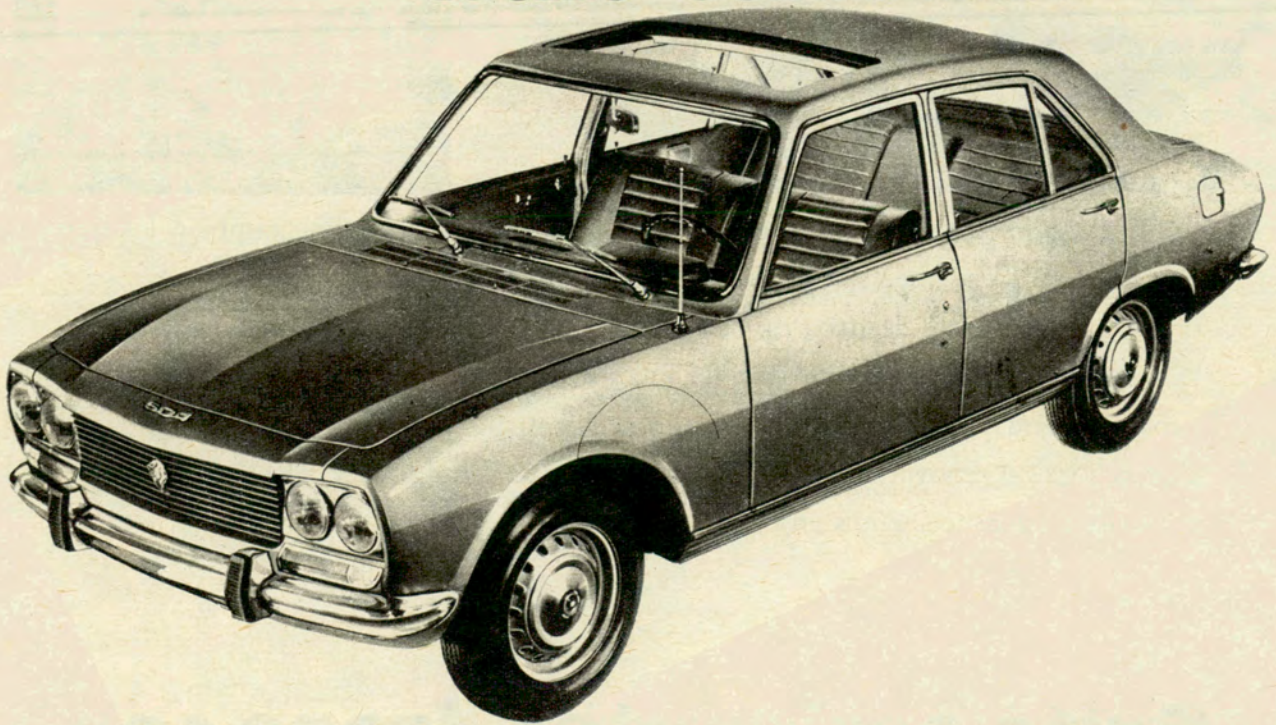
Evite accidentes, frene con...



FABRICADO POR **SAFRAR**

**el 504
le brinda excepcional
visión panorámica
y la posibilidad de disfrutar
a cielo abierto**

**su exclusivo
"techo corredizo"**



en el insuperable gran estilo Peugeot

PEUGEOT  **504**

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE



**Tire la toalla...
para ganar.
Cambie sus fundas
por Towel Look.**

Claro que va a ganar. En practicidad, desde ya:
Towel Look - con hilado mezcla de Nylon*
stretch - hace a las fundas del tapizado de su auto
más resistentes y asombrosamente fáciles de lavar.
Además, la inédita textura del Towel Look,
sus colores inalterables, su absorbencia y elasticidad
no tienen competencia.

A usted, que le gusta tener el coche al día,
le llegó el momento de ganar:
coloque fundas de Towel Look... ¡es tan fácil!

Ventas y Colocación

TODO CAR S.A.

Av. Maipú 1508, Vicente López -
en su concesionaria y en las buenas casas del ramo.

Nylon
DUCILO

**CON FRIO
CON CALOR**

ésta es la mejor

Nafta

COMUN O SUPER



La Ganadora...!

Cuando se trata de transporte ágil, ésta es la diferencia entre un negocio y un buen negocio.



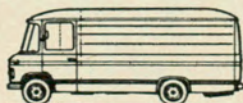
TRANSPORTER L 608 DIESEL

El Transporter L 608 Diesel es "la economía".

Motor Mercedes-Benz OM 314 Diesel, inyección directa, 90 HP, de arranque instantáneo y super económico. (menos de \$ 3.—, m\$ñ 300.—, cada 100 kilómetros).

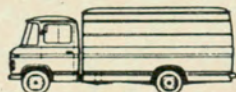
Más viajes a menos costo:

por su gran superficie disponible para carga y su **asombrosa versatilidad** para adecuarse a cada necesidad. Elegir un Transporter L 608 Diesel es la diferencia entre un negocio y un buen negocio.



FURGON:

Carrozado como furgón para el transporte de productos alimenticios, mercadería voluminosa, valiosa o frágil que deba ser protegida de la intemperie o asegurada bajo llave.



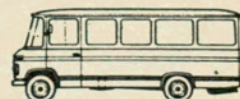
CAJA SEPARADA:

De similares características de aplicación que el furgón pero con posibilidad de ser utilizada, entre otras aplicaciones, como vehículo térmico o refrigerado.



CAJA PLAYA:

Para operaciones rápidas de carga y descarga de mercaderías de todo tipo (desde garrafas de gas hasta bultos de gran tamaño).



MINI-OMNIBUS:

Para el transporte rápido de un limitado número de personas (transporte de personal, viajeros de aeropuertos u hoteles, turismo, colegiales, etc.).

TRANSPORTER L 608 DIESEL

Véalo en los concesionarios Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz

Su buena estrella en todos los caminos.

Así será difícil robar su coche

GRABANDO SUS CRISTALES USTED OBTIENE LAS SIGUIENTES VENTAJAS:

1

Su coche no sirve para ser usado en secuestros ni asaltos, porque se puede cambiar la chapa, pero no los cristales, pues lleva tiempo y es costoso.

2

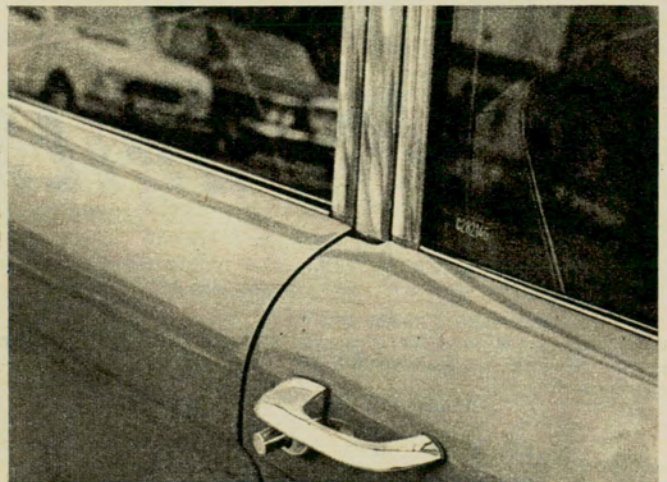
Si lo roban para revenderlo, el costo de los cristales que hay que cambiar decide al ladrón a buscar un coche no grabado.

3

Si le roban el coche no podrán circular porque ante la verificación policial los cristales grabados identifican al coche.



Proceso de grabado en la Playa de A. L. P. I. en Oro y Cerviño.



El número de chapa como puede verse se graba en el cristal.

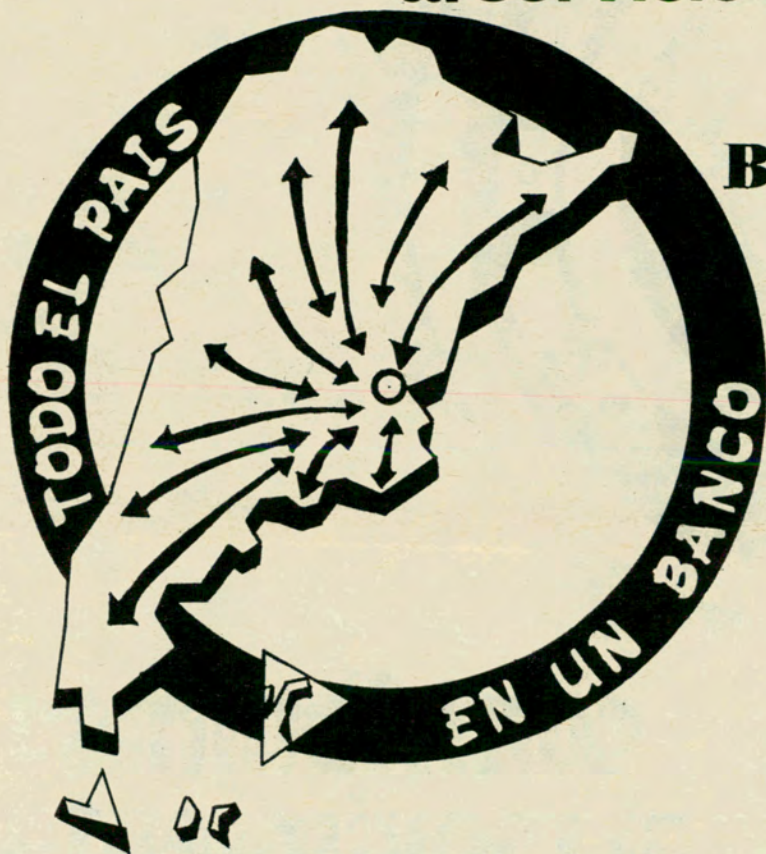
PLAYA DE ESTACIONAMIENTO ORO Y CERVIÑO

**ESTE CUPON ES VALIDO PARA GRABAR LOS CRISTALES DE UN AUTOMOTOR
AL PRECIO DE \$ 18,50**

Esta operación se efectúa en la playa de A. L. P. I.
situada en Oro y Cerviño - CAPITAL

SOCIOS DEL A. C. A.: Dto. 10 % - A. L. P. I. agradece su contribución

la Banca del interior del país unida en un gran Banco al servicio de toda la Nación



BANCO FEDERAL

ARGENTINO

ejemplo de integración nacional

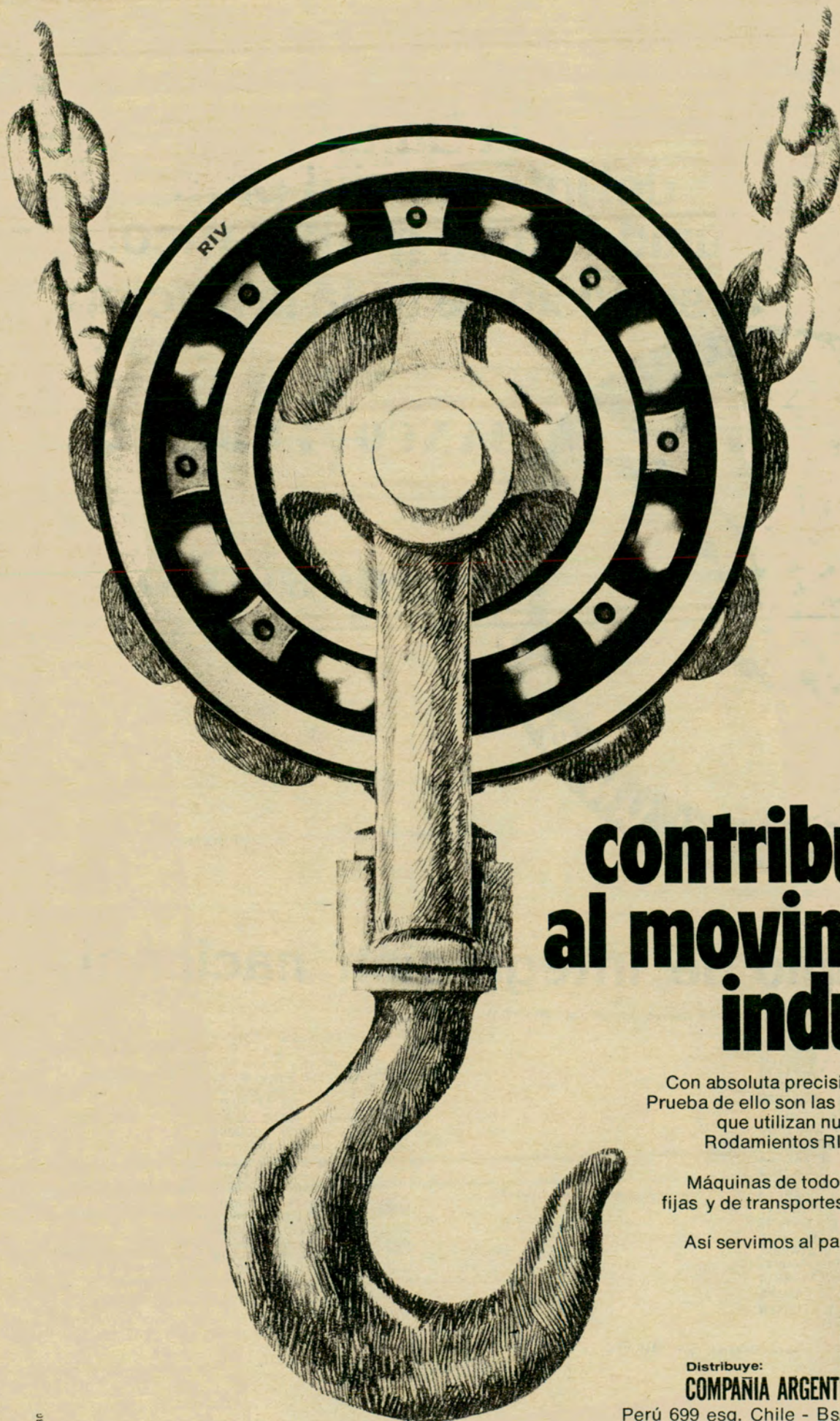
Sus Bancos accionistas integrantes son los siguientes:

AGRARIO COM. E IND. DE SAN JUAN
 ARGENTINO DEL CENTRO - San Luis
 COMERCIAL DE LA PLATA
 COMERCIAL DEL TANDIL
 COMERCIAL DE TRES ARROYOS
 COMERCIAL ISRAELITA - Rosario
 COOPERATIVO DE LA PLATA LTDO
 COOPERATIVO DEL NORTE LTDO.- Salta
 COOPERATIVO LTDO. DE PARANA
 CREDITO PROVINCIAL - La Plata
 DE CHIVILCOY S.A.
 DE CORONEL DORREGO
 DE CORONEL PRINGLES
 DE CREDITO COMERCIAL - Santa Fe
 DE JUNIN
 DE LA EDIFICADORA DE OLAVARRIA
 DE LOS ANDES - San Martín - Mendoza
 DE OLAVARRIA
 DE PARANA
 DE RIO NEGRO Y NEUQUEN

y sus 250 filiales

DEL COMERCIO - Corrientes
 DEL IGUAZU S.A. - Posadas - Misiones
 DEL NORTE Y DELTA ARGENTINO
 DEL OESTE S.A. - Mercedes - Buenos Aires
 EDIFICADOR DE TRENQUE LAUQUEN
 EMPRESARIO DE TUCUMAN COOP.
 HISPANO ITALO LIBANES - San Juan
 ISRAELITA DE CORDOBA
 MONSERRAT LTDO - Rosario
 MUTUAL DEL SUD - Bahía Blanca
 NUEVO BANCO DE AZUL
 NUEVO BANCO DE SGO. DEL ESTERO
 POPULAR DE ROSARIO
 POPULAR FINANCIERO - Río Cuarto - Córdoba
 REGIONAL DE CORDOBA - Cosquín
 REGIONAL DEL NORTE ARGENTINO - Salta
 REGIONAL DEL SALADO - Lobos - Buenos Aires
 REGIONAL SUREÑO - Bahía Blanca
 RURAL SUNCHALES COOP. - Santa Fé
 UNION COM. E IND. LTDO. - Mendoza

Sede Central SARMIENTO y RECONQUISTA - Buenos Aires



contribuimos al movimiento industrial

Con absoluta precisión. Con total seguridad. Prueba de ello son las innumerables industrias que utilizan nuestros rodamientos. Los Rodamientos RIV, inigualable expresión de la técnica moderna.


Máquinas de todo tipo, tamaño y potencia, fijas y de transportes, llevan en su interior un Rodamiento RIV.

Así servimos al país. Así contribuimos a su movimiento industrial.

RODAMIENTOS

RIV

Distribuye:

COMPANÍA ARGENTINA DE RODAMIENTOS 

Perú 699 esq. Chile - Bs. As. - Tel.: 34-8455/6 y 7

NUESTRA PORTADA

La evolución de las rutas argentinas está simbolizada en el afiche que la Entidad ha distribuido en todo el país, en conmemoración del Día del Camino. En este número de AUTOCLUB se enfocan importantes aspectos de la Vialidad, el Tránsito y la Educación Vial, a través de la opinión de funcionarios y destacados especialistas en esas actividades, que tan notable incidencia tienen en el desarrollo nacional.



AÑO X - N° 54 - SETIEMBRE-OCTUBRE 1970 - BS. AS.

sumario

EDITORIAL, por la Dirección 16

NOS ESCRIBEN... 18

LAS CALLES DE BUENOS AIRES, por Gustavo García Saravi 26

BERLIN Y EL MURO DE LA INIQUIDAD, por Manuel Goldstraj 28

LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, por Tulio U. Michelini 30

EL APUNAMIENTO, por P. Busse Grawitz 32

EL DESPERFECTO, por Marion Arbolave 39

FORMOSA AÑO 2000, por Ana Emilia Lahitte 40

HAGA TURISMO CON AUTOCLUB: VALLES CALCHAQUIES 42

DISNEYLANDIA, por Florencia Aprea Di Mas! 54

ESCOBAR: EL TIEMPO DE LA FLOR, por Alberto Blasi Brambilla 60

NATURALEZA Y ARTE ... 63

SARMIENTO, LOS CAMINOS Y EL PEAJE, por Eugenio Carte 64

SIGNIFICADO DE LAS SEÑALES VIALES 66

TUERQUITAS 70

EL CABALLO EN LAS SENDAS DEL PAÍS, por Federico Oberti 72

UN PUEBLO AZTECA Y EL NOMBRE DE RIVADAVIA, por Silvano Santander 76

...Y AQUI NOSOTRAS, por Valentina 78

DETRAS DEL VISOR, por Sara Facio 82

La presente edición de AUTOCLUB, dedicada a los temas Vialidad, Tránsito y Educación Vial, ha contado en esas materias especializadas con el eficaz asesoramiento del señor Raúl Harsich, jefe de la División Asuntos Viales del Automóvil Club Argentino.

EL PUENTE BUENOS AIRES-COLONIA, por Mercedes Bianquet 86

AREA METROPOLITANA AÑO 2000 88

SEÑALAMIENTO: IMPORTANTE ACCIÓN DEL A.C.A. ... 90

EDUCACION VIAL, PREOCUPACION PERMANENTE DE LA ENTIDAD 92

LA ESCUELA DE CONDUCCION Y TRÁNSITO 94

SEGURIDAD EN LA CARRETERA, por Enzo Ferrari .. 96

TEST PARA CONDUCTORES 100

LA CONDUCCION NOCTURNA 102

DECLARACIONES DEL CAPITAN DE NAVIO RECAREDO VAZQUEZ 103

CON EL DIRECTOR DEL TRANSPORTE DE LA PROV. DE BUENOS AIRES 108

EL PLAN VIAL DE LA PROV. DE BUENOS AIRES 112

EL TRÁNSITO EN LA CAPITAL FEDERAL 114

OBRAS ADECUADAS A LA JERARQUIA DE LA GRAN URBE 116

TRIBUNAL DE FALTAS .. 120

ENTREVISTA AL ING. ARMANDO S. RESSIA 124

CONTAMINACION ATMOSFERICA 126

EL RUIDO, ENEMIGO DEL HOMBRE MODERNO, por Guido Gotta 130

1er. SIMPOSIO DE INGENIERIA DE TRÁNSITO 136

EL AUXILIO MECANICO EN LA EVOLUCION DEL A.C.A. 139

EL CONSEJO VIAL FEDERAL 142

LEY DE TRÁNSITO: ¿NACIONAL O PROVINCIAL?, por José Canasi 144

ENTEL: EN LA ERA DEL SATELITE 147

NOTICULAS 151

AUTORES Y LIBROS, por M. G. 152

LETRA VIVA, por Ulyses 155

AUTOCLUB INFORMA .. 156

CONFERENCIA DEL PROF. DR. JUAN R. MICHANS 158

HOMENAJE AL DR. ANTONIO CATALDO 158

NOVEDADES EN DISCOS, por M. M. 159

BERMUDA, por Enrique Rojas Vela 168

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A. 183

REDACCION Y ADMINISTRACION: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 7º. TELEFONOS: 83-6061, INTERNO 261; SECRETARIA DE REDACCION: 80-1837; PUBLICIDAD: 84-9556. REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL 702.641. PUBLICACION ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES.

La Dirección de AUTOCLUB no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no sean publicados, los que en ningún caso serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente la de la Dirección de esta revista.

AVTO CLUB

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 Santiago Stancich

Archivo

Sr. Ernesto A. Biggeri

Publicidad y Relaciones Públicas

Jefe:

Sr. Fortunato Valotta

Promotores:

Sr. José Peluso

Sr. Angel J. Zaro

En este número: fotografías de Gustavo A. G. Gómez y Juan Carlos Piña.

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

TIRADA DE ESTA EDICION:

475.000 EJEMPLARES

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

CAMINOS

En la presente edición de AUTOCLUB hemos dedicado un importante espacio a tres temas de permanente actualidad en los países civilizados, e íntimamente vinculados entre sí: tránsito, vialidad y educación vial. Los correspondientes problemas, en cuanto interesan a nuestro país, están abordados en estas páginas por altos funcionarios técnicos responsables de las pertinentes reparticiones del Estado y personalidades que tuvieron a su cargo esas tareas en algún momento, todos bien compenetrados de las materias que tratamos. Además, hemos procurado complementar ese valioso material con informaciones y notas que enfocan la misma temática desde diversos ángulos. Hemos hecho este esfuerzo porque consideramos indispensable aportar la más grande masa posible de elementos de juicio objetivos y bien calificados para contribuir a la solución de los problemas, cada día más imperativos y exigentes, que atañen o derivan de los temas que mencionamos al comienzo, máxime si tenemos presente: a) que el tránsito en todo el país, en las calles urbanas y en las carreteras, aún no está sometido a una legislación y reglamentación coherentes, sistemáticas y funcionales, y de aplicación uniforme para todo el territorio nacional, objetivo final que es ineludible dadas las especiales características de nuestro régimen institucional federativo, que presenta algunas perceptibles diferencias con el de los Estados Unidos, por ejemplo, que nos sirvió de modelo: b) que, pese a todos los esfuerzos anunciados o realizados durante las últimas dos o tres décadas, las construcciones viales continúan realizándose a ritmo lento y están muy por debajo de las exigencias crecien-

tes y perentorias del desarrollo y el progreso de la Nación, y c) que la educación vial, a la que dedican tan enfática y persistente atención los países más avanzados de Occidente y que, prácticamente, en gran número de ellos, comienza en la escuela primaria y se prolonga, con cursos regulares incorporados a los programas de estudios hasta por lo menos la terminación de los ciclos secundarios (y a veces llega hasta las aulas universitarias), entre nosotros aún está en los primeros pasos. Y debemos dejar constancia, porque es verdad, que a este respecto, el Automóvil Club Argentino, —sin olvidar la empeñosa obra de la Policía Federal en este campo, desde 1935—, con acción orgánica desde 1962, por lo menos, está extremando sus esfuerzos y acudiendo a todas las instancias directivas de la instrucción pública en nuestro país para conseguir la organización metódica de la educación vial en los establecimientos de enseñanza, exhibiendo claras y decisivas pruebas de que aquella constituye el más eficaz procedimiento para reducir, si no anular, las pavorosas cifras de los accidentes en calles y caminos; pero hasta ahora, los resultados de la prédica insistente de esta Institución —inclusive efectuada a través de las páginas de AUTOCLUB—, todavía no ha encontrado eco suficiente, aunque debemos confiar en que esto suceda pronto, ante la evidencia irrefutable de los hechos y la experiencia.

No obstante su importancia vital, no insistiremos más en este comentario editorial sobre el último tema citado, que nos demandaría un espacio del que no disponemos ahora; y tampoco abordaremos en estos párrafos el problema de la legislación y reglamentación

Y ALGO MAS

del tránsito, en homenaje a la Comisión Especial que ha trabajado con encomiable tesón durante largo tiempo, para redactar la ley que el país espera y su correspondiente reglamento; confiamos en que las tareas que ha llevado a cabo ese organismo, compuesto de técnicos y juristas, no demorará demasiado en dar sus frutos. Así, sólo vamos a detenernos con cierto detalle en nuestros problemas camineros, en la política de construcciones viales o política vial "tout court", que preocupa a todo el pueblo laborioso del país y obviamente también a las autoridades, a los gobiernos.

En sendas ediciones de AUTOCLUB, correspondientes a los Nros. 47, 48, 49 y 50, hemos publicado medulosas y fundamentales notas de uno de nuestros colaboradores, bajo el título de "El problema caminero argentino". A través de este trabajo, coherente y documentado, ha quedado irrecusablemente demostrado que la causa más importante, si bien no la única, del atraso dramático en la ejecución de los tantos planes de construcciones viales que publicaron los gobiernos —después que el ingeniero Justiniano Allende Posse puso en marcha y realizó el primero de verdadera significación, en la década de los 30—, fue el incumplimiento de las sucesivas leyes —empezando por la primera, sancionada en la época citada— que previeron la constitución continuada y metódica de un fondo vial, exclusivamente destinado a la construcción y el mantenimiento de caminos y cuya formación y acrecentamiento progresivos (en la medida que necesariamente habrían de progresar el parque automotor y los transportes individuales y colectivos de bienes y personas por carretera), que

daban asegurados con los diversos impuestos, muchos y suculentos, que gravaban la compraventa y el uso de los automotores, inclusive los accesorios (las cubiertas, por ejemplo), y el consumo de combustibles, por supuesto. Todo esto fue oficialmente dejado de lado, y muy pronto la mayor parte de los ingresos por imposición de los rubros señalados fueron a parar simplemente a "rentas generales" o a otros destinos, como, por ejemplo, entre 1946 y 1955, a una supuesta política de promoción energética, que no fue advertida en ninguna parte del país. Esa malversación —así se llama esa figura en nuestras leyes de fondo— lleva, pues, casi cuarenta años de antigüedad y el resultado de semejante previsión, llamémoslo así, se hizo bien visible: la política caminera perdió impulso y las construcciones viales se vieron reducidas a un mínimo. Sólo en estos últimos tiempos se percibe un retorno al criterio sano y progresista que nunca debió ser abandonado.

Sentimos la imperiosa necesidad de formular una afirmación sólidamente confirmada por la experiencia de todos los países desarrollados o en vías de llegar a serlo, como el nuestro; pero haremos una aclaración previa.

En estos tiempos, principalmente desde la terminación de la Segunda Guerra Mundial, todos los técnicos o especialistas —respetuosamente, no nos atrevemos todavía a llamarlos simplemente "tecnócratas", que, por cierto, es otra cosa—, seducidos por la grandiosa experiencia iniciada por F. D. Roosevelt en 1933 y completada casi en menos de un lustro (recuérdese, entre otras cosas, la "Tennessee Valley Organization Administration", un éxito colosal y casi sin precedentes), planeada con audacia, inteligencia, imagina-

ción creadora y capacidad de iniciativa constructiva y ejecutada con decisión, claridad, conocimiento real de los problemas y sentido común, esos técnicos, decimos, se lanzaron a la formulación de "planes" y "planificaciones" de todo calibre, y comenzaron a aparecer, tanto en el léxico oficial como en las tertulias de sobremesa o en las charlas de café, las abundantes y versátiles "prioridades", y cada cual proclamaba su propia "primerísima prioridad". Ahora bien, cuanto sabemos de nuestro país, cuanto hemos aprendido aquí desde 1880 hasta la fecha —y sobre todo en los últimos cuarenta años—, y, en fin, cuanto nos enseña el proceso del desarrollo en los países que pueden servirnos de lección y ejemplo, nos induce a afirmar, sin ningún temor a equivocarnos, que el progreso argentino depende fundamentalmente —aparte de la estabilización institucional legítima— de la ejecución sistemática, persistente y metódica, de las siguientes "prioridades" (usamos este término para hacer una fácil y no dañosa concesión al gusto imperante), y en este orden: 1º caminos; 2º escuelas, inclusive las técnicas; 3º fuentes energéticas (inclusive la producción petrolera, que debe ser llevada al máximo, por todos los medios legítimos, y la industria petroquímica, que es su consecuencia natural); 4º hospitales, porque entre nosotros el buen hospital privado, a diferencia de lo que sucede en los Estados Unidos, aún no está al alcance de la población común. Y después, todo lo que se quiera y se pueda.

Pero ante todo y sobre todo, caminos y escuelas: éstas son las fuentes y aquéllos son las arterias nutricias del progreso.

LA DIRECCION



PRIMERAS
MOTOCICLETAS
ARGENTINAS



DE
RELACION
HUMANA



NOS ESCRIBEN...

Revista Autoclub
Avda. del Libertador 1850
BUENOS AIRES

HISTORIA

DEL AUTOMOVIL

Señor Director:

Llegó a mi conocimiento el artículo publicado en la revista AUTOCLUB N° 50, pág. 106, en el cual se formula opinión sobre la primera casa que fabricó automóviles en el país.

El ingeniero Antonio Bianchi, que describe los detalles del principio de la firma "Ingeniero Horacio Anasagasti y Cía", no puede considerarla como una fábrica de automotores, porque no tenía los elementos ni maquinarias necesarias para el caso.

Más adelante, el ingeniero Bianchi pasa revista a los méritos del ingeniero H. Anasagasti, de los cuales no hay nada que observar. Personalmente, admiro los esfuerzos deportivos que hizo en aras del afianzamiento del automovilismo en el país.

Después dice el ingeniero Bianchi: "Este taller dispone de 4 hornos universales" (que traduzco 4 tornos universales). No sé qué es lo que quiere decir con tornos universales; conozco tornos con bancada plana, de dos y tres prismas de caja "Norton", pero universal ninguno. En cuanto a horno para cementar (operación de tratamiento térmico para endurecer las piezas de acero de cementación o de c. níquel), no tenía ninguno; puede ser que se hayan hecho algunas piezas de repuesto de poca importancia.

En el año 1910, en esta Capital se contaba con varios talleres más importantes, que se dedicaban a repuestos. Se puede citar "Bolens", situado en la calle Montevideo entre Paraguay y Charcas; casa "Mari", de la calle Sáenz Peña 1835, que contaba con las mejores máquinas de la época, de las cuales había 2 máquinas de procedencia alemana marca "Re-

neker", para tallar dientes de engranajes cónicos. Es el único taller que las tenía. Puedo nombrar también los talleres de la casa "Julio Fevre", después fue "Julio Fevre y Cía", "Fevre y Baset y Cía S.A.", y ahora "Fevre Argentina". Tenía en esta época los talleres en la calle Bermejo, hoy Jean Jaurés, y representaba a los coches Mors, Delaugere-Clayette, Aries, y los camiones Delahaye. De éstos me hice cargo en el año 1910, como jefe de Talleres Generales, los cuales eran bastante completos. Estuve 4 años en este puesto, y ya hacíamos cuplas para diferenciales (piñones y corona), reparación de motores de autos y de aviación, que era mi especialidad. Esta firma traía chasis sin carrozar y las carrocerías se fabricaban en los mismos talleres. Lo mismo se hacía en la casa "Fehling", que era importadora de autos y fábrica de carrocerías. Estas fábricas eran técnicamente muy adelantadas, por ser la continuación de fábricas de coches a caballo, como fueron los de Gneco y Robles, de la calle Austria y Arenales; de ésta quedó la empresa Gneco, y se hizo muy próspera con la fabricación de los colectivos, y creo que todavía perdura.

Más adelante, el ingeniero Bianchi dice que en 1911 se montó el automóvil Anasagasti, empleando elementos separados importados, y unos pocos de producción local, entre los cuales se hallaba la carrocería. Y, esto lo sabemos, los motores eran de marca Baliot, importados. Asimismo lo eran las cajas de velocidades y diferenciales de marca Malicet y Blain. Con esto, pues, se confirma que los principales elementos eran importados y no de fabricación nacional, y esto ratifica que los talleres Anasagasti y Cía y su organización no fabricó, solamente armó automóviles. Recorriendo el horizonte de la actividad en materia de fabrica-

ción de elementos para automóviles en el año 1910, resulta que se disponía en plaza de talleres mejores instalaciones que Anasagasti y Cía.

El artículo anota también una investigación hecha por F. B. Kirbus, ocupándose de los importadores de vehículos triciclos y cuatriciclos, movidos por motores. Con referencia a F. B. Kirbus, en "La Prensa", del 23 de agosto de 1966, se permitió opinar y criticar sobre la construcción de mi auto Yruam, que he donado al A.C.A. Dice, referente a los frenos, que los considera muy chicos como para ser empleados en motocicletas. El señor Kirbus debe saber que estos frenos (patente argentina) son contruidos con dos levas, diametralmente opuestas, y mandan cada una una zapata, las cuales actúan como servofreno, y que la rotación de la campana al tomar contacto con la zapata tiende a hacer abrir ésta; de ahí la acción de autoservo-freno. Este sistema, aunque es de mando mecánico, es superior al de mando hidráulico, y en las pruebas y viajes que he hecho por calles y caminos, tenía mucho cuidado cuando un coche estaba demasiado cerca para que no lo embistiera cuando frenaba. La presión sobre el pedal es muy liviana, y el efecto sobre las ruedas enorme.

Otro error es cuando se dice que en el año 1927 se proyectó y construyó el Yruam. Se proyectó y se hicieron los dibujos detallados, con copias, del automóvil, motor, embrague, diferencial, eje delantero, chasis, accesorios, etc., en el año 1926. Cuando la fábrica Rolland-Pilain en Francia cerró, yo era representante de la marca en la República Argentina. Había hecho mucha propaganda para su última producción. En los catálogos figuraba un modelo de 8 cilindros en línea (modelo Grand Prix). Un cliente de mi taller tenía mucho interés en comprar un Grand Prix. Un día le dije, medio en serio, medio en broma, que si le interesaba tanto, me comprometía a fabricarle uno; aceptó la oferta y convinimos que yo pondría mis conocimientos y el financieraría la ejecución del coche. No pretendía ningún beneficio personal. Así fue como empezamos: a los 3 meses ya estaban hechos los planos y copias del motor; pero a los 3 meses el financista dejó de aportar, quedándome con la obra en brazos. Pero

me encariñé con el resultado de los estudios logrados, y decidí seguir solo. Así comenzó una obra que debería costarme muchos sacrificios y firme voluntad. Las dificultades fueron enormes y numerosas (aquí sería largo contarlas). No tuve dificultades mayores en la fabricación, porque para mí era trabajo corriente, pero las mayores dificultades fueron con las autoridades, por permisos para ensayos, patentamiento, habilitación, etc. Con esto me perdi muchos años en triquiñuelas, pero al final llegué.

E. J. Maury
Medina 335 - Capital

EN IGUAZU FUERA DEL HOTEL

Señor Director:

Referencias: AUTOCLUB N° 45: Carta del señor Julián Lafuente (Sobre un Hotel, pág. 16). AUTOCLUB N° 46, carta del señor Benjamín G. Cozzi (Turismo en Iguazú, pág. 16).

En dos coches salimos de Junín, provincia de Buenos Aires, en la mañana fría del 9 de julio ppdo. En un Citroën viajaba un matrimonio con sus dos hijos, de 9 y 10 años; en un Fiat 1500 familiar, un matrimonio y un hijo de 12 años. Las dos familias practican "camping" desde hace varios años.

Además del material para el camping, llevábamos una bolsita con mapas y prospectos, y varias con una buena provisión de víveres y artículos de primeros auxilios.

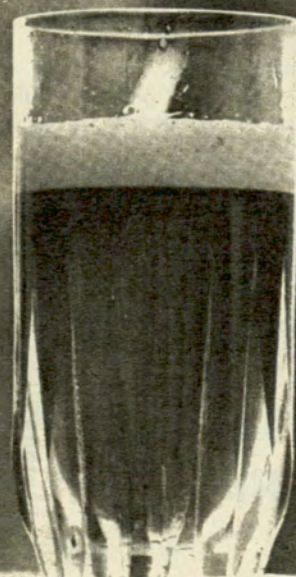
Los carteles indican la proximidad de Reconquista. A la altura del Km 773 de la Ruta 11, hacia la derecha, está una Estación Experimental del INTA, muy lindo lugar, con forestación aparentemente nueva. Atardecía y el viento del Sur-Este arreciaba. Nos decidimos a entrar y solicitar al Director del Establecimiento permiso para pasar la noche en la entrada de la Estación; solamente para plantar nuestras dos carpas Duvet. Fuimos decepcionados: nos negaron la autorización, muy amablemente, por cierto. Yo ingenuamente creía que el INTA, como dependencia nacional, se prestaría a hacer una, digamos, "gauchada", a dos familias que no eran simples "linyeras". Me equivocué. Emprendimos de nuevo



FERNET-BRANCA

tradicional y a la menta

...el trago
joven!





—...si viejo, no puedo soportar ni una manchita en mi coche.
 —Y te lijás de vez en cuando en las bujías?
 —Yo? Para qué, me aguantan hasta 25.000 km., como si nada.

Algunos creen que las bujías son eternas.

¿Qué ganan con eso?

Se lo habrá dicho algún amigo más de una vez. El coche impecable, engrasado, con cambio de aceite, pero en las bujías para que se va a fijar... si son tan chiquitas. Los problemas no demoran en hacerse notar: el motor ya no responde como antes al arranque, no aguanta tantos kilómetros por litro de nafta y su potencia es menor. Es un motor menos protegido.



Para evitarlo, acuérdesse de revisar las bujías de su coche a los 8.000 km. y cámbialas 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.



PRIMERAS
 HERNANDES
 ARGENTINAS



DE
 RELACION
 HUMANA



NOS ESCRIBEN...

Revista Autoclub
 Avda. del Libertador 1850
 BUENOS AIRES

la marcha hacia Reconquista. Después de dejar atrás esta ciudad unos 20 km, decidimos pasar la noche en nuestros respectivos coches.

Llegamos a Clorinda. Tras recorrer un poco la zona, obtuvimos permiso para acampar sobre el pastito bien recortado del puesto de Gendarmería Nacional, que se encuentra antes de entrar en dicha ciudad. Muy amables los Gendarmes Zangali y Correa, que nos proveyeron de agua caliente y nos invitaron a utilizar el baño y compartir el asadito de la noche, y en la mañana siguiente, entre saludos y deseos de "buen viaje", nos brindaron un vasito de caña fuerte. ¡Qué lindo recuerdo!

La aduana; el cruce del Paraguay en balsa, rumbo a la Asunción. Tomas de fotos y filmación. Algunas compritas. Almuerzo en un restaurante sobre la ruta hacia el Jardín Botánico.

Aquella noche acampamos, precisamente, en el Jardín Botánico, después de visitar el Zoológico y su museo indígena. El encargado del parque, de una amabilidad a recomendar, nos ofreció su casa para lo que pudiésemos necesitar, e inclusive nos invitó a compartir el programa nocturno de televisión.

Visita corta a Asunción, su mercado de "Las Pulgas", muy típico por cierto, bien que algo deprimente para nuestra época. Vamos hacia Puerto Stroëssner. Hermosa ruta de asfalto, bordeada de tierra roja y de una vegetación tropical.

Atravesando el pueblo "Ñanduti", nos detenemos para admirar los hermosos manteles bordados por los lugareños; compramos uno.

Al terminar la ruta, se llega al puente internacional "Da Amizade", de la amistad, que cruza el Alto Paraná. No se pudo haber elegido un lugar más pintoresco para construirlo.

La atención amable de los empleados de la aduana brasileña nos demora un poco,

y ya nuevamente cae la noche y surge la pregunta: ¿dónde acampar?

Antes de llegar a Foz de Iguazú, encontramos, sobre la derecha, una iglesia de madera. Algunos feligreses acudían para asistir a las vísperas de ese sábado. El sacristán nos permite montar nuestras carpas bajo un galpón, y allí pasamos la noche.

La niebla muy espesa del amanecer, nos hizo ver triste el lugar, y después de plegar el equipo emprendimos la última etapa hacia las Cataratas.

De pronto, la ruta se ensancha. A la izquierda aparece un edificio de estilo colonial y color rosa, en lo alto de un cerro; a la derecha el paisaje es una maravilla; no existen palabras para describirlo, ni los ojos alcanzan para abarcarlo.

Las cataratas. Bajamos unas escalinatas para acercarnos más al borde de los precipicios. El ruido ensordece.

Bien, ahora hay que buscar un lugar para acampar. Pasando el Hotel "Das Cataratas", llegamos a un lugar cerca del río, y pedimos permiso al guardia; nos llevó a un lugar cómodo, a escasos metros del valiente río Iguazú.

Nos indicó dónde estaban los baños, el agua potable, y nos deseó una feliz estadía.

Así pasamos tres días entre caminar, sacar fotos y filmar los lugares, unos tras otros. Las cataratas iluminadas en la noche producen un efecto maravilloso.

Pasaremos al lado argentino; lo hacemos por "Tres Fronteras", embarcando en Puerto Franco, en una balsa muy precaria, pagando 7.000 pesos nacionales por coche.

El desembarco en Puerto Iguazú se hace sin inconvenientes. En la aduana argentina, la empleada, un poco sorprendida al observar nuestro equipo de camping, nos pregunta qué traemos del país vecino: whisky u otras cosas extranjeras. Al contes-

tarle que nada de eso traemos, excepto una botella de caña paraguaya y otra brasileña, no nos quiere creer y tuvimos alguna dificultad en convencerla que fuimos para conocer las Cataratas del Iguazú y nada más, y gozar de la naturaleza. Ahora había que alcanzar el lado argentino de las Cataratas.

Llegamos al Hotel Iguazú. Cerca del mirador, un cartel que reza: "No acampar". Bajamos hacia los saltos "Dos Hermanas"; otro cartel igual, cerca del hotel. Encontramos un guardabosque y le preguntamos dónde podríamos colocar nuestras carpas. Nos indicó un lugarcito detrás de la escuela, y allá fuimos. Observamos el ambiente en torno: sucio y deprimente; desorden y suciedad que daban náuseas; mochileros tirados en tierra, medio cuerpo fuera de la carpa, arrojando restos de comida ahí no más; ropas de cama expuesta al sol. Una gitanería desagradable. Hicimos nuestra decisión: no era posible que nuestras dos familias quedasen ahí. Salimos en busca de un rincón más decente.

En ese momento tropezamos con un matrimonio con un pequeño hijo de 2 años y medio, decepcionado como nosotros y buscando también un lugar adecuado para acampar. No pretendíamos un pasito recortado, pero "camping" no es sinónimo de abandono y suciedad. Aquí justamente quiero recordar las cartas leídas en los números 45 y 46 de AUTOCLUB. En Iguazú no hay, según parece, un lugar para acampar decorosamente.

Encontramos tres carpas que pertenecían a la gente de Santa Fe, que estaba en ese lugar desde hacía tres días. Preparamos el piso y establecimos nuestro campamento. A la tarde llegó una familia de Mar del Plata. Empezamos la visita a las cataratas por las pasarelas, muy cómodas y que hacen honor a quien tuvo la feliz idea de brindar así al turista un paseo agradable, por encima de la masa de agua rugiente.

Todo fue muy bien hasta el segundo día, cuando dos guardas muy amablemente nos pidieron el "desalojo": creían ellos que no se podía acampar en ese lugar. Les explicamos que sólo quedaríamos hasta la mañana siguiente, y nos autorizaron a hacerlo. Les hicimos leer la carta del señor Julián Lafuente, en la revista AUTO-

CLUB, caballero a quien buscamos sin encontrarlo, para preguntarle por el "camping organizado". Al día siguiente retomamos el camino rojo, y hasta nos llevamos una bolsita de tierra para la escuela de nuestros chicos.

Nos dirigimos a San Ignacio, pero no pudimos menos que parar una hora en Eldorado, que parece la ciudad de un Far West moderno; rubia la gente y acento nórdico en su habla. Llegamos a las ruinas Jesuíticas temprano; las visitamos despaçosamente y luego armamos nuestro campamento en un prado cercano. Y gozamos de una comodidad total, con baños, agua y luz de noche.

Adelanto: Una noche en Paso de la Patria, a orillas del Paraná. Después, lentamente llegamos a Goya y cruzamos el río hasta Reconquista, en un hermoso y cómodo paseo en balsa.

Pasando Vera, acampamos a la orilla del camino, cerca de un casco de estancia. En la mañana siguiente llegamos a Santa Fe y Rosario, donde visitamos el hermoso monumento a la Bandera: agradable coronación de un viaje feliz. Y en la noche de un día tibio estábamos de regreso en Junín.

Ahora, a revisar las costuras de las carpas y preparar algunas comodidades más para un próximo viaje. ¡La Argentina es tan pródiga en bellezas! Y como francés que soy, sé apreciarlas muy bien.

Pedro M. M. Cottareau
S. A. N° 196.811-8.
Junín (Buenos Aires)

AGRADECEN

UN SERVICIO

Señor Director:

Hago llegar a la Comisión Directiva de esa Institución el agradecimiento por la colaboración espontánea y desinteresada que ha prestado al poner a disposición de un enfermo, Angel Cávolo, un avión sanitario para transportarlo a Salta, su ciudad natal, de donde había venido para ser atendido en el Hospital Rivadavia.

Actitudes como ésta son dignas de destacarse, por el humanismo y la solidaridad que encierran.

Alfonso Bartolomé Toledo
S. N° 399.624
Capital Federal



Temperatura ideal
con sólo mover un botón...



INDISPENSABLE EN LA CIUDAD Y EN LA CARRETERA

Aire puro y renovado, sin humo, sin poivo,
sin viento, en cualquier clima y lugar...

AIRE ACONDICIONADO
AIR @ CAR

PARA TODO AUTOMOTOR

Fabricado bajo licencia de "Climatic Air Sales Inc.", USA

Bmé. Mitre 2013, Buenos Aires, Tel. 45-3605 y 49-3169

Sucursal: AIR-CAR ROSARIO, Castellanos 429, Tel. 389437

SERVICE EN TODO EL PAIS

SEGURIDAD



**EVITA
EL ROBO!**

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

ANTIRROBO

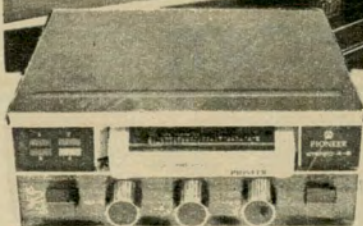
PATENTES MUNDIALES
INDUSTRIA ARGENTINA

NEIMAN®

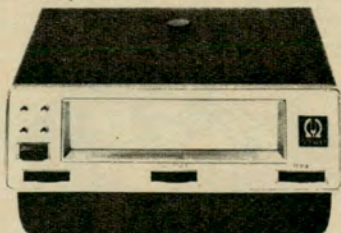
**SERVICE - MANTENIMIENTO - LLAVES en
CRAMER 3065 - Tel. 701-5017 - Cap. Fed.**

Libertad de elección con !PIONEER!

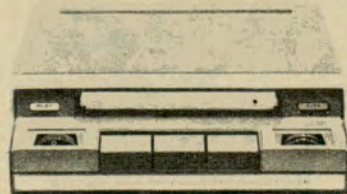
Vea estos productos estereofónicos de Pioneer, marca mundialmente afamada en reproducción de alta calidad. El nuevo modelo TP-20 junto con la alta fidelidad y facilidad de instalación, la economía de los Cassettes de cinta. Este es uno de los más refinados autoestéreos que usted pueda elegir hoy día.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



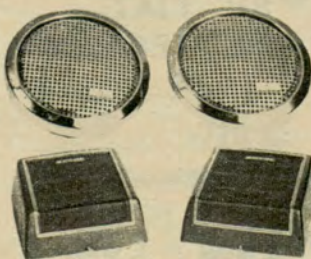
Modelo TP-60
Autoestéreo Cartucho de Cinta
4 y 8-vías.
6 vatios salida musical por canal
(12W en total).
Respuesta de frecuencia:
50-10.000Hz.



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

22 autoclub



PRIMERAS
MOTONADAS
ARGENTINAS



DE
RELACION
HUMANA



NOS ESCRIBEN...

Revista Autoclub
Avda. del Libertador 1850
BUENOS AIRES

INCONVENIENTES EN RUTA

Señor Director:

Me dirijo a usted con el fin de ponerlo en conocimiento de una aventura que me tocó vivir con mi familia, durante el viaje que realizara en el mes de febrero, para conocer más a fondo las provincias norteñas. Dicha aventura sucedió en el camino de Catamarca a La Rioja, por la ruta N° 38, que siendo internacional, pues nos une con Chile, más que ruta es un proyecto; 30 km antes de llegar a esta última ciudad atraviesa el camino el río Salado, el cual tiene un caudal considerable, si se tiene en cuenta que debe ser cruzado con el auto, es decir, no existe puente; pero los señores ingenieros de Vialidad Nacional han encontrado una brillante solución, según ellos temporaria (casualmente hace 2 años hice el mismo viaje, encontrándose el pasaje de este río en iguales condiciones).

La solución es la siguiente: hay un grupo de hombres estables, empleados de Vialidad Nacional, cuyo trabajo es cruzar a los turistas mediante un camión, sobre el cual va el automóvil con sus pasajeros, el que a la vez es remolcado por una topadora, siendo el horario de esta tarea hasta las 20.30 horas. Como se deduce, el método empleado, amén de ser bastante precario, pone en peligro no sólo al automóvil sino a todos sus ocupantes.

El siguiente dato puede ilustrarlos más ampliamente: un coche procedente de Buenos Aires, que hacía dicho viaje de noche, sin conocer el inconveniente, y al no ver ningún señalamiento, se internó confiado, pero la corriente de agua lo arrastró ciertos de metros salvándose milagrosamente sus ocupantes.

El objeto del envío de esta carta es que llegue a oídos de los directivos de la Dirección Nacional de Vialidad, porque éste es sólo uno de la infinidad de inconvenientes que presentan nuestras rutas al turista.

Saluda a ustedes muy atentamente.

Manuel Regueiro
S. P. N° 103.040
Av. San Martín 1549,
Caseros

EDUCACION VIAL

Señor Director:

En la prestigiosa revista AUTOCLUB he leído que en algunos números se han formulado advertencias muy oportunas sobre normas de seguridad para la conducción de automóviles en ruta.

Pero no obstante dichas advertencias y precauciones de simple sentido común, especialmente en materia de estacionamientos, alarma comprobar la extraordinaria frecuencia con que los automovilistas, incluso los mismos socios del A.C.A., detienen sus vehículos sobre las calzadas de rutas y autopistas, ya sea para el cambio de un neumático o cualquier otro tipo de reparación.

Y así es dable observar, cómo, para el simple cambio de un neumático el automovilista inmoviliza su vehículo en rutas de intenso tránsito, ocupando irresponsablemente buena parte de la calzada con su coche, crিকে, herramientas, cubiertas o ruedas, y aún su propio cuerpo, expuesto a ser atropellado por los demás automotores en circulación. En la Autopista a Ezeiza, el caso es frecuente y mucho más frecuentes los accidentes provocados por tal motivo. Es indudable que en el interior, sobre rutas más angostas, el proble-

ma se multiplica al infinito.

Ocurre que al parecer, muchos automovilistas siguen creyendo que si se desinfla un neumático se debe detener de inmediato el automóvil sin avanzar un solo metro más, por temor a lesionar las cubiertas o llantas. O también, y lo que es mucho peor, se detienen por ausencia de una correcta educación vial, creyéndose con pleno derecho a obstruir la calzada, aun cuando la banquina esté en perfecto estado de conservación.

Y si de día, a plena luz, tales caprichosas detenciones constituyen un peligro cierto y considerable, el problema se agudiza enormemente durante la noche.

Está probado que las luces de estacionamiento de vehículos detenidos, y aún las balizas reglamentarias, de ninguna manera significan una garantía absoluta, puesto que las altas velocidades desarrolladas por los coches actuales no dan tiempo a distinguir con precisión entre las luces de un vehículo detenido o en movimiento. Los accidentes por tales causas son incontables y fatales. Y lo peor es que son accidentes perfectamente evitables, con sólo haber desplazado los vehículos fuera de la calzada, pues no existe automóvil, aun los de mayor peso, que no pueda ser movidos en caso de repentina detención del motor.

Sin pretender agotar el tema de la seguridad en rutas, tanto por la experiencia recogida como por los accidentes que he podido presenciar, solicito al señor Director que por intermedio de AUTO-CLUB, esa Institución realice una permanente campaña de educación vial, destacando fundamentalmente el deber legal y moral que tiene todo automovilista de mantener la calzada libre, tanto de día como de noche, aun a riesgo de tener que estacionar en banquina en mal estado. La peor banquina ofrecerá siempre un estacionamiento más seguro que mantener el vehículo sobre la ruta.

Agradeciéndole desde ya todo cuanto el Automóvil Club pueda hacer en tal sentido, hago propicia esta oportunidad para saludar al señor Director con la más alta y distinguida consideración.

Enrique S. Inda
S. A. N° 259.735
San José 1556

Aldo Bonzi - Matanza
Prov. de Buenos Aires

"TORTUGAS"

EN EL CAMINO

Señor Director:

Habitualmente releo los números de la Revista AUTO-CLUB, en busca de temas para mis clases, especialmente en lo referente a turismo, aunque para clases de relaciones públicas y humanas me resulta sumamente interesante la sección Nos Escriben...

Así fue como en la que corresponde al N° 45 (enero-febrero 1969) di con el comentario que hace el socio plenario N. P. Ratti con respecto a los conductores "tortugas" frente a los semáforos, sugiriendo un indicador que apure al conductor "lerdo".

Todos, por ese no sé qué de Fangio que nos toma cuando nos encontramos frente al volante, queremos picar apenas se da la luz verde. Pero, ¿qué pasa con el apurado?... que por ahí surge un agente de tránsito, lo ve saliendo cuando aún no está el paso libre, es decir cuando la luz roja no se apagó, y le hace la boleta.

Llevo más de treinta años conduciendo sin haber sido sancionado en ninguna ocasión, y lo que es más importante, no haber chocado nunca. Y no crea mi consocio que se deben estas circunstancias a tener el coche en garaje, sino que, todo lo contrario, recorro habitualmente las rutas 7, 8 y 9 cumpliendo con mis tareas profesionales, pero llevo conmigo una palabrita como talismán: *Prudencia*.

Entiendo que mi consocio no pensó que muchas veces, yo diría que el 80 % de esas ocasiones, el proceder a lo tortuga se debe precisamente a lo que él mismo expresa; a deficiencias mecánicas y a que acaso en ese momento el conductor lleva su rodado a taller, y los bocinazos y apremios sólo logran ponerlo nervioso y cometer errores que demoran aún más su salida.

El maestro Sarmiento decía: "Vísteme despacio que tengo prisa"; yo diría, vayamos despacio que llegaremos sin inconvenientes.

No es mi intención polemizar con mi consocio, sino que los "fangistas" vean cómo se puede andar mejor siendo prudentes.

Agradezco de antemano la



toldos

Confeccionados con las mejores lonas, en nuestros grandes talleres por personal técnico especializado para su fabricación y colocación.

MODELO DESLIZANTE,
Indicado para chalets o terrazas

SOLICITE PRESUPUESTO

CORTINA, con máquina sin fin, ideal para casa de departamentos (1) abierto (2) cerrados.

Para los señores clientes del interior enviamos folleto ilustrativo.

LONGOBARDI

BOLIVAR 280 - Cap. T. E. 33-2727-5118/9

Comercio Adherido a: CREDITO UNIVERSAL, LONDONCARD, CITICARD y DINERS CLUB

calidad
sobriedad
elegancia

BARSLEY

EN VENTA EN LAS CASAS DE ARTICULOS FINOS PARA HOMBRES



PRIMERAS
INTERNADAS
ARGENTINAS



DE
RELACION
HUMANA



NOS ESCRIBEN...

Revista Autoclub
Avda. del Libertador 1850
BUENOS AIRES

lectura de este comentario-crítica, y más aún su publicación, complaciéndome en saludar al señor Director atentamente.

Adelina A. T.
Campanó Campos
S. P. 237.087

Allende 3727 - Capital Federal

A LAS CATARATAS

Señor Director:

Por la presente quiero haber llegar en forma personal mis felicitaciones por el artículo publicado en la Revista AUTOCLUB, sobre la Ruta Buenos Aires - Cataratas del

Iguazú; eso posiblemente haya influido para que en estas vacaciones invernales se notara en esta Zona Norte del país una afluencia extraordinaria de turistas de distintas partes de la República.

Eugenio Delfino Spontón
Goya - Corrientes

LA CALLE ANCON

Señor Director:

En el N° 51 de marzo-abril de 1970 de AUTOCLUB, págs. 22-3, he leído una de las

siempre interesantes colaboraciones sobre "Las calles de Buenos Aires", del doctor García Saraví, en la cual, con su habitual gracejo, confiesa desconocer por qué lleva su nombre la calle Ancón, situada detrás de los cuarteles de Palermo. Agrega su esperanza de que algún lector "nos ilustre a todos" sobre ello.

Por el artículo me entero de que no conoce a la villa de Ancón, pesquera y hoy balnearia, situada en la ensenada homónima, dentro de la bahía del Callao, y a escasa distancia de la ciudad de este nombre y de la de Lima. Pues bien: Ancón fue la segunda escala que hizo la Expedición Libertadora del Perú, que al mando del general José de San Martín zarpó de Valparaíso el 20 de agosto de 1820.

El 8 de setiembre del mismo año el convoy ancló en la bahía de Paracas, a 250 kilómetros al sur de Lima, y las tropas de tierra que transportaba establecieron su cuartel general en la cercana Pisco. Tras de algunas operaciones militares, negociaciones con los realistas, actividades para insurreccionar la zona y de destacar tropas al interior para iniciar la "Campaña de la Sierra", el 25 de octubre de 1820 San Martín ordenó el reembarco rumbo al norte.

Mientras el almirante Cochrane ponía bloqueo al Callao, varios transportes de la expedición anclaron en Ancón tras cinco días de navegación desde Pisco. Allí se echaron tropas a tierra para ocupar el cercano valle de Chancay y abastecerse en él de caballos y ganados de subsistencia. Pero esta operación tuvo un éxito sólo parcial, pues los realistas enviaron contra esas fuerzas otras suyas muy superiores en número, que las obligaron a replegarse hacia Ancón, aunque arreando los animales colectados, mientras el capitán Federico Brandsen protegía aquella retirada con bravura tal que, en la hacienda de Casablanca, el 8 de noviembre, cargó con sus 40 jinetes a los realistas, que sumaban 600 plazas, sableándolos y poniéndolos en desordenada retirada, hecho que habría de valer a Brandsen su ascenso a sargento mayor de caballería.

Durante su estada en Ancón, desde un morro cercano, los independentes pudieron

comunicarse con las naves bloqueadoras de Cochrane y presenciar sus operaciones, así como los movimientos del cercano cuartel general realista de Aznapuquio. Además, también en Ancón, San Martín recibió las noticias de la revolución de Guayaquil en favor de la independencia, y de la hazañosa toma de la fragata "Esmeralda" por Cochrane, en pleno puerto del Callao, hechos que hizo celebrar con sendas salvas de artillería.

Pero como la posición no era segura por el inminente ataque de respetables fuerzas realistas, San Martín, el 9 de noviembre de 1820, ordenó el reembarco de sus fuerzas desde Ancón, y puso proas hacia Huacho, veinte leguas más al norte, en donde tocó nuevamente tierra, estableciendo su campamento en el próximo valle de Huaura, manteniéndose siempre en comunicación con Cochrane por Huacho. De esta forma aisló a los realistas limeños del ya sublevado norte del Perú, amén de que continuó sus negociaciones dilatorias con el enemigo y sus gestiones secretas para fomentar levantamientos en los patriotas peruanos y deserciones y motines en las fuerzas realistas. Todo lo que, a la postre, haría irremisible la caída de Lima, que fue evacuada por el virrey de la Serna a principios de julio de 1821. El 9 de dicho mes, San Martín, incruentamente, entraba en esa ciudad, y el 28 proclamaría en su Plaza Mayor la independencia del Perú. Consecuencia todas de la célebre "guerra de zapa" en que era tan hábil el Libertador.

En resumen: el nombre de Ancón recuerda en Buenos Aires a una de las tres escalas que San Martín hiciera en su derrotero hacia Lima, aparte de la denodada acción de Brandsen. Las otras dos escalas, Paracas y Huaura, dan sus nombres a una calle de Constitución y a otra muy corta del barrio de Chacarita. Así como también figuran en la nomenclatura porteña calles con otros nombres que he citado: San Martín, Valparaíso, Callao, Esmeralda, Lima, Perú, Brandsen, Cochrane y Guayaquil.

Salúdale muy atentamente con todo mi aprecio intelectual.

Luis E. Argüero
S. P. N° 153.783
Neuquén - Capital Federal



ESCUELA DE MECANICA (AUTOMOTORES)

PARA EL

AUTOMOVILISTA CURSO ESPECIAL

QUE LE PERMITIRA DETECTAR Y
REPARAR LA AVERIA DE SU COCHE

TURNOS:

Lunes, miércoles y viernes 16 a 18 hs. (damas)
Lunes, miércoles y viernes 18 a 20 hs. (mixtos)
Lunes, miércoles y viernes 20 a 22 hs. (caballeros)
Martes y jueves 19 a 22 hs. (mixtos)
Sábados 8 a 12 hs. (mixtos)
Sábados 14 a 18 hs. (mixtos)

DURACION: 60 hs. Vacantes limitadas.

INFORMES:

Av. VELEZ SARSFIELD 850 - T. E. 21-6650 de 9 a 21 hs.

LA ORGANIZACION DEL A.C.A.

Señor Director:

Ante todo felicito sinceramente al señor Director, y por intermedio a sus colaboradores, por la edición de la revista, que resulta de suma utilidad en todos sus aspectos.

Con motivo de un viaje a Bariloche realizado en marzo último, tuve oportunidad de utilizar distintos moteles de turismo que brinda el Automóvil Club Argentino a todos sus socios en muchos puntos del país, como así también sus estaciones de servicios integrales, tanto por su atención como por la eficiencia con que realizan su cometido.

Los moteles utilizados fueron los de las localidades de Cipolletti (Río Negro), Gobernador Duval y Santa Rosa (La Pampa). Cabe destacar que por su ubicación, el motel de Gobernador Duval es realmente un "oasis" para el automovilista que cruza La Pampa por la ruta 152.

En mi caso particular, partimos de San Carlos de Bariloche a las 11 horas con intención de llegar a General Acha aproximadamente a las 22 horas, pero al tomar la ruta 152 me di cuenta que no podía cumplir con mi plan, puesto que ya eran las 20 horas y el estado del camino no permitía una velocidad superior a los 50 km/h (por lo menos hasta Lihuel Calel).

Fue entonces que al entrar en La Pampa decidí pasar la noche en el motel de Gobernador Duval (tuve suerte pues no había hecho reservación).

Es necesario puntualizar la deferencia y simpatía con que nos trató dicho concesionario (familia Parodi), al igual que la atención recibida en los demás moteles.

Finalizando, estoy realmente satisfecho de ser socio de una organización tan completa como el Automóvil Club Argentino. Sin otro particular y agradeciendo la publicación de estas líneas, lo saludo muy atentamente.

Armando F. Badin
S. P. 410.134

Yapeyú 254 - Martínez
(Prov. de Buenos Aires)

SERVICIO EN COPAHUE

Sr. Director:

Termino de leer la Revista AUTOCLUB de marzo-abril 1970 y además de felicitarlo por lo ameno de la misma, ruegole tenga a bien insertar en el temario "NOS ESCRIBEN" dos notas como colaboración.

En el artículo "Neuquén, Lagos, Bosques, Montañas y Termas" y en la página 56, como aclaración de la fotografía de arriba figura cascada sobre el río Blanco; cuando en realidad es "puente sobre el río Agrio" cerca de la entrada a Caviahue, camino a las termas de Copahue.

El objeto de estas líneas es simplemente con la idea de subsanar un error involuntario.

Por otra parte y en la página 141 cita la obra realizada por el A.C.A. en 1969, enumerando entre otras el Puesto de Abastecimiento del A.C.A. en Copahue con la aclaración de que trabaja 24 horas al día.

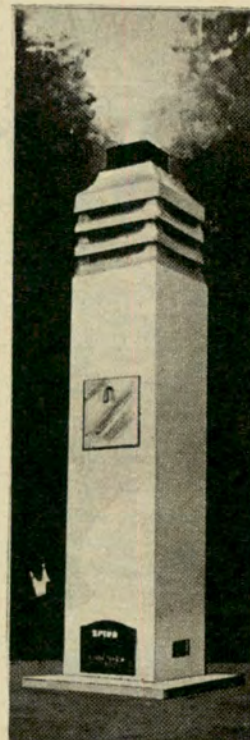
Esto quizás merece un renglón aparte, el citar con todo agradecimiento la fina atención del Sr. Encargado del puesto que soluciona cualquier problema mecánico y turístico con una atención y una personalidad dignas de felicitaciones.

Lo que llama la atención es que si uno tiene un desperfecto mecánico en Bahía Blanca, Neuquén o Bs. Aires y suponiendo que no fuera bien atendido en el A.C.A.—digo suponiendo— ya que hasta ahora no me ha sucedido; puede irse a cualquier taller mecánico y solucionar el problema; pero en Copahue es el único y podría tener pretensiones de exclusividad. No es así, es allí donde uno se encuentra solo, sin amparo, lejos de todo lugar con talleres adecuados, donde se aprecia más la atención y dedicación del A.C.A.

Vaya para este señor, el agradecimiento de este socio y familia a la que atendió con deferencia, sin cobrar nada, sin fijarse en horarios y con una cortesía digna de ser copiada.

Agradeciendo dé cabida en sus páginas a la presente carta, saludo al Sr. Director muy atte.

Ricardo Roman Gabarain
Socio A. 322.091
Guatemala 91
Bahía Blanca - Argentina



HORNO FAMILIAR
APROBACION: Munic. C. Bs. As. 9032/67

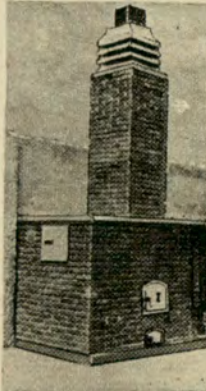
Solicite informes,
folletos y asesoramiento técnico
en nuestro departamento especializado.

HORNO INCINERADOR DE RESIDUOS SPIRO



Por ser la marca más famosa
le fue otorgada la
CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD
en hornos de incineración

Permite quemar toda clase de residuos de cocina,
orgánicos, ramas, hojas verdes, u otros,
Es la solución e higiene total, evita malos olores,
focos infecciosos moscas, roedores etc.



VENTAJAS:

- FUNCIONA a AUTOCOMBUSTION
- SUMAMENTE ECONOMICO
- MINIMO ESPACIO
- GRAN RENDIMIENTO
- FACIL COLOCACION
- DISTINTAS MEDIDAS

IMPREScindible en:
recreos,
estancias, granjas,
estaciones de servicios,
fábricas, talleres, etc.

HORNO INDUSTRIAL
APROBACION:
Munic. C. Bs. As. 33/69



Un aporte más para la construcción moderna

SPIRO S.A.

Avda. Córdoba 753 - Bs. As. - Tel. 32-2112/4512

ESTACIONE JUNTO AL OBELISCO DIA Y NOCHE

ALQUILER DE COCHERAS
POR HORA - DIA - MENSUAL
VENGA TRANQUILO AL
CENTRO

4 HORAS \$ 3.-

PLAYA CUBIERTA
ROYAL

SARMIENTO 1138-48

T. E. 35-3496 y 35-1330



El Monumento de los Españoles, símbolo de una estirpe.

Lugar ideal para caminatas matizadas con aire y sol.

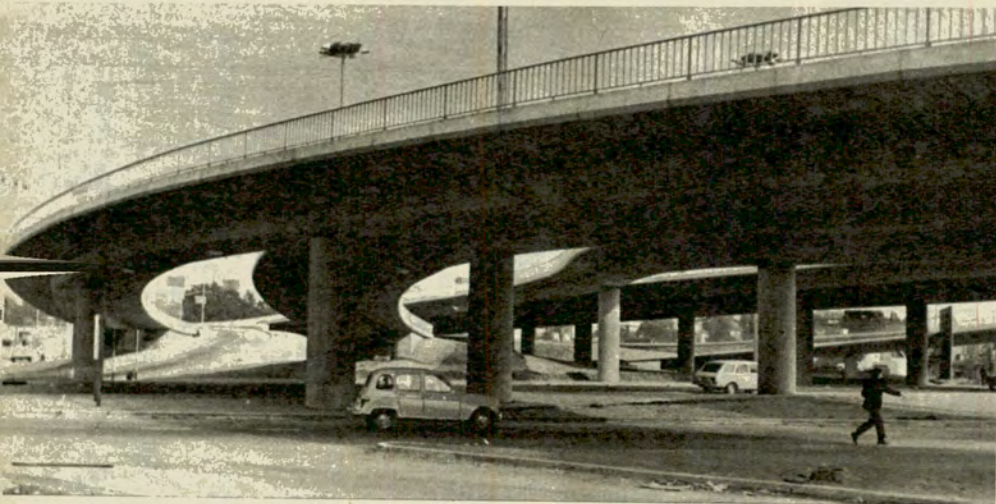
Si yo fuera un chauvinista empezaría esta nota con una buena nota histórico - gaudesca - sanmartiniana - nacionalista - folklórico - telúrica que hiciera una altísima ponderación del Santo de la Espada. Y pondría como símbolo en este acápite, la siguiente copla anónima y centenaria:

*De lejos hemos venido
y aquí llegamos al fin,
sólo por verlo de cerca
al general San Martín...*

Y agregaría seguramente que a veces los poetas de la libertad no son nadie. No tienen nombre ni biografía. No hay estatuas ni calles que los recuerden. Se fueron de la vida, en silencio, como si la vida no hubiera tenido importancia. Y penetraron en la Historia, pero la Historia se olvidó de inscribirlos con su apellido. Sin embargo, aún tiemblan humildemente sus versos, sus pobres versos pobres de payadores pobres, rimados para hacerlos aire en una guitarra.

Pero resulta indudable que fracasaría en mi propósito de hacer una mención muy particular —tal como lo hago desde hace años— de la más bella avenida de Buenos Aires. Y del país. (Y, si me dejan, de América y del mundo, que para esta cosa de las exageraciones, los chauvinistas y argentinos somos mandados a hacer). Y fracasaría, porque aquellos árboles y asfaltos poco





Al llegar a la Avenida General Paz aparece la moderna y elegante línea de sus puentes.



Arboles y rascacielos enmarcan el movimiento de la más bella avenida de Buenos Aires.



Perros higienizados y orgullosos abundan en esta avenida.

Las veredas, increíblemente anchas, permiten hermosos paseos.



tienen que ver (al menos en el misterioso plano estético-emocional) con las citadas ponderaciones gauchescas.

No obstante, nuestra tendencia a la solemnidad, me llevaría a insistir en una nueva presentación formal en la que, por cuestionable asociación de ideas, volvería a escribir:

*Viva la patria, ¡que viva!
Hoy es día de bailar,
ya Chile está libertado.
Vamos, ¡que viva!, gritad...*

Y, por supuesto, agregaría conceptos como éstos: a veces, los poetas de la libertad, no son más que voces anónimas que salen de la tierra, gargantas del patriotismo o el valor que se quiebran, de pronto, después de una batalla. Son el pueblo, el pueblo mismo multiplicado, que canta. Las coplas —moneditas de oro de la literatura— constituyen la primera y más elemental expresión del alma colectiva de la gente. Son las palabras sin dueño, los vocablos parecidos a gorriones.

Pero la Avenida del Libertador seguiría ausente. Faltarían los rascacielos de un lado y las arboledas del otro, las muchachas escapadas de las tapas lustrosas de las revistas europeas, los ejércitos de automóviles, los mármoles de los próceres y los artistas, los olvidados inolvidables verdes, el camino hacia el Norte (que no lo es, pero no importa), las cervecerías en

las que cada "chopp" vale un millón de dólares, los cigarrillos importados, los perros higienizados y orgullosos como personas, las veredas increíblemente anchas —bisnietas de las de Cangallo o Bartolomé Mitre o Suipacha—, los jardines, los balcones desde donde espían —últimamente— las estrellas de cine que "se asfixian" sino pueden mirar el Río.

Claro que nuestras manías telúricas, nuestros entusiasmos nacionalistas, nuestros énfasis históricos nos harían insistir en estrofas de aquel tipo:

*Al fin, - al fin,
va a llegarle
a los godos
su San Martín.*

o esta otra:

*Al sonido del clarín,
resonaron los aceros:
nos hicimos granaderos
de José de San Martín.*

Y añadiríamos, para terminar: banderas y banderolas copleras que andaban a caballo. Voces morenas que se alzaban en la noche, entre alertas y vivaques. Coraje anónimo, diluido en notas, detrás de los gritos y los lanzazos.

Pero la Avenida del Libertador seguiría sin aparecer. Sería cualquier cosa menos la arteria propuesta. Le faltarían sus gules, su aristocracia, sus modelos (de canes, autos y mujeres) 1970, sus dignidades, sus timbres y campanillas de orgullo. Entonces se nos ocurre una

idea: El vencedor en San Lorenzo puede ser cantado entre estos asfaltos. Pero con otro tono. El que le da Francisco Luis Bernárdez, por ejemplo, con su poema ancho como un plinto:

*Despierto está sobre nosotros,
como una estrella
protectora en nuestro
cielo.*

*En el hogar que nos reúne,
su nombre agosto es como el pan
y como el fuego.
No hay argentino que no sienta
dentro del alma la virtud de su
recuerdo.*

*Y que no escuche en lo más hondo
del corazón la voz profunda de su
sueño.
Hasta en la muerte es de sus hijos,
hasta en la muerte silenciosa es de
su pueblo.*

*Hasta en la muerte se derrama
sobre la vida y el honor de nuestro
suelo.*

*Mientras vivió, vivió de darse,
como el misterio de la música en
el tiempo.*

*Como la fuente, como el río,
como la luz, como la llama,
como el viento.*

*El alma inmensa de aquel hombre
sólo cabía sin dolor en un ejército.*

*Para vivir en este mundo,
su corazón necesitó miles de cuerpos.*

Ahora sí: pienso que de esta única forma se honra una avenida creada para que la recorran los Impala y los ángeles. Y se honra, naturalmente, sin menoscabo para su aspecto físico y sus realidades, el altísimo nombre y el altísimo hombre de donde proviene. ♣

Pese al tan reiterado lugar común que se refiere a la niebla de Londres como si fuera un manto de penumbra húmeda que jamás abandona, por lo menos durante el invierno y el otoño, a la gran metrópoli europea, mi experiencia personal —en pleno mes de enero— no coincidió con la información corriente para uso de turistas. Parece que el cielo o el clima londinenses también tienen sus caprichos y preferencias extraños a todo esquema prefabricado. A mí, por ejemplo, ese cielo me recibió con una dulce sonrisa solar. Serían las nueve o diez de la mañana cuando abandonamos Heathrow, el aeropuerto, en un taxi, no precisamente de último modelo pero de gran capacidad, que habría de llevarnos a nuestro hotel, y yo esperaba, naturalmente, verme en seguida envuelto en niebla, llovizna y frío. Pero no fue así. Durante todo el viaje, unos cuarenta minutos, a lo largo de una hermosa carretera, la campiña aparecía iluminada por un suave sol matinal, nada exagerado en sus fulgores, por supuesto, pero que hizo amable y esperanzada la llegada. Sólo que después, ya en el hotel, empezó a llover y esa lluvia no paró, salvo breves intervalos, hasta nueve días después, cuando nos embarcamos rumbo a Berlín; pero esto es otra cosa. Lo importante es recordar que, aún en pleno invierno, la campiña londinense sabe recibir con luminoso encanto, cuando quiere. Y lo quiso con nosotros; se lo agradezco aún ahora, porque es un recuerdo que me hace olvidar algunas horas ingratas, de las que Londres no tuvo culpa alguna, por lo demás, como ya lo he señalado en anteriores notas.

...

Era un hermoso y limpio jet de la British European Airways el avión que, por cuenta de Aerolíneas Argentinas, nos conducía desde Heathrow hasta Tempelhoff, en pleno corazón de la verdadera capital de Alemania, —que lo es, digan lo que digan los extraños mapas elaborados en Yalta y autenticados en Potsdam, en 1945—. Apenas cruzado el extremo meridional del Mar del Norte, yo sabía que habíamos pasado por las cercanías de Hamburgo, y enfilado por el todavía inevitable —¿hasta cuándo, Señor?— "corredor aéreo" para uso de los occidentales que entran a Alemania por el norte del país, el corredor británico, digamos, porque hay otro, el americano, que desde Alemania Occidental toma la vía de Francfort para ir o volver de Berlín, como el inglés. Me habría gustado ver siquiera un fugaz reflejo blanco desde el suelo que me revelase que ahí abajo estaban esas magníficas ciudades alemanas, asombrosamente vivas y pujantes, reconstruidas sobre las montañas de ruinas cataclísmicas que fueron el resultado de la política



NOTAS DE VIAJE - IV

BERLIN,

el muro de la iniquidad y otras cosas

por MANUEL GOLDSTRAJ

PARA AUTOCLUB

Destructor como una pesadilla, el "muro de la iniquidad" era así en 1961.





Vista del aeropuerto internacional de Berlín Occidental, en Tempelhoff.

con puntualidad precisa; nos consigue en seguida —la fila de coches y de viajeros que esperan son ambas bastante largas— un excelente taxi, que como la inmensa mayoría de todos los que circulan en Berlín, son “modestos”, amplios y cómodos Mercedes-Benz de modelo reciente o del año anterior, (lo que, dicho sea de paso, en algún momento, durante esos primeros “instantes alemanes”, trajo a mi memoria, para burlarme de mí mismo, aquellos versos humorísticos que había aprendido en el “nacional”: “Admiróse un portugués / de que en su más tierna infancia / todos los niños de Francia / supiesen hablar francés”, etc.), nos ubica y acomoda el equipaje con perfección, y cuenta sin apresuramiento los marcos que le doy y que considera suficientes pero no excesivos, al parecer, porque musita un “danke sehr” o “danke schön” o algo así, sin mucho entusiasmo. Y ya estamos en marcha hacia el hotel, situado en la esquina de una calle relativamente tranquila y la gran avenida renovada y remozada de Kurfürstendam, la poderosa aorta palpitante del Berlín de ayer y de hoy.

Para nosotros, los occidentales, el Berlín de estos días es una interrogación permanente, o para decirlo con mayor exactitud, una ciudad que se ve, se admira, se disfruta de ella y, sin embargo, se tiene en todo momento la oscura certidumbre íntima de que, por alguna razón que no está en los edificios ni en las cosas, es difícil comprenderla. Claro está que no estoy hablando del turista común, con o sin Baedeker en mano o con o sin un guía profesional al frente del organizado montón de visitantes. Hablo del hombre o la mujer del Occidente sabedores de que en algún momento van a tropezar con la ignominiosa barrera de cemento, hierro y alambre de púas que separa dos mundos psicológica y espiritualmente colocados en oposición polar, y que fue erigida por extraños cancerberos, carceleros de su propio pueblo, para tratar de construir con esa tentativa insensata una gigantesca prisión en pleno corazón de Europa, con la esperanza de impedir que las ideas de dignidad, de libertad auténtica del hombre, conmuevan los cimientos de esa arquitectura mental casi inverosímil que se ha levantado. “detrás de la cortina” y con la que se quiere hacer olvidar a las nuevas generaciones que las miles de generaciones que las precedieron trabajaron, lucharon y a menudo se sacrificaron para convertir al hombre en un ser humano y decente; es decir, para que pudiese trabajar, desear, moverse, soñar, hablar, pensar, gozar y sufrir también,

demencial de aquel sujeto que tuvo en sus manos y a su disposición y arbitrio el destino de Europa durante un lustro trágico y algo más. Pero no pudimos ver nada, salvo, debajo de nosotros, un compacto y homogéneo manto de espesas nubes grises, que sólo fue interrumpiéndose parcialmente, de trecho en trecho, a medida que la máquina iba acentuando su descenso para posarse al fin, suave y seriamente, como correspondía, en el aeropuerto internacional del Berlín Occidental —¿nadie se resentirá si digo en el Berlín civilizado?—, en Tempelhoff. Así, todo ese viaje de varias horas sobre el territorio de las “dos” Alemanias, fue sólo un flotar en el vacío ilimitado, con la sensación equívoca de una inmovilidad que se hacía dudosa únicamente porque sabíamos que el zumbido de las turbinas y las leves oscilaciones laterales de la máquina indicaban nuestro incesante avance hacia Berlín.

Después todo se desarrolló con la precisión de un mecanismo que funciona con rodajes matemáticamente sincronizados. Nada de interrogatorios ociosos en la oficina de la aduana ni en la de inmigración. Un señor de mediana edad, detrás del mostrador de una sucursal bancaria, fríamente atento, sin exagerar la cortesía para el extranjero, me cambia unos dólares —la moneda internacional por excelencia— por marcos en billetes y monedas, para responder a las primeras exigencias de ese mundo nuevo, y me desea con voz de disco algo gastado y sin ningún gesto adicional, que tenga una agradable estadía en Berlín. (“en Alemania”, me dice significativamente). El maletero cumple sus tareas

como se le diese la gana, bajo la única condición de no lastimar el derecho inatacable del prójimo a hacer lo mismo, a ser igualmente libre y feliz dentro de lo humanamente posible. Yo pensaba en todo esto mientras andaba por la ciudad, pensaba en los occidentales que, tarde o temprano, se atreven a enfrentarse con el “muro de la iniquidad” en Berlín, y que, por otra parte, se quedan con los ojos asombrados ante el espectáculo de ese “Berlín Occidental” sobre cuyas ruinas florece el más soberbio y maravilloso símbolo de la voluntad humana de vivir y ser, de ser alguien respetable ante los ojos del mundo entero y de vivir decorosa y decentemente a la luz del sol. Y precisamente esto es el Berlín de nuestros días —el Berlín Occidental, se entiende—, debo insistir en esto: una extraordinaria expresión de la capacidad del hombre libre para construir un mundo lleno de posibilidades y esperanzas para todos “los hombres de buena voluntad”. Una aventura digna del siglo XX civilizado.

Naturalmente, tropezamos con “el muro”. Fuimos a ver el muro. Es algo horrible y deprimente. No necesito describirlo en detalle porque está reproducido en millones de fotografías y millones de hombres y mujeres conocen su horror, que lo hayan visto con sus propios ojos o no. Hicimos lentamente el extenso recorrido paralelo, y nos pareció, a mi familia y a mí, algo increíble. Sencillamente aplastante, destructor como una larga pesadilla, y ésta se prolongó durante una hora y varios kilómetros. Estábamos mudos de asombro y espanto, que se acrecentó cuando contemplamos un hecho, pequeño en sí pero de una tremenda significación: vimos un hombre del Berlín Occidental que encaramado en una escalera algo alejada del muro, trataba de ver algo, de encontrar a alguien probablemente al otro lado. Ahí permaneció unos minutos, inmóvil y con la mirada perdida en una lejanía sin esperanza; después, lentamente descendió y se alejó con el dorso arqueado y los hombros caídos. La visión nos dolió como una herida. Y más aún nos dolió ver cada tanto, a trechos no muy extensos, coronas de flores, algunas marchitas y muchas frescas todavía, apoyadas contra el muro maldito y que recordaban alguna tentativa de evasión, algún muerto caído en la desesperada búsqueda de la libertad... La voz del joven chófer que nos conducía temblaba cuando nos hacía el comentario de lo que veíamos.

Sin una palabra ni una sonrisa, regresamos a la iluminada, alegre y viva Kurfürstendam para tomar algo, para reanimarnos. Queríamos olvidar. Pero no lo olvidaremos nunca. Y no somos alemanes, por supuesto. ♣

No existen en nuestro país estadísticas respecto a los accidentes automovilísticos provocados por falta de señales adecuadas. Si algún día se realizaran, tal vez no sólo causaría asombro sino verdadera alarma el saber cuántas veces la inexistencia o la ineficiencia de una señal es la causa del siniestro, con la consiguiente pérdida de vidas y bienes.

Las autoridades nacionales, provinciales y municipales, que desde hace tiempo vienen demostrando preocupación en otros aspectos que hacen a la seguridad en el tránsito y a los problemas viales en general, no han dado al de la señalización la importancia que realmente tiene.

En efecto, dejando de lado todos los aspectos que hacen a las marcaciones de carácter vial propiamente dicho, las fuentes generadoras de los accidentes está preferentemente en los vehículos deteriorados, en las cargas sobresalientes o en los vehículos de gran porte deficientemente iluminados y que circulan a reducida velocidad por las rutas.

Los riesgos del camino

¿Cuántas veces hemos sido sorprendidos por la presencia inesperada de un automóvil o camión detenido por un desperfecto en una calle oscura o en una ruta, sin señal alguna? ¿Cuántas veces hemos visto esos mismos automóviles o camiones parados y que, para destacar su presencia, han recurrido a una rueda echada en la ruta, o la colocación de piedras grandes, ramas, cajones vacíos o un tacho con aceite o baliza convencional a fuego? ¿Cuántas veces los objetos destinados a evitar el accidente han sido la causa de éste? No ya los automovilistas, sino cualquier peatón puede responderse a sí mismo estos interrogantes.

En cuanto a la carga sobresaliente trasera, todos hemos podido apreciar cómo se coloca en algunos casos un trapo rojo en el extremo saliente de la misma, cuya visibilidad y eficiencia es dudosa a la luz del día y perfectamente nula al caer la tarde, de noche o al amanecer.

¿Qué automovilista, que conduzca un coche moderno, no se ha encontrado en una ruta con un camión mal iluminado o con sus luces borrosas o con una bicicleta, motocicleta o carro en iguales condiciones, circulando a velocidad reducida?

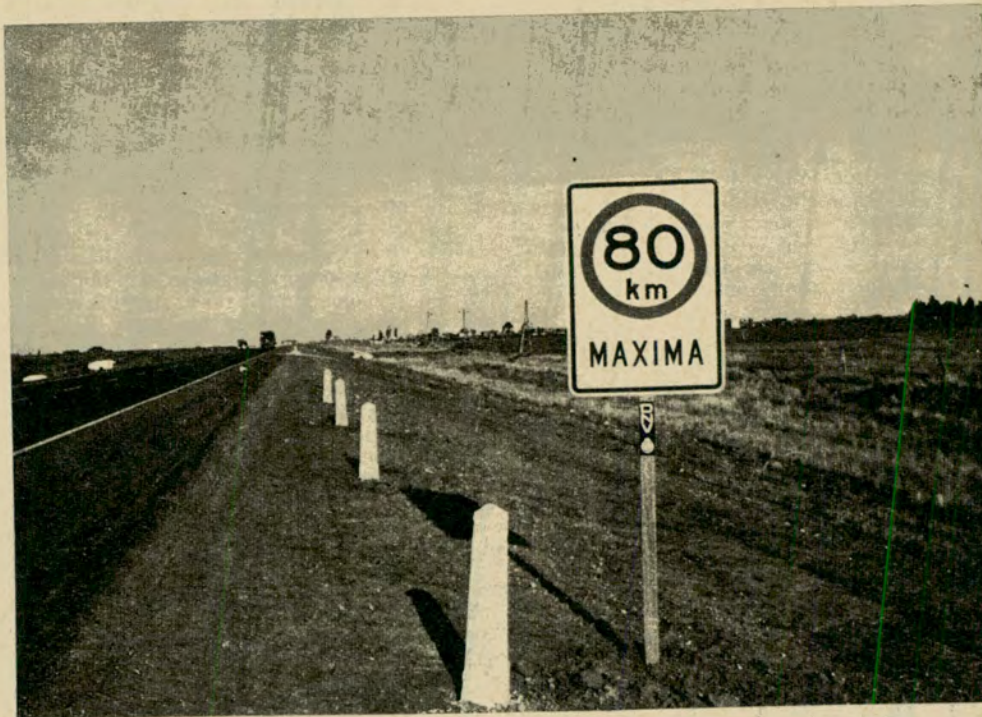
No se necesita ser muy avezado para tener cabal conciencia del verdadero riesgo que estos factores y muchos otros similares entrañan. ¿Qué medidas han tomado las autoridades para prevenir estos accidentes? ¿Son suficientes e idóneas las previsiones de la Ley de Tránsito N° 13.893 y de las leyes de tránsito provinciales? No, decididamente no, y su idoneidad estriba justamente en que los elementos, en general, que estas leyes autorizan o disponen para señalar (exceptuando a las provincias de

PREVENCION DE LOS

por TULIO U. MICHELINI PARA AUTOCLUB



La falta de señales adecuadas es causa de numerosos accidentes de tránsito.



El respeto por las indicaciones en el camino, salva de graves accidentes.

Buenos Aires y de Santa Fe), son, en sí mismos, inidóneos. Tal el caso de los trapos rojos en la carga sobresaliente por la parte trasera o el de las balizas a fuego, expuestas al viento y la lluvia, o a las otras balizas con fuentes energéticas sometidas a idénticas contingencias, o cualquier otro tipo de factor o agente extraño

que en un segundo la inutiliza y desencadena la tragedia. Todos esos elementos de señalamiento, siendo reglamentarios o ajustados a las previsiones legales, no sirven para indicar en todo momento, con o sin lluvia, de día o de noche, con o sin niebla, la presencia del vehículo, objeto o carga peligrosa.

ACCIDENTES DE TRANSITO



Nuevos indicadores en las rutas, bien legibles, tanto de día como de noche.



Las señales de peligro son también materiales de alto poder reflectante.

El material reflectante

Tanto o más inexplicable resulta que no se haya abordado la consideración de estos problemas con sentido moderno, si se tiene en cuenta que son muchos los países del mun-

do que han encarado debidamente su solución. Alemania, Italia, Suecia, Suiza, Brasil, Chile, Venezuela, son, entre otros, algunos de los países europeos y americanos que han implantado, con carácter obligatorio, un triángulo formado de barras de luz reflectante roja —señal de peligro—, de conformidad con los convenios inter-

nacionales vigentes en materia de tránsito.

El triángulo en cuestión se fabrica en material plástico, cuyo alto poder de reflejar la luz se basa en miles de pequeñas células reflectivas tipo panel de abeja. Las células así agrupadas proporcionan el índice mayor de luminosidad logrado hasta el momento, siendo visible —de noche y de día— a más de 300 metros, aun en desfavorables condiciones atmosféricas o climáticas, y en medio de la niebla su índice de luminosidad es realmente asombroso.

En cuanto a la señalización de los vehículos en general y de los camiones en particular, existen tiras y triángulos de material reflectante de distintas dimensiones para uso en la parte trasera de los mismos.

Experiencias internacionales

Es digno de mención que el *Subcomité de Transporte de Carreteras de las Naciones Unidas*, ha recomendado la adopción del triángulo de luz reflectante de barras rojas como señal de peligro. Como es dable apreciar, los medios preventivos ya existen; entonces sólo es cuestión de ponerse a la par de los países más adelantados en este aspecto imitando su ejemplo.

La industria argentina, de cuyo avance técnico hay muchas pruebas, está en condiciones de proveer los elementos necesarios. Son varios los establecimientos que han realizado estudios en la materia y se han dedicado entusiastamente a encarar la elaboración de estos elementos. Es de desear, entonces, que la *Comisión Especial de Estudio de la Ley Nacional de Tránsito N° 13.893*, no eche en saco roto la experiencia internacional, recogiendo las recomendaciones de los organismos altamente especializados, y de una buena vez adopte las previsiones legales y reglamentarias que coloque al país entre los más avanzados del mundo, en cuanto a la seguridad en el tránsito se refiere.

Para terminar, entendemos que es justicia destacar todo lo que nuestro Automóvil Club Argentino hace para formar conciencia sobre las medidas de seguridad en el tránsito, tanto entre sus socios como en el numeroso público que se sirve de sus estaciones de servicio con claros afiches tendientes a la educación de conductores motoristas y peatones para evitar accidentes. La obra del ACA es completada a través de su prestigiosa revista AUTOCLUB, cuyo elevado tiraje sólo es alcanzado por muy pocas publicaciones de institución s similares de otros países. ▲

Generalidades

La forma sudamericana de la "enfermedad de las montañas" se distingue de aquella observada en los Alpes, por estar ligada a determinados puntos. Cada automovilista y cada viajero de tren sabe, por ejemplo, que subiendo al Valle de Humahuaca, la puna se hace sentir más en la localidad de Volcán, a unos 2.000 m de altura, que en La Quiaca, a 3.400. Los troperos de las regiones andinas conocen con exactitud los puntos de sus rutas en los que hay mayor amenaza de puna. Hasta ahora, varios investigadores han tratado de determinar a cuáles emanaciones —¿actínicas o químicas?— se debe tal fenómeno, sin llegar, empero, a ninguna conclusión hasta ahora.

La puna ataca a las personas en grado individualmente diferente. Parecen más dispuestos los ciclotímicos y aquellos con afecciones crónicas en la vesícula biliar. Su manifestación resulta favorecida por esfuerzos y por fallas en la dieta; estas últimas son capaces de provocar, en cualquier persona que se encuentre a una altura superior a los 3.000 m., ataque de puna. Tal circunstancia hizo posible estudiar la puna y sus posibles tratamientos en autoexperimentos.

Sintomatología

Siguiendo este camino puede establecerse que los síntomas de la puna se subdividen en tres grupos, generalmente entremezclados, pero cada uno de los cuales puede manifestarse aisladamente. Son ellos:

- 1) Disnea provocada por falta de oxígeno. Esta molestia es la más fácil de comprender y de combatir racionalmente;
- 2) Dolores de cabeza, del carácter de migraña, que pueden intensificarse bastante y acompañarse de náuseas y malestar gástrico. Son raros los vómitos, tan frecuentes en la náusea marina;
- 3) Una sensación específica, de terrible e irremediable inminencia de la muerte, no obstante,

La llama es un animal característico de la puna del noroeste argentino. Aquí la vemos en la ciudad de Tilcara, en la quebrada de Humahuaca.

MEDICINA PARA TURISTAS

Los troperos de las regiones andinas conocen con exactitud los puntos de sus rutas en los que existe mayor amenaza para el apunamiento.

exenta de angustia propiamente dicha y de la sensación de aniquilamiento, característica en los infartos cardíacos. Esto constituye, quizás, el síntoma más desagradable, y quien lo haya sentido comprende perfectamente cómo personas que han padecido de la puna, con sus tres grupos de síntomas simultáneos, se resisten terminantemente a volver a las regiones andinas.

No he tenido conocimiento de casos fatales acaecidos en personas orgánicamente sanas, que podían guardar reposo, verbigracia en auto o tren. Pero si acontece, con cierta frecuencia, que animales con carga han sucumbido por la puna.

Profilaxis

La manifestación de la puna puede evitarse en la mayoría de los casos, con la instalación de una rigurosa "dieta blanda". Lo más prudente es tomar, cada media hora, un trago de té endulzado con azúcar o, mejor, con Glucolina, enriquecido con una pastilla efervescente.



COMO PREVENIR Y TRATAR EL APUNAMIENTO

por el Prof. Dr. P. BUSSE GRAWITZ

PARA AUTOCLUB

El profesor P. Busse Grawitz, autor de este trabajo —como de otros de carácter específicamente turístico y descriptivo, que hemos publicado en anteriores ediciones de esta Revista—, es un distinguido profesional y hombre de ciencia, desde hace mucho tiempo radicado en nuestro país, en la provincia de Córdoba. El profundo conocimiento del tema que aborda en este artículo hace doblemente interesante su publicación para nuestros lectores y los turistas en general. (N. de la D.)

te de vitamina, verbigracia, C 1000 C (Sandoz) o Citritabs (Roehrig), acompañado con medio o un bizcocho "Expres", o bizcocho de agua, o de pan tostado. En los días siguientes, pueden agregarse otras clases de comidas livianas, evitando siempre el relleno del estómago.

Ingiriendo huevos fritos, mazapán, nueces, frutas frescas y comidas grasosas en cantidades abundantes, puede provocarse, en los lugares correspondientes, con seguridad, un ataque punoso.

Además, debe evitarse cada esfuerzo mayor que no pueda ser compensado por hiperventilación (respiración profunda). Caminatas a paso lento, sin bruscos ascensos, lo mismo que andar a caballo o mula, al paso, es bien posible. A mí me atacó la puna en cierta ocasión, cuando quebré ramas secas y gruesas para obtener leña, a 3.000 m de altura.

Tratamiento

En algunos trenes andinos de Bolivia y Perú se combate la disnea con oxígeno; aviadores me dijeron que con esta medida desaparecen todos los síntomas del mal de alturas.

Puesto que en la mayoría

de los casos no se dispone de este gas, conviene aumentar el aporte de oxígeno practicando la llamada hiperventilación; es decir, deben realizarse seis inspiraciones profundas seguida de una pausa de variable duración, puesto que resulta inconveniente exagerar. Eventualmente se impone, por algunos minutos, reposo absoluto.

En cuanto al tratamiento de dolores de cabeza, malestar y sensación de muerte inminente, averigüé, durante años, a colegas de las regiones andinas a mi alcance, a andinistas y personas instruidas, recibiendo como respuesta estereotipada: masticar hojas de coca con bicarbonato, dientes de ajo o extracto del mismo; a veces, gotas de coramina. Sin embargo, por desventura, hay personas refractarias a esta terapéutica.

Sin embargo, era de esperar que, entre los fármacos modernos, existieran algunos que pudieran anular los efectos de la puna. Efectivamente, resultó que 2 grageas de Cafergot (Sandoz) no solamente impidieron la manifestación del síndrome de migraña, sino que también fue posible, en todos los casos, extinguir las molestias ya instaladas.

De una importancia casi

mayor me pareció la experiencia de que el efecto simpático-mimético de las hojas de coca resultó superado en mucho por Desfedrín Gradumet (Abbott). Una sola píldora de este remedio basta para trocar el terrible malestar en una duradera sensación de discreta euforia.

Puesto que el masticar coca no constituye nada grato, su reemplazo por una moderna anfetamina parece provechosa, aún bajo este aspecto.

Sobre la base de estas observaciones, recomiendo a los viajeros que se dirigen a la cordillera tener a mano ambos remedios citados, para tomar durante los tres primeros días, profilácticamente, cada 6 horas, 2 grageas de Cafergot, y recién, al notar malestar, una píldora de Desfedrín Gradumet.

En cuanto a Dramamine, remedio útil para las náuseas marinas, que también llevé conmigo, no tuve necesidad de recurrir a él. ♠

En el norte argentino son numerosos los lugares donde el viajero advierte los síntomas comunes de la altura.



En el valle de El Mollar, a más de 2.000 metros de altura, se siente el malestar descripto científicamente en esta nota.





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



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

RESERVADO PARA EL A.C.A.

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

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 deseara 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)

INFORMACION

SIST. DE DATOS	CODIGOS			SEGURO DE VIDA		PRODUCCION
	PROVINCIA	LOCALIDAD	CORREO	FICHA	CERTIFICADO	ORDEN N°



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 CARENCIA SIN PAGO DE PRIMAS				PRIMA TRIMESTRAL (1,50 % mensual del capital asegurado)	6 MESES DE CARENCIA SIN PAGO DE PRIMAS			PRIMA TRIMESTRAL (2 % mensual del capital asegurado)
HASTA 40 AÑOS	DE 41 A 45 AÑOS	DE 46 A 50 AÑOS	DE 51 A 55 AÑOS		DE 56 A 60 AÑOS	DE 61 A 65 AÑOS		
10.000,—	10.000,—	10.000,—	3.000,—	45,—	3.000,—	3.000,—	18,—	
15.000,—	15.000,—	15.000,—	5.000,—	67,50	5.000,—	5.000,—	30,—	
20.000,—	20.000,—	20.000,—	7.000,—	90,—	7.000,—	7.000,—	42,—	
25.000,—	25.000,—	25.000,—	10.000,—	112,50	10.000,—	10.000,—	60,—	
30.000,—	30.000,—	30.000,—		135,—				
40.000,—				180,—				

CONTRATADO CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

INFORMES:

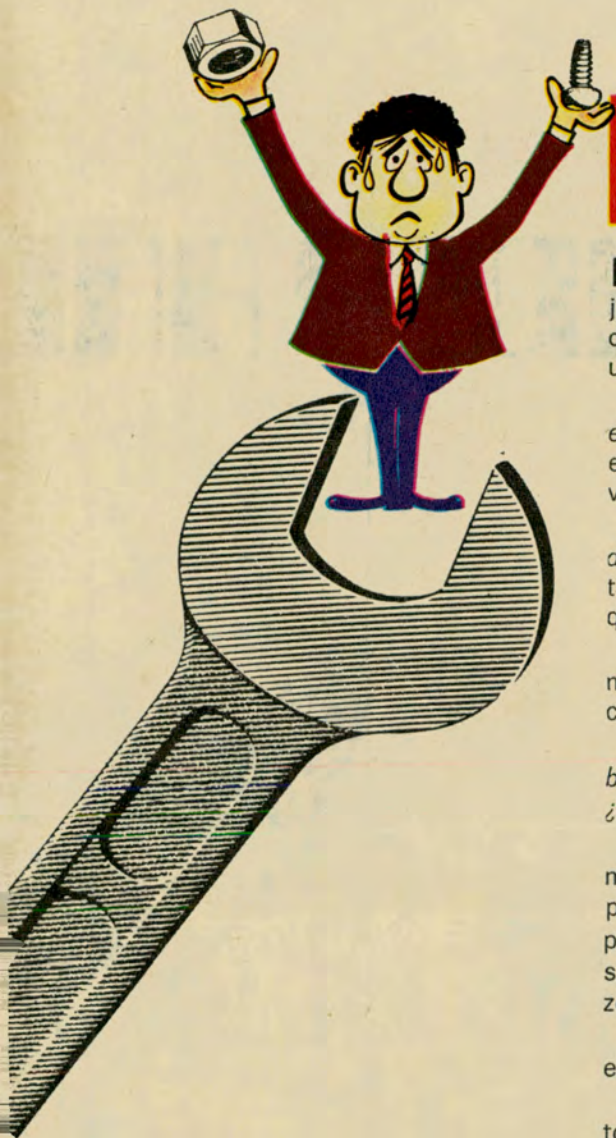
En las dependencias propias, representaciones, estaciones de servicio adheridas en todo el país y en Casa Central, Av. Libertador 1850, Buenos Aires

PUBLICIDAD A.C.A.

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

CORTE POR LA LINEA DE PUNTOS

CORTE POR LA LINEA DE PUNTOS



El desperfecto

Los tres estaban agachados junto al camión amarillo y estudiaban con expresiones serias una de las ruedas traseras.

—Al andar, parece como si estuviera floja, explicó uno de ellos, que parecía ser el más joven de los tres.

—Bueno, vamos a ver si puedo hacer algo, replicó otro, y su tono autoritario daba a entender que era el "experto" del grupo.

El tercero se limitó a mirar, masticando en silencio un chicle.

—Hay que ponerle un alambre acá, —decidió el experto—. ¿Tenés un pedazo de alambre?

—Creo que sí, contestó el más joven, que por su expresión preocupada debía ser el propietario del vehículo. Hurgó en sus bolsillos y extrajo un pedazo de alambre.

—Sí, va a servir, declaró el experto y se puso a trabajar.

Ahora habló el que hasta entonces no había dicho nada.

—Tenés que atarlo más al medio, dijo, sin dejar de masticar.

—Vos no te metas, —replicó

fastidiado el experto— *no necesito consejos.*

Ofendido, el que había hablado se metió otro pedazo de chicle en la boca, masticando violentamente su rencor.

Durante un rato quedaron en silencio; uno trabajando, los otros observándolo.

—¿Y al andar, no se va a aflojar otra vez? —dudó el más joven.

El experto levantó la vista y lo miró con sorna.

—No seas tonto. Si yo te la ajusto bien, ¿por qué se va a soltar?

Avergonzado, el otro bajó la cabeza y no contestó.

Transcurrieron algunos minutos y el experto terminó el trabajo.

—Bueno —dijo satisfecho— ya está. Ahora podés ir tranquilo.

—¡Sos un fenómeno, ché! —exclamó alegremente el otro, dándole una palmada en el hombro— ¡muchas gracias!

Y levantó el camión amarillo de plástico, se lo puso debajo del brazo y silbando se fue a su casa. ♣

por MARION ARBOLAVE
PARA AUTOCLUB

segadora
motorizada
de césped

WAYRA

con motor a
nafta de 3 H. P.

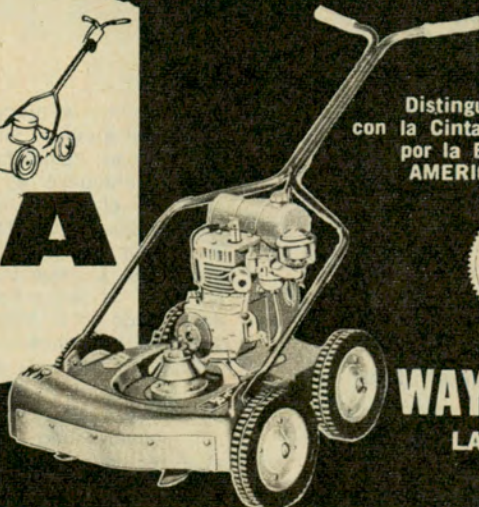
Tan potente y eficaz
como la WAYRA Eléctrica

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



WAYRA S. R. L.

LARRAZABAL 706
T. E. 64-0593





Templo principal formoseño

FORMOSA AÑO

Sería lamentable que la dólida Formosa del pasado obstaculizara, interfiriera, se confundiese con la visión amplia —audaz en el mejor sentido de la palabra— que la Formosa actual exige para incorporarse al ritmo del país y del mundo, así como lo reclaman sus pares de la Patagonia, tensos de vida, soledad y angustiosa espera.

Crispa pensar que a los costados de la espléndida recta de asfalto que, durante dos horas largas, nos lleva hasta donde se acaba el país, en la frontera con Paraguay, no se proyecte —como se proyectó Brasilia— la más deslumbrante de las ciudades del futuro.

Aquello es todavía un desierto entre palmares. Un desierto jardín, —expliquémonos—. Una maravilla desnuda, fuente fabulosa de turismo. Y hemos pronunciado la palabra clave: Turismo.

Durante las vacaciones de invierno, Formosa se inundó de turistas. El atractivo indiscutible del Paraguay, a un paso no más, favorece la búsqueda de la ruta. La terminación del camino que une con Clorinda soluciona viejos inconvenientes de tránsito. El clima es ideal. Pero todavía no hay hoteles ni hosterías. No hay refugios. ¿Los habrá, a corto plazo, en la medida en que urge que los haya? ¿Se cuidará esa nueva población, su aspecto comunitario, su urbanismo? ¿O quedará librado a la buena de Dios, como sucedía antes, el apiñamiento de viviendas de todo tipo y jerarquía?

Dijimos hoteles, hosterías, refugios. Veamos en seguida la otra cara de la moneda. No deben edificarse indiscriminadamente. ¿Imaginan el desastre que sería que aquella superficie abierta, envidiablemente abierta a la iniciativa progresista, se superpoblara de horribles engendros, de anacrónicos injertos, tales como los que pueden resultar, en aquellas latitudes, los mamotretos de cemento armado y líneas "de ciudad", en lugar de la edificación adecuada a la zona, cuyo estilo concuerde con el paisaje y su funcionalidad responda a un plan comunitario previamente aprobado?

Ese es el peligro que entrevemos. Descuento que esta preocupación pueda parecer excesiva. Pero, he tenido oportunidad de asomarme, últimamente a ciudades urbanizadas de acuerdo con los tiempos que corren. Y no me resignaré a ceder terreno cuando aún es aquello un llamado a la empresa de envergadura. A la no improvisación.

Promoción: Responsabilidad

En verdad, sería un privilegio ayudar a extender el país hacia la desierta frontera norteña.



La espléndida recta de asfalto hacia la frontera con el Paraguay es

Desorienta la precariedad de aquel límite estratégico, su falta de representatividad como tal: dos balsas —una paraguaya y otra argentina— efectúan el cruce, varias veces por día. Paraguay presenta, de entrada, una instalación portuaria y una aduana importantes. Lo nuestro es apenas un símbolo de excesiva confianza. Un despoblado total. Ninguna de esas cosas resultan demasiado recomendables.

Dije que Turismo es la palabra clave. Lo repito siempre. Pero, entiéndase: turismo argentino e internacional, convergiendo en aquellas bellísimas regiones. Como en el resto del país, esta fuente de divisas —inexpli-

cablemente desaprovechada— puede ser el Sésamo para el año 2000.

Las pequeñas grandes industrias

¿Cómo se promueve una provincia, turísticamente hablando?

Los especialistas lo sabrán mejor que nosotros, por supuesto. Pero, según parece, o no abundan los especialistas o no se los llama para que se expresen. Lo cierto es que cada vez que pedimos que se nos faciliten fo-

por ANA EMILIA LAHITTE
PARA AUTOCLUB

2.000 En el último invierno se inundó de turistas



todavía —aunque jardín— un desierto de palmares extendiéndose ininterrumpidamente.

lletos, mapas, "desplegables", aunque sea tarjetas postales de nuestra estu-
penda *tierra adentro*, sólo podemos
reunir ingenuas —de alguna manera
hay que llamarlas— ingenuas mues-
tras, decía, de lo que en cantidades
industriales y seriadadas debieran des-
bordar de los *stands* provinciales, que
también echamos de menos.

¿Cuáles son esos *stands*? Pues, los
que debieran existir en pueblos y ciu-
dades, aeropuertos y aeroparques ar-
gentinos: exponentes acabados de
buen gusto, arte, artesanía.

¿Por qué no existen? Ah, ése es
otro misterio insondable. (Los hay, por
excepción harto minoritaria y en ellos

confirmamos las bondades de su ofre-
cerse cordial.)

Resulta obvio insistir en el sentido
de esas muestras de lo nuestro, en
la responsabilidad de sus organiza-
dores, en la trascendencia de su apa-
rente intrascendencia. En este meca-
nismo certero no caben fallas ni des-
víos, no basta con buenas voluntades:
cada centímetro expuesto hará lo suyo
y debe hacerlo bien. Porque en los
trenzados y tejidos, en los cacharros
de barro o los dulces regionales, en
la forma de presentarlos —originalidad,
acierto, cortesía— se asoma un país,
en sus fuentes menores pero no por
ello menos importantes.

Además, esas pequeñas industrias
pueden apuntalar barrios enteros y no
sólo solucionar la subsistencia de sus
habitantes, sino asegurarles la esti-
mación de sus semejantes, esa inesti-
mable comunicación humana que brinda
el reconocimiento de la obra realizada,
cuando no la admiración espontánea
del comprador que agradece lo que
se le entrega, hecho ante sus ojos y
brindado en propias manos.

El turista se siente feliz cuando pue-
de volver a su casa con algunos regalos
típicos que recuerden el viaje. Tam-
bién le gusta que le regalen algo, algo
que él paga con creces, por supuesto,
pero que se le entrega sin cargo: una
cinta pintada, un banderín, un mapa
ilustrado con figuritas. Algo que tenga
mucho de juguete y de conmovido
"hasta pronto".

Pero, nada de eso hay en la mayoría
de los lugares que recorremos y hay
que volver con las manos vacías o
con supuestos productos de la zona,
que podríamos elegir en la calle San-
ta Fe.

Y la Argentina prosigue siendo al
desordenado esplendor de que hemos
hablado tantas veces.

¿Hasta cuándo?

La nueva Formosa

Al margen de tan cáustica, depri-
mente enumeración de carencias, ha-
blemos de lo positivo en la Formosa
actual.

Las guarderías, por ejemplo. ¡Qué
sorpresa! La obra de las religiosas que,
con enormes sombreros blancos y an-
dando en bicicleta, vemos atravesar
anchas superficies despobladas, rumbo
a la escuela y al hospital que ya
construyen y se extienden a otras
instalaciones repletas de pequeños:
comemos su comida, miramos sus bien
nutridos cachetes, tratamos de que
sonrían. Todavía miran serios, hoscos.
No tardarán en aprender a sonreír,
cuando la salud los apuntele y el efec-
to solícito los limpie de viejos lastres.

Y qué decir de la entrega de las
tierras del interior de la provincia a
los colonos que las cultivan. Es una
ceremonia que por sí sola justifica
un viaje; y se repite con frecuencia.

Pero, es tan enorme la superficie
poblada y el azote de la falta de agua
duele tanto. O, paradójicamente, las
inundaciones arrasándolo todo. En tan-
to, avanzan los estudios de contención
y canalización. Avanza la visión hasta
donde todavía no llega la mano del
hombre.

Lo demás: la ciudad pujante, sus
edificios capitalinos, su gente, es un
aspecto demasiado positivo para ne-
cesitar ocuparse de él.

Esta vez, hemos preferido tocar al-
gunos puntos correlativos a Formosa
en sí misma. Pero, al despedirnos, nos
llevamos, como siempre, una orquídea
de los dominios de don Carlos Car-
rara que, en su mundo aparte, sigue
siendo toda una institución y un sím-
bolo de humanidad en función de la
belleza. ♠

El hechizo de los VALLES CALCHAQUIES



Atractiva visión de Seclantás, "Corazón de los Valles".

ESTA REGION FUE EL CENTRO
DE IMPORTANTES FUNDACIONES
REALIZADAS POR LOS
CONQUISTADORES ESPAÑOLES.
OFRECE TRAMOS DE EROSION
EOLICA E HIDRICA
DE SORPRENDENTE BELLEZA:
UN AUTENTICO CAÑON
DEL COLORADO ARGENTINO.

El rojizo camino que sigue el curso del río de los valles ofrece un





**ALTO GRADO DE CULTURA
ALCANZARON SUS PUEBLOS
ANTES DE LA CONQUISTA.
LEGARON SU ARTE DEL TEJIDO QUE SE
PRACTICA HOY CASI SIN MODIFICACION**



fantasmagórico escenario.

El río Los Sosa, hacia Tafí del Valle, en Tucumán.



Dentro de la extraordinaria diversidad de paisajes que caracterizan al noroeste argentino, ocupa un consagrado lugar, por la magnificencia de sus bellezas naturales, el extenso accidente geográfico conocido con el nombre de Valle Calchaquí; pero más generalmente como Valles Calchaquíes o Valle de los Calchaquíes, con una altitud que va de los 1.500 a los 3.500 metros sobre el nivel del mar.

Ante el asombro de esos imponentes panoramas que parecen aprisionados por gigantescas cumbres, surgen a lo largo de las profundas hondonadas y estrechas quebradas, sugestivos y atrayentes, saturados de poesía, pequeños poblados enclavados en la falda de los cerros, imperturbables a la sucesión infinita de los siglos, viviendo íntimamente el poema legendario de su acontecer histórico, tradicional y folklórico.

Por Salta, Tucumán y Catamarca

Estos valles con esa denominación genérica, se extienden al pie de los nevados cordilleranos que los encierran como altas paredes paralelas, y cruzan las provincias de Salta, Tucumán y Catamarca, en la dirección predominante de Norte a Sur. El Valle Calchaquí tiene su comienzo en el macizo del Acay (5.950 metros), donde nace el río Calchaquí "Padre de los Valles", y se prolonga entre inmensos cordones montañosos a través de cerca de 400 kilómetros, casi rectos, para terminar, luego de seguir el curso inverso del río Santa María o Yocavil, en el bolsón llamado Campo del Arenal, inmensa planicie desierta conocida como el "Sahara Argentino", al sur de la localidad catamarqueña Punta de Balasto, con una altitud media de 2.500 metros.

La versión pluralizada, al referirse al Valle Calchaquí, se explica por la natural sucesión de su continuidad directa hacia otros valles subsidiarios menores y el aporte de quebradas laterales que sirvieron como vehículo para la prolongación de la influencia y de las comunicaciones, no sólo geográficas sino también para el vital desarrollo de la importante tribu que los dominó y que extendió, desde antes de la conquista; su hegemonía a una vasta zona, que abarcó, entre otras, el valle de Tafí, la quebrada del río Las Conchas, la Cuesta del Obispo, por la recta de Tintín, y siguió hacia el sur en Catamarca, en la dirección de Andalgalá, Belén y Londres. En agosto último finalizó el operativo de identificación y enrolamiento del indígena de esa zona catamarqueña.

Origen de la palabra Calchaquí

El nombre Calchaquí fue aplicado elásticamente. Se dio a pueblos y lugares muy distantes de su origen, y no olvidemos que también fueron calchaquíes algunas tribus del Chaco y Santa Fe. Los calchaquíes consti-



tuían una parcialidad del gran grupo diaguita, y se consideraron como una de las tribus más importantes de lo que es hoy el territorio argentino. Recibieron y asimilaron artes y costumbres incaicas, transmitidas a través de los siglos a su paso por los valles Calchaquíes, donde se observan todavía tramos de la antigua traza conocida como Camino del Inca. Los calchaquíes fueron valientes guerreros de indomable altivez. Durante 130 años combatieron incansablemente al conquistador español en defensa de su libertad y su forma de vida.

De acuerdo con versiones autorizadas, la palabra Calchaquí, que distinguía a estos indígenas de rasgos propios en lo físico y lo moral, quiere decir "indio alzado, rebelde, dos veces bravo". Con ese nombre los mencionaron los conquistadores, y se supone que la palabra Calchaquí es anterior a la conquista.

Las tribus diaguitas asentadas en los Valles Calchaquíes que hablaban la lengua Cacá o Cacana, fueron todas indomables, batalladoras, y prefirieron siempre la muerte a la sumisión. Las principales que habitaron esos valles fueron: pulares, payogastas, cachis, angastacos, animanás, quilmes, tafies, cafayates, tolobones, hualfines, escoipes, carsis, luracaes, acalianes, yocaviles, colalaos y amaychas. Varias de ellas, núcleos menores, integraban la parcialidad calchaquí.

Importantes testimonios

De todos ellos subsisten importantes testimonios. Ruinas de verdaderas ciudades que levantaban en valles, quebradas y especialmente sobre cerros de difícil acceso. Son famosas las ruinas de sus ciudades, pucaraes, antiguales, apachetas, y atalayas, donde se ha descubierto un infinito número de obras de arte en alfarería, piedras talladas, armas y tejidos, que enriquecen museos y colecciones particulares. Tucumán proyecta actualmente medidas en defensa de los yacimientos arqueológicos, con especial atención a los de los valles calchaquíes.

Se distinguían los jefes de las tribus con hermosos discos labrados y hachas de cobre y se investigan aún sus sistemas sociales. Acerca de la religión se sabe, que como los Incas, adoraban al sol, el trueno, el relámpago, los árboles y otras expresiones de la naturaleza. Cultivaban la tierra, especialmente el maíz y construían embalses y canales para riego. Extraían minerales —oro, plata, cobre, estaño— que molían y fundían en hornos primitivos, y moldeaban diversos adornos: brazaletes, collares, aros, etc. La alfarería figuraba entre sus principales industrias, habiendo dejado testimonios numerosos de su habilidad, como urnas funerarias, ídolos, platos, jarras, y vasijas de todo tipo, adornadas con dibujos coloreados. Con la piedra fabricaban utensilios domésticos y esculpían artísticas piezas co-

mo ornamentos, vasos, morteros, etc., con figuras geométricas, animales o plantas.

Por último, transmitieron como herencia insuperable, el arte del tejido con lana de vicuña, llama o guanaco, que se practica casi sin cambios en las provincias del noroeste.

Los primeros conquistadores

En la región calchaquina hicieron los conquistadores las principales fundaciones estratégicas: Barco, Londres, Cañete, Fuerte del Pantano, Fuerte de San Pedro de Mercado y otras. De las primeras corrientes conquistadoras que entraron por el noroeste, se supone que las expediciones de Diego de Almagro en 1535 y luego de Diego Rojas en 1543 recorrieron fugazmente parte de los Valles Calchaquíes en tránsito para Chile y Tucumán, respectivamente. Pero se cree que fue Juan Núñez de Prado, el primero que exploró el valle calchaquí, centro de la resistencia más tenaz que registran los anales de la conquista. A pesar de esa oposición, Núñez de Prado, en 1551, fundó cerca de la actual localidad de San Carlos la segunda ciudad del Barco, última levantada antes del traslado definitivo de esa población a Santiago del Estero.

La lucha terminó con la destrucción paulatina de las tribus que se rebelaron contra sus dominadores en 1630, 1657 y 1665. Después de este último alzamiento, durante el segundo gobierno de Alonso Mercado y Villacorta, los quilmes valerosos y aguerridos, rendidos por hambre, fueron trasladados a la provincia de Buenos Aires e instalados en el lugar que dio origen a la actual ciudad de su nombre. Poco más tarde otro grupo de indígenas sometidos, los acalianes, fueron también conducidos a su nueva morada junto a los quilmes.

Desde entonces los valles mantienen esa fisonomía de quietud y silencio. La mano del hombre no ha deformado el paisaje, que se conserva inédito. Las tradiciones, creencias y costumbres que el tiempo ha borrado en otras partes, se mantienen allí inalteradas a través de los siglos y los habitantes de hoy —llamados vallistos— a la sombra de las pretéritas hazañas de sus indómitos predecesores, respetan para sus pueblos la orgullosa toponimia de las antiguas tribus que habitaron el hermoso valle. El turista que en la actualidad recorre el extenso escenario tiene la impresión de que le parece avanzar, más que devorando kilómetros, desandando siglos. Entretanto, dentro de esa quietud, algunos pueblos, desafiando al futuro se proponen reconquistar posiciones y "retornar a ser la luminosa llama del pasado y sienten la nostalgia de lo que fueron".

El turismo en los Valles

Sorprende el escaso turismo que se mueve en los valles Calchaquíes. Du-



El Brealito, con un imponente marco de montañas.



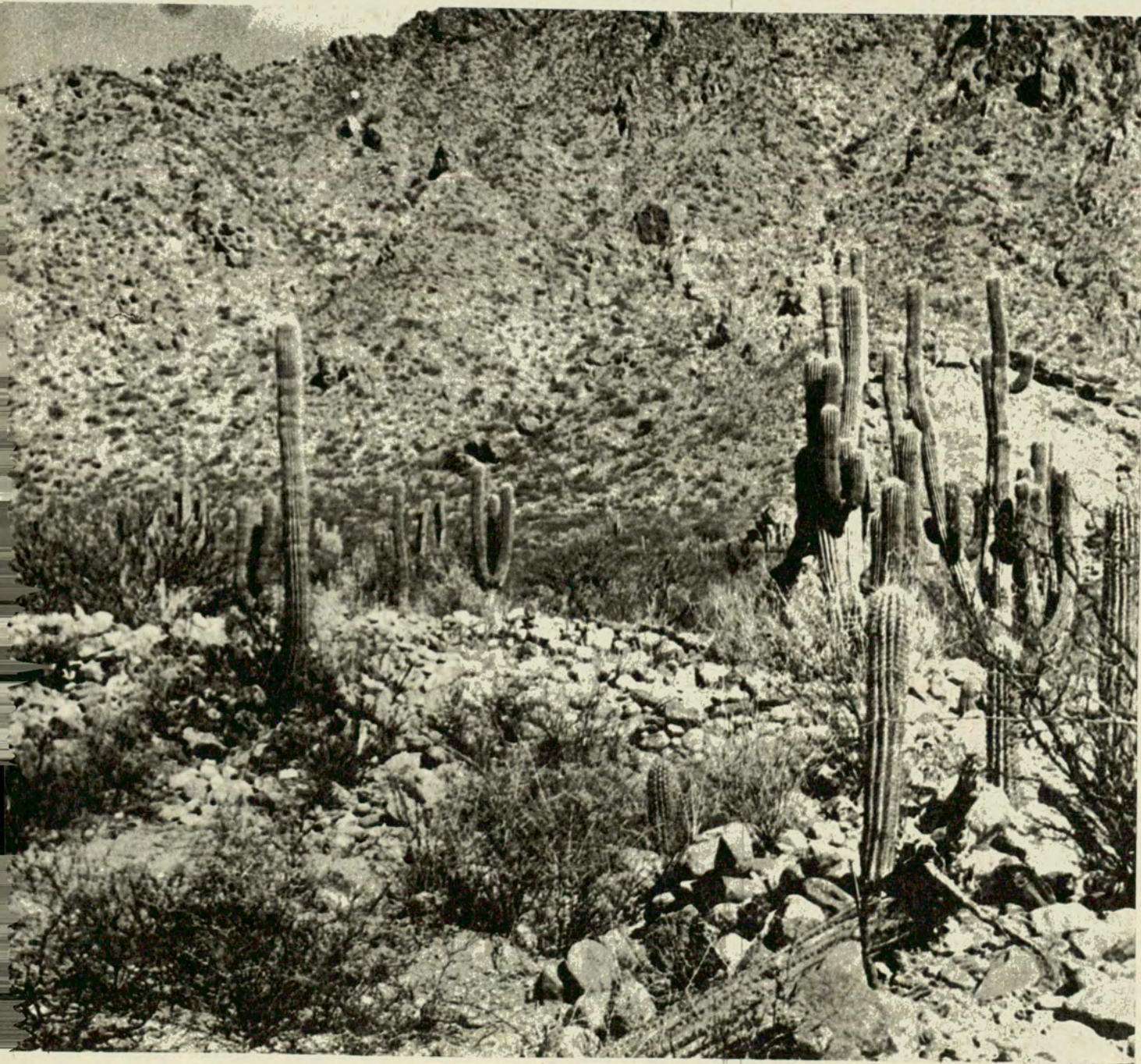
Aspecto parcial de las ruinas de la ciudad prehispánica de Tolombón.



cierra una laguna de gran caudal pesquero



Ambiente de quietud y sosiego en una callejuela de Cachi.



rante nuestro paso, por ejemplo, desde Tolombón hacia Cachi, Cuesta del Obispo y quebrada de Escoipe, durante casi doce horas de marcha lenta, no encontramos en la ruta, más de seis, automotores. No hay duda que una adecuada promoción daría lugar a una corriente turística, hacia una zona que posee los atributos necesarios para atraer importantes masas de visitantes.

Las hosterías del A.C.A.

El panorama podrá modificarse en breve. Ya han sido habilitadas las magníficas hosterías del Automóvil Club Argentino en Cafayate y San Carlos, las que unidas a la de Santa María se convertirán en importantes ejes del turismo hacia esos atractivos valles. El clima es allí excelente. Se caracterizan por inviernos secos de sol radiante, veranos poco lluviosos y la temperatura se mantiene templada durante el día, sin excesos de frío o calor.

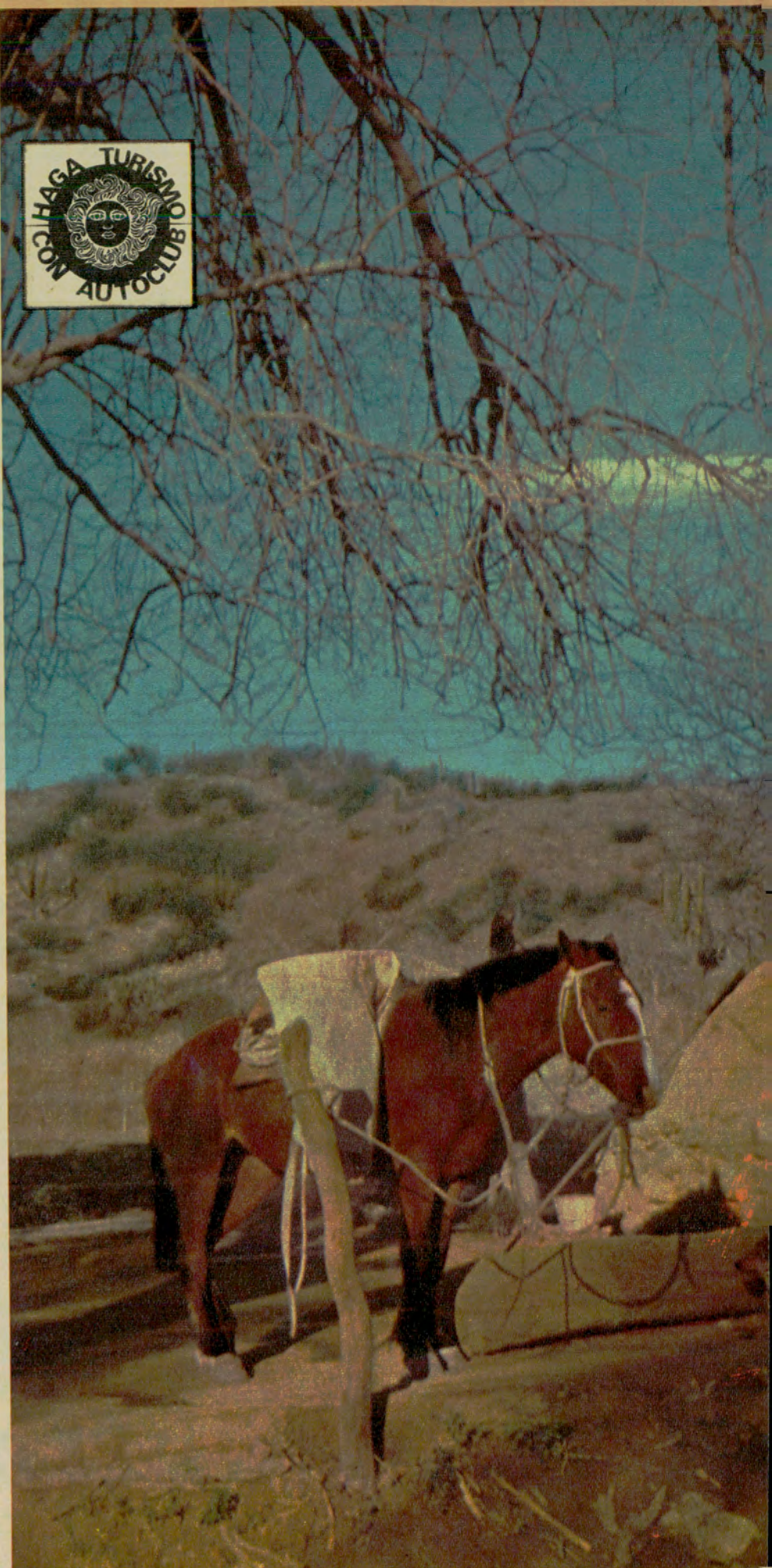
Quebrada del río Las Conchas

Un extenso tramo lateral de los valles, comprendido entre el puente de Alemania y los accesos a Cafayate, ofrece uno de los monumentos naturales más espectaculares del país, a través de unos 75 kilómetros de sorprendente recorrido. Este sector se denomina quebrada del río de Las Conchas.

Presenta la quebrada del río de Las Conchas una sucesión de lugares de imponente belleza y fantasía de colores: otro auténtico valle encantado. Las insólitas formaciones rocosas estratificadas o erosionadas conforman las figuras más extrañas e inverosímiles que se pueda imaginar, desde los notables castillos medievales de altas almenas hasta el vulgar sapo de piedra y miles de nidos de loros en inmensos barrancos. La impresionante garganta del diablo inicia la sucesión de sorpresas y sigue luego la extraordinaria conformación que imita a un gigantesco bajorrelieve, conocido como La Procesión y presidido todo el conjunto por la figura natural de un fraile. Semeja un franciscano labrado por el viento y las aguas a través de los siglos.

La admiración se mantiene sin decaer ante la fantástica obra de la naturaleza, a la que sin adicionar mucha imaginación del turista, se puede precisar la presencia de una catedral, los trasatlánticos, el coliseo romano, una esfinge, casas enterradas, torres, un anfiteatro, columnatas, ruinas de casas, grutas, etc. Toda esta arquitectura de la naturaleza multiforme y coloreada, culmina con el famoso Obelisco: inconfundible mole de una pieza, que por sí sólo constituye un auténtico monumento natural, al cual sigue poco después un breve e imponente desierto de blancas arenas.

LA CUESTA DEL OBISPO: Acceso desde el Valle de Lerma hacia los Valles Calchaquíes, la Cuesta del Obispo ofrece un gigantesco y culebreante



En Catamarca, inoivucrada en los Valles Calchaquíes, es común este conjunto tradiciona



horno de barro, el caballo y los perros.



Casa de campo junto al camino, en Animaná ("Lugar del cielo") donde se realizó en 1969 la última Fiesta de la Vendimia de la provincia de Salta.



La iglesia de San Carlos es la más artística de los Valles Calchaquíes. En su zona se fundaron cuatro poblaciones que fueron destruidas por los indios.

itinerario de 25 kilómetros, con curvas que trepan hasta los 3.720 metros de altura, sobre el nivel del mar. Se divisa desde allí un panorama de excepcional belleza. Desde ese punto se sigue hacia Cachipampa (Llanura de sal) y luego se pasa por la recta de Tin-Tin trazada a 3.000 metros de altitud por los indígenas, valiéndose de fogatas a manera de jalones.

Principales pueblos en Salta

CAFAYATE: Es la población más importante de los valles calchaquíes salteños. Se supone que Cafayate sig-

nifica "sepultura de las penas"; pero otras versiones expresan que quiere decir: "Gran lago", "Cajón de agua", "Lago donde reside el jefe" o bien "Tumba de piedra".

Centro de una evolucionada industria vitivinícola, tuvo su origen en la misión del Rosario, que se estableció en 1740. Fue declarada cabecera del departamento en 1863. Su templo parroquial, frente a la plaza 20 de Febrero, consta de cinco naves y conserva imágenes de la época colonial. En Cafayate tiene su museo, Rodolfo Ildonsonso Bravo. Ha reunido a través de largos años de búsqueda, un infinito número de piezas diferentes de alta

rería indígena, entre las que se cuentan un centenar de urnas funerarias. Exhibe además, ollas, jarrones, pipas, adornos, puntas de flecha, pequeñas esculturas, etc., testimonios de una civilización prehispánica de extraordinario desarrollo.

Posee Cafayate un excelente balneario municipal y hermosos alrededores. A unos siete kilómetros se encuentra Yacochuya (Agua Clara), atractivo lugar que domina desde una ermita todo el valle de Cafayate. Dispone de pileta de natación, confitería y otros atractivos, en medio de un cuidado parque. Es interesante visitar un importante molino de pimentón y la Escuela de Manualidades y Tejidos Regionales.

TOLOMBON: Al pie de la serranía del Cajón, a 1.745 metros sobre el nivel del mar, este pueblo abarca un importante sector del valle de Santa María. Allí habitaron los tolobones, una de las tribus más bravas y rebeldes. La actual población fue fundada entre los años 1657 y 1679 por Estanislao Peñalba, y delineada en 1884 en terrenos donados por Eusebio Díaz. En sus alrededores se encuentran las extensas ruinas de una ciudad prehispánica, construida en piedra. En las cercanías de la cumbre del cerro se observa un imponente pucara.

En el templo de Tolombón se venera la imagen de la Virgen del Carmen y en su escuela se atesoran importantes muestras de la artística alfarería tolobona precolombina.

Es interesante visitar el atrayente lugar llamado La Peña de la Mesada, y se puede visitar la antigua casona de una bodega, con muestras de alfarería antigua y mayólica española.

ANIMANA: Pequeño pueblo viñatero a 1.695 metros de altitud, su nombre en lengua cacá, significa "Lugar del Cielo". En 1969 fue la sede de la última y brillante Fiesta de la Vendimia de los Valles. En su capilla de originales líneas se venera una imagen de Nuestra Señora de la Merced. Desde Animana se puede llegar a Tres Cerros, donde se han encontrado pinturas rupestres.

SAN CARLOS: Esta localidad a 1.710 metros de altitud, ocupa un sector de los valles, que sirvió de base a la fundación de varias ciudades que fueron sucesivamente abandonadas o destruidas por los aborígenes. Juan Núñez de Prado fundó en 1551 la segunda ciudad del Barco; Juan Pérez de Zurita fundó la ciudad de Córdoba de Calchaquí en 1559; Gonzalo de Abreu y Figueroa en 1577 fundó la ciudad de San Clemente de la Nueva Sevilla; y por último Felipe de Albornoz, en 1630, puso los cimientos de la ciudad de Nuestra Señora de Guadalupe. Contemporáneo a este último fracaso se estableció en la zona una misión jesuítica, que subsistió a pesar de los saqueos y destrucciones y que dio origen al pueblo actual. Se estima, por otra parte, que la entrada de los jesuitas en San Carlos se produjo en 1585.

San Carlos fue el centro de la reacción realista, después de la Revolución de Mayo. En 1813 las fuerzas de

Tristán, en su retirada después de la derrota de Tucumán, saquearon y destruyeron la mayor parte del pueblo, signado por una trágica alternativa de destrucciones y resurgimientos. La iglesia donde se venera a San Carlos Borromeo, es una de las más artísticas de los valles y posee valiosas tallas y obras coloniales. La primitiva capilla fue erigida en 1650 y el actual templo, se inició alrededor de 1801. Estando a punto de concluirse en 1810 las obras quedaron paralizadas, y por fin fue inaugurado en 1832. Posteriormente se lo restauró y adquirió mayores proporciones entre 1843 y 1855, en que se dieron término a las ampliaciones.

ANGASTACO: En lengua cacá quiere decir "Pueblo de la Aguada del Alto". Zona productora de vinos a 1.920 metros de altitud, marca el comienzo del Paso la Flecha, imponente tramo de erosión. Existen en la zona piedras grabadas y pinturas rupestres prehispánicas. En las mesetas superiores se han encontrado ruinas y vestigios del antiguo Camino del Inca.

Angastaco, que posee una hermosa plaza y una moderna escuela, recibe al visitante con esta inscripción a la entrada del pueblo: "Caminante que llegas a este pueblo arenoso, permite que Angastaco te ofrezca su fortuna: su amistad y su vino que beberás dichoso, mientras pisas el blanco corazón de la luna. En Angastaco la tierra da uva de mesa, anís, pimentón, comino, vinos, tejidos, alfarería, trabajos en madera de cardón."

MOLINOS: Este pueblo fundado en 1659 sobre la base de la merced San Pedro Nolasco, a 1.980 metros de altitud, retiene una cuidada fisonomía típicamente colonial. Su iglesia de dos torres, construida en estilo cuzqueño, conserva valiosas imágenes. Se le confirió en 1825 el título de parroquia de San Pedro Nolasco de Molinos. Guarda en su interior el cuerpo momificado del último gobernador, intendente anterior a la Revolución de Mayo. Tienen lugar en Molinos lucidas fiestas patronales en homenaje a Nuestra Señora de la Candelaria, patrona del indígena y del blanco. La fiesta, que concentra numerosos habitantes de los pueblos vecinos, culmina el 2 de febrero en que tiene lugar una gran procesión. El templo fue declarado monumento histórico en 1942.

Nació en Molinos, el doctor Indalecio Gómez, ministro del Interior, de cuya cartera emanó la Ley Sáenz Peña del voto secreto y universal. A 17 kilómetros se puede visitar Tacuil "Lugar de algarrobos", antiguamente Taquivil. Se observan en sus alrededores vestigios de una población indígena, acequias y restos de un fuerte. Unos diez kilómetros al sur de Molinos, cerca de Angostura, se descubrió un antigel en el paraje denominado Pucarilla.

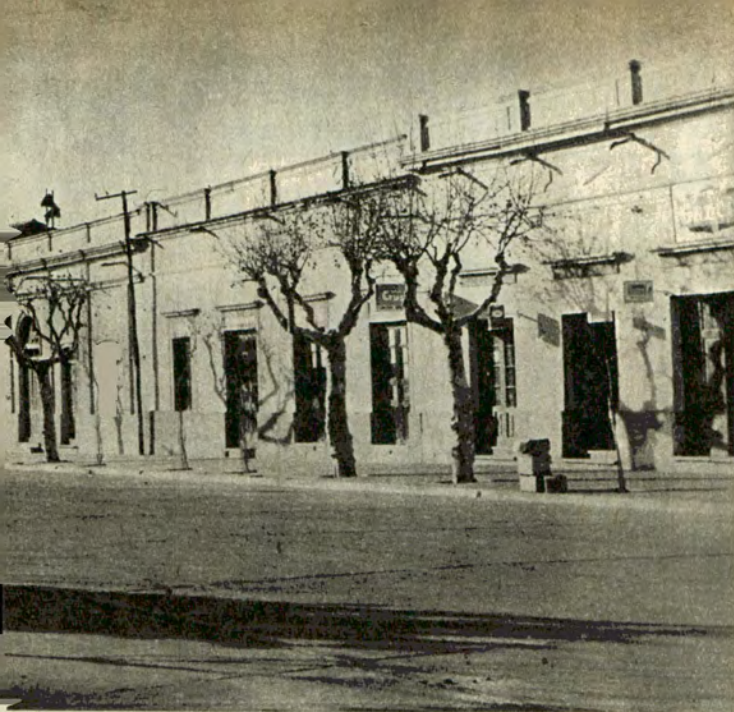
Molinos tuvo una época de esplendor, cuando era paso obligado del ganado vacuno a Chile.

SECLANTAS: Con el nombre de un antiguo cacique, este pueblo se extiende por ambas bandas del río Calchaquí, a unos 2.060 metros de altitud. Fue



fundado a principios del siglo XVII, y se enorgullece del apoyo prestado a Belgrano, en retirada de Vilcapugio y Ayohúma. En 1814 Pedro Ferreyra congregó a los patriotas comarcanos en la histórica plaza La Junta, y reunió soldados, víveres y caballos para auxiliar al ejército del Creador de la Bandera. La citada plaza, de artística proyección, está sombreada por añosa arboleda y ostenta hoy un busto de Belgrano.

La capilla de Seclantás, edificada en 1835 celebra sus fiestas parroquiales en homenaje a Nuestra Señora del Carmen el 16 de junio. Llama la atención el cementerio rodeado de gruesas muros, situado en una alta plataforma natural. Culmina todo esto un calvario que sube hasta la cima del cerro vecino. A 12 kilómetros se encuentra El Brealito y su pintoresca laguna con pesca de pejerrey. Entre Se-



Calle de la ciudad de Cafayate, frente a la plaza principal: 20 de Febrero.



Histórica capilla de Hualfín, en la provincia de Catamarca, en la ruta de los calchaquíes, que extendieron su influencia sobre el camino a Belén.



Visión parcial de la famosa Cuesta del Obispo en Salta.

clantás y San José de Cachi, se halla el lugar llamado Santuario o Capilla que consiste en una interesante fortificación sobre un peñasco.

Seclantás es posiblemente la localidad más prolija y reluciente del país. Con motivo de las fiestas patronales, los vecinos de la población pintan sus casas anualmente en homenaje a Nuestra Señora del Carmen. Otra vieja tradición que se mantiene, es la de la higiene. Todos los sábados la población entera de Seclantás barre y lava las calles, que de esta manera se conservan siempre impecables.

LA PAYA: En quichua significa vieja o antigua. Cercana a Cachi, fue sede de una población diaguita, convertida luego en enterratorio. Los restos están rodeados de una derruida muralla de lajas. Se supone que fue asiento de las autoridades incaicas. Existen signos evidentes allí y en otras partes

de que los Incas del Perú transitaron los valles Calchaquíes. El llamado Camino del Inca, de acuerdo con las investigaciones realizadas y vestigios hallados, venía de la puna de Jujuy, contorneaba las laderas del Acay y siguiendo el rumbo de los valles y sus ríos, se dirigía hacia la Puna de Atacama.

CACHI: (Sal en quichua). Asentada al pie del nevado de Cachi (6.720 metros) muy cerca de la confluencia de los ríos Cachi y Calchaquí, en el fondo del valle, a 2.280 metros de altitud sus apacibles y tradicionales casonas, en calles irregulares y altas veredas, con cordones de piedra bola, es una de las más típicas expresiones de esa sugestiva región.

La plaza es pequeña y las viviendas exhiben sus amplios patios rodeados de sombreadas galerías bordeadas de grandes macetones. La humilde iglesia

es del siglo XVII y todo lo atrayente de la zona se concentra en el paisaje luminoso de ríos y montañas y sus coloridos campos. Posee también Cachi un bien nutrido museo arqueológico.

La capilla, parroquia de San José, es una verdadera reliquia. Destruída parcialmente por los terremotos de 1909 y 1930, fue reconstruida en 1947 con características coloniales. Su espadaña tiene tres campanas, una de las cuales ostenta una inscripción latina que dice: "A Nuestra Señora del Rosario en el año 1884". Uno de los dos altares ha sido decorado con un Cristo policromado. El templo fue declarado monumento histórico en 1945.

En las cercanías se encuentra San José de Cachi, humilde poblado, donde nació Victorino de la Plaza, presidente de la República de 1914 a 1916, cuya



escuela lleva su nombre y exhibe un busto del ex primer mandatario.

PAYOGASTA: (En quichua Pueblo Viejo o Pueblo Blanquecino) se levanta a 2.410 metros sobre el nivel del mar en el cruce de las rutas 40 y 59.

Es una población de origen indígena, cuya iglesia exhibe un antiguo campanario.

LA POMA: Es el núcleo de población más septentrional de los Valles. Se encuentra a una altitud de 3.015 metros. Su nombre derivaría de los yacimientos cercanos de piedra poma o pómez. Existen en la zona diversos restos arqueológicos.

Provincia de Tucumán

EL MOLLAR: Pintoresco poblado donde se encuentra un importante yacimiento arqueológico en el cual se hallan, reunidos por el esfuerzo de la población, en una sorprendente y artística plaza, numerosos menhires o piedras paradas, de los cuales se exhibe uno en el Parque 9 de Julio, de Tucumán.

La construcción monolítica y las inscripciones constituyen aún un enigma para los arqueólogos. Pocos son los que se conservan enteros. Una gran mayoría están tronchados y diseminados por el suelo y cerca del río El Rincón. Además de los de El Mollar, se hallan ejemplares semejantes en otros lugares de la zona, como El Rincón, Carapunco, Río Blanco y Capurro.

En la iglesia de El Mollar, Nuestra Señora de Covadonga, se venera una antigua imagen traída de España.

TAFÍ DEL VALLE: Es el centro de uno de los más hermosos lugares de Tucumán. El valle de Tafí, antigua y tradicional zona de veraneo mantiene sin mayores variantes muchas de las principales características coloniales, plenas de sugestión, en un ambiente placido y de bucólicas reminiscencias. Allí se produce el famoso queso Tafí, actualmente muy escaso. En las cercanías están El Mollar, Carapunco y el Abra del Infiernillo. Tafí está a una altitud de 1.976 metros, y su crecimiento como zona de veraneo se manifiesta por las nuevas construcciones. La amplitud del sereno valle ha dado lugar a la creación de numerosos centros de población, separados como en los valles tirolenses pocos centenas de metros uno de otros. Estas simpáticas villas tienen los nombres de La Banda, La Quebradita, El Churquí, Rodeo Grande, Potrerillos, La Ovejería, El Rincón, Las Carreras, Entre Ríos, Astacana y otros.

AMAICHA DEL VALLE: (Altitud 1.978 metros). Pasando el Abra del Infiernillo, se llega a Amaicha del Valle, luminoso lugar de los valles calchaquíes, famoso por sus tradiciones folklóricas, sus cantos y sus mitos. Se conserva el algarrobo bajo el cual descansó Diego de Rojas en 1543.

Es muy concurrido su balneario sobre el río Amaicha.

RINCÓN DE QUILMES: En las cercanías del lugar llamado Antiguo Quilmes, o simplemente Quilmes, al este de la

sierra de este nombre, se encuentra el Rincón de Quilmes, a 10 kilómetros de la ruta nacional N° 40. En este lugar, sólo accesible a caballo, se hallan las ruinas de una antigua población indígena, notable por sus construcciones excepcionales. Por su extensión, son las más importantes de este tipo en la Argentina. Se dividen en dos partes: la baja corresponde a las casas habitación del pueblo, que se prolongan en una superficie de tres kilómetros cuadrados; en la alta, sobre la parte superior del cerro, están las defensas y fortificaciones construidas por los indios quilmes aprovechando muy bien la topografía de la montaña. Estas ruinas de gran valor arqueológico constituyeron la última población de esa tribu, hasta 1772.

COLALAO DEL VALLE: En el valle de Santa María, como última población tucumana de los valles calchaquíes antes de entrar en Salta, se encuentra Colalao del Valle, de excelente clima a 1.815 metros sobre el nivel del mar. Atractivas perspectivas de montaña.

Provincia de Catamarca

SANTA MARIA: Característica población del valle de Santa María, en Catamarca, con hermosos alrededores. Es zona de alto valor arqueológico. Abunda el arte rupestre, ruinas de poblaciones precolombinas, pucaraes, etc. Se encuentra a 1.910 metros sobre el nivel del mar y fue fundada por Ambrosio Núñez Cancinos, el 5 de noviembre de 1710. Los lugares más importantes por su riqueza arqueológica en los alrededores de esta población son: Fuerte Quemado, Mojarras, Famabalasto, Loma Rica y Punta de Balasto.

ACONQUIJA: En el camino a Andalgalá se encuentra el llamado Pucará de Aconquiya. En una alta meseta se observa un recinto amurallado con una pirca de unos 3.000 metros de largo. En su interior de 1.200 x 660 metros se hallaron restos de casas de piedras.

ANDALHUALA: Cerca de San José, al sur de Santa María, existen restos de un caserío prehispánico y enterratorios, y en las proximidades algunos petroglifos.

FAMBALASTO: También cerca de Santa María. Existen allí restos de una población indígena de gran extensión.

LOMA RICA: Colina de unos 100 metros de alto, a 3 kilómetros de Tilica, departamento de Santa María, cuya cima está cubierta de numerosas pircas que fueron las paredes de cientos de habitaciones de una población indígena. Se observan, asimismo, pinturas rupestres.

PUNTA DE BALASTO: Restos de población prehispánica distribuida en unas diez hectáreas. A tres kilómetros están las ruinas de un fuerte en un cerro de 500 metros de alto, de difícil escalamiento y cuya subida estuvo protegida por una serie de murallas de piedra. Culminaba su parte superior en dos grandes torres cilíndricas.



Tafí del Valle, en la provincia de Tucumán, Capilla de El Carmen, revocada con barro.





reúne las condiciones necesarias para constituirse en un importante centro turístico.

Los Castillos, importante monumento natural.



El Templo de Molinos de estilo cuzqueño.



AMPAJANGO: Se encuentra este lugar en el valle de Santa María. Allí se hallaron numerosas piezas de piedra labradas, que se consideran testimonio de una antiquísima cultura.

Fiestas religiosas y folklore

Son numerosas las fiestas que se celebran anualmente en la región calchaquina. Todos alcanzan relieve localista, características muy propias y un notable fervor. Las más populares son: Nuestra Señora de la Candelaria, en Molinos el 2 de febrero; el Día de la Cruz, el 3 de mayo; San Isidro el 15 de mayo; y San Roque en San José de Santa María, el 16 de agosto.

Numerosas poblaciones ponen su especial acento en las fiestas de Carnaval. Los jueves anteriores a las mismas, tienen lugar los famosos topamientos de comadres en La Poma, Cachi, Seclantás, Molinos, San Carlos, Cafayate, Amaicha del Valle y otras localidades.

Por su parte las fiestas de la Pachamama, se inician el miércoles de la semana de Carnaval y terminan el domingo siguiente. Tiene por objeto agradecer a la Madre Tierra que brinda su fertilidad. Simultáneamente se realizan en algunas poblaciones, exposiciones de productos agrícolas y regionales. Al mismo tiempo tienen lugar certámenes de juego de destreza y feria de comidas regionales. Los actos terminan con la bendición de los frutos. Adquieren en oportunidades mayor significación las festividades de Cafayate y Santa María, donde se exhiben también vinos y tejidos regionales.

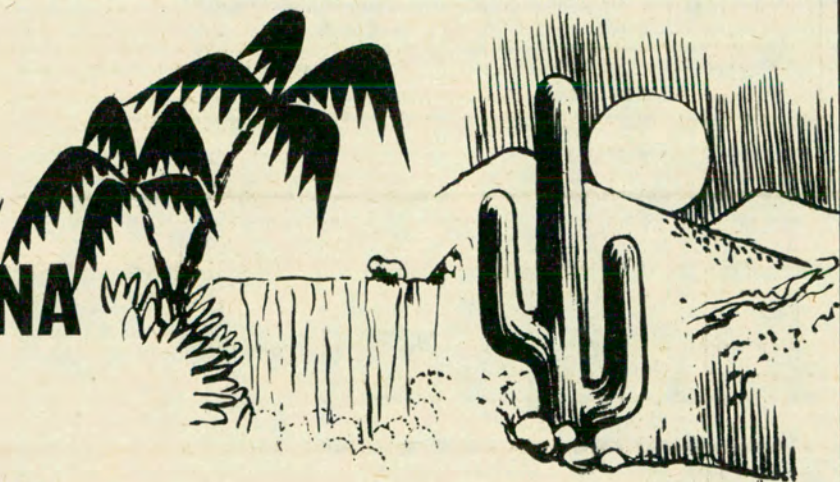
Los Valles Calchaquíes han sido siempre fuentes inagotables para los investigadores de su inmensa riqueza folklórica. Tradiciones, leyendas, supersticiones, creencias, etc., han constituido un extraordinario material que ha sido recogido y estudiado por numerosos escritores, historiadores y músicos.

Acheral-Tafí del Valle-Quilmes

Desde la capital tucumana (Mojón km 1.548) se llega por la ruta nacional N° 38, pavimentada, hasta Acheral (mojón 1.501,5) y se empalma allí con la ruta provincial N° 333 hasta Antiguo Quilmes, donde entronca con la ruta nacional N° 40, que une Santa María, en Catamarca con Cafayate, en Salta.

- 1 ACHERAL (altitud 354 metros). Almacén. Bar. Paso a nivel.
 - 27,7 Monumento al Indio (altitud 963 m).
 - 51,2 EL MOLLAR (acceso). Camino de acceso 2 km (altitud 1.950 m).
 - 60/63 TAFI DEL VALLE (altitud 1.976 metros, estación de servicio. Mecánica de emergencia y gomería. Restaurante.
 - 84 ABRA DEL INFIERNILLO. Un pequeño túmulo marca el punto más alto de nuestra
- (Continúa en la pág. 182)

Conozca
LA ARGENTINA



PROGRAMA DE EXCURSIONES COLECTIVAS



• SUR ARGENTINO Y CHILENO

Lago Argentino - Torres del Paine - Punta Arenas - Río Grande - Ushuaia - Lapataia. 17 días de duración.
Salidas: 4 y 23 de enero - 12 de febrero - 1º de marzo. PLAZAS LIMITADAS.

• PUERTO MADRYN Y PENINSULA VALDES

Isla de los Pájaros - Punta Norte (apostadero de elefantes marinos) - Dique Ameghino - Rawson - Galmán. 8 días de duración.
Salidas: 8 y 22 de noviembre - 6 y 20 de diciembre - 3 y 24 de enero - 7 y 21 de febrero.

• CRUCERO "GUARANI"

Corrientes - Asunción del Paraguay - Cataratas del Iguazú. 10 días de duración.

• NORTE ARGENTINO

Tucumán - Salta - Valles Calchaquíes - Cafayate - Quebrada de Humahuaca. 11 y 13 días de duración.

• CATARATAS DEL IGUAZU

Corrientes - Posadas - San Ignacio - Foz do Iguazú (Brasil) - Puerto Stroessner (Paraguay) - Paraná - Túnel subfluvial. 14 días de duración. Salida: 20 de octubre.

INDIVIDUALES A:

Bariloche - Córdoba - Iguazú - Ushuaia



RESERVE YA SU ALOJAMIENTO EN:

Bariloche - Puerto Madryn - Ushuaia - Calafate - Punta del Este (U.)

VENTA PERMANENTE DE PASAJES AEREOS Y MARITIMOS
ALQUILER Y VENTA DE COCHES PARA SU ENTREGA EN EUROPA



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

**Tato Bores
dice
que este año
no
tiene nada nuevo!**

*(Tato Boles
mentiloso!!!!)*

TATO SIEMPRE EN DOMINGO
DOMINGOS 21.00

TELEONCE



por

FLORENCIA APREDA DI MASI

PARA AUTOCLUB



EL PAIS ENCANTADO DE WALT DISNEY

Apuntes del reino de la fantasía

El hermoso castillo de Fantasyland, en el país encantado de Walt Disney, constituye la materialización de los cuentos infantiles

En la base del mástil de Town Square se lee:

A todos los que vengán a este lugar feliz...

Bienvenidos.

Aquí la ancianidad revive queridas memorias del pasado...

Y aquí la juventud puede disfrutar el desafío y promesas del futuro.

Introducción exacta, modestia de palabras, que esconden un mundo complicado de afares, bajo la faz de esta realización genial.

En 1955, nació en Anaheim, California, "El Reino Mágico de Walt Disney". Como propósito, anunció el padre orgulloso, durante la inauguración, que "nunca estaría completo y que continuaría creciendo hasta tanto la imaginación dejara al Mundo".

Este año precisamente cumple las bodas de cristal en su convivir con la humanidad. ¿No es una espléndida ocasión para visitarlo? Vayamos.

Paradisiaco Hotel

Cinco grandes secciones nos absorberán muchas horas para recorrerlo in-



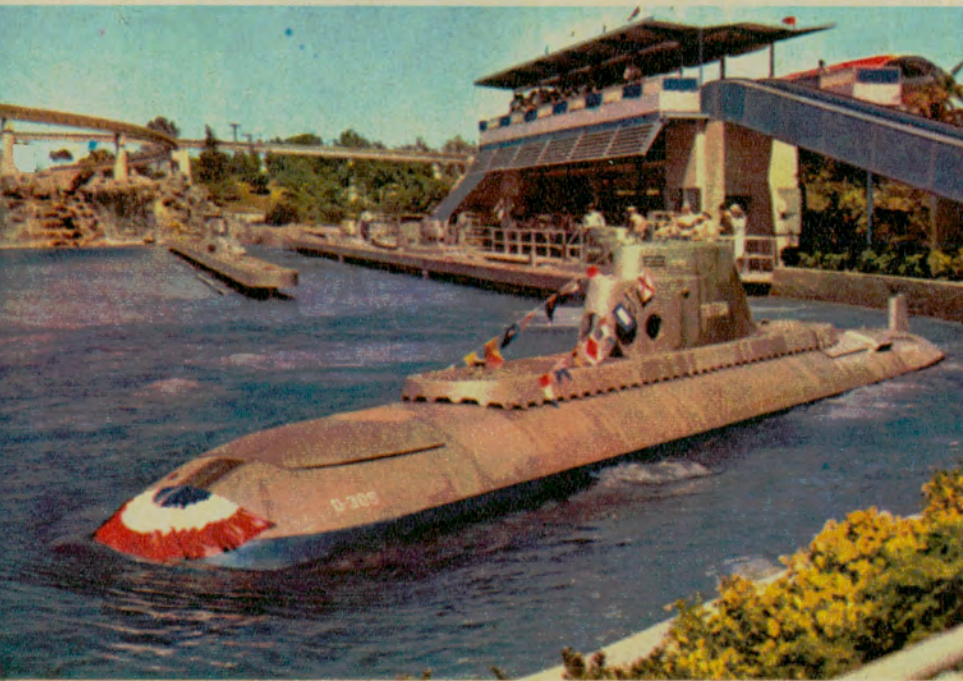
En el país de la fantasía, todos los sueños se convirtieron en realidad. Este reino mágico se encuentra situado en la localidad de Anaheim, California y seguirá creciendo hasta tanto la imaginación abandone el mundo, según palabras de Walt Disney.



En la Tierra de los Pioneros, se encuentra la montaña de las cascadas y el barco a rueda del Missouri, romántico recuerdo del pasado.



El monorriel, vehículo silencioso y suave y el Mattherhorn.



Tomorrowland, la tierra del mañana, ofrece además de sesenta y cuatro platos voladores, las reproducciones de submarinos realizadas en forma admirable y en los cuales se puede efectuar un circuito marítimo de gran emoción en un extenso lago artificial.

tegramente, por lo que decidimos instalarnos en el Disneyland Hotel, para hacerlo en varios días. Este eslabón de la cadena Wrather Hotels Inc. posee capacidad para 500 pasajeros, además de una "suite" presidencial y una "penthouse".

La pileta de agua templada es "olímpica" por sus dimensiones y a su alrededor se agrupan los huéspedes disfrutando del pulcro parque lindante con una excepcional cancha de golf. El Gourmet Restaurant, la nueva torre de once pisos, y la galería de negocios, conforman en sí un pequeño mundo de maravilla y diversión. Se realizan a menudo convenciones de más de 1.000 personas.

En la estación del hotel espera el "Monorail", silencioso y suave vehículo que se desliza por vías sobre el nivel del suelo, superando los 72 kilómetros por hora. Circunda por el aire toda el área ocupada por la Historia, el Futuro, la Aventura, la Fantasía y la Inteligencia.

En la entrada principal, jóvenes recepcionistas con llamativos disfraces de cacería de zorro inglesa, asesoran al recién llegado e inclusive lo guían a través del intrincado *Disneyland*.

Romántico incendio fin de siglo

Por orden, retrocedemos unos años para pasear por "Main Street" 1890-1910, EE.UU. El tiempo en que las lámparas de gas eran reemplazadas por las bombillas eléctricas y los coches de caballos cedían el paso a los automóviles. La reconstrucción de una calle de la "belle époque" es perfecta, desde personajes como el farmacéutico, o el hall de un gran hotel, donde gente de verdad, vestida a la moda fin de siglo, conversa entre maceteros de palmeras enanas. El cine mudo, los comercios de aquel tiempo lleno de prejuicios, los románticos carruajes, al alcance de cualquier pasajero. Alarma. Un antiguo terror: el fuego. Pasan fugaces los bomberos. Un lustro de diferencia (allí todo es posible), y un airoso ómnibus de dos pisos, abierto, como aquellos que tomaban las abuelitas, da vueltas por este encantador barrio.

"¡Todos a bordo!, el grito lejano del guarda despabila a los rezagados. El Ferrocarril Santa Fe los conducirá al Diorama del Gran Cañón del Colorado. Acallados los silbatos del tren, una banda alegre pone ritmo y color desfilando marcialmente. Hemos vivido el ambiente finisecular.

En el país de las hadas

Inspirado en la canción de la película "Pinocho": "Deseando sobre una estrella". Walt Disney creó un país donde los sueños se convirtieron en realidad. Así nació *Fantasyland*. La materialización de los cuentos infantiles tradicionales, trocados en juegos: Blancanieves, Alicia en el país de las maravillas, Peter Pan, Dumbo, salen



de los libros, escapan del papel y cobran vida.

Coloridos botes holandeses nos harán viajar por canales, para visitar la casa de "Los Tres Chanchitos" y conocer el castillo de "Cenicienta". Para los niños otras experiencias como andar en autos por supercarreteras en miniatura, o por la Autovía Midget. Del ensueño a la tierra de la acción.

Frontierland

La tierra de los Pioneros, en su expansión al Oeste salvaje. En una superficie de casi tres hectáreas viven libres todas las especies animales en escenario natural, tal como lo hacían antes de la llegada del hombre. Sólo que aunque se mueven, aullan, reptan y atacan, son muñecos animados de tamaño natural. ¡Sorprendente! Desde el tren minero, o desde las mulas (éstas, sí de verdad) se observan 200 clases de especies.

Picardía en el Far West

El "Saloon" abre sus puertas batientes. Comienza el Show. Cuatro bailarinas impecables en sus atuendos verdes, púrpura y blue, interpretan el cancan, repartiendo graciosas guiñadas a los turistas. Picardía y ruido.

Por el Mississipi, vamos a la Isla de Tom Sawyer, en la balsa de Huck Finn. Las tierras de Mark Twain nos rodean.

Un sorpresivo ataque de indios obliga al conductor a desenfundar la pistola y contraatacar. Pasamos el peligro.

Las cavernas Arco Iris nos dejan sin aliento. Derroche de estalactitas y estalagmitas iluminadas en violeta y verde turquesa.

La gigantesca rueda del elegante barco comienza a moverse, transporta cientos de felices viajeros por el Missouri.

En los fuertes, los soldados apostados en la guardia permiten a los pequeños amiguitos tirar con los rifles y derribar algún indio o herir al bandido que se escapó de la cárcel.

Hacia el futuro penetramos a Tomorrowland, la tierra del mañana. Sesenta y cuatro platos voladores de los que seremos pilotos improvisados. Para el fondo del mar, reproducciones admirables de submarinos nos conducen por los siete mares.

Contemplamos el Continente Perdido: Atlántida, La Laguna de las Sirenas y atravesamos el casquete Polar bajo la capa de hielo.

El monte Matterhorn, con nieve eterna en sus cumbres, se alza majestuoso. Violamos su serenidad con nuestras exclamaciones. En el interior funciona una especie de la conocida montaña rusa.

La casa del futuro hace las delicias de las señoras; los últimos inventos y materiales aplicados al confort del hogar.

Allá en el fondo se destaca el cohe-te espacial, en su interior viajamos a

la Luna acompañados de una azafata ataviada en plateado. Retornamos a la tierra de la aventura. *Adventurland*. Las exóticas tierras africanas nos invitan a un Safari. El Asia milenaria descubre sus secretos.

¡Cuidado! Ataque de indios

Parásitas entrelazadas con las lianas ahogan los árboles de la jungla. Orquídeas y plantas carnívoras, importadas de los lugares de origen matizan la gama de los verdes. Desde nuestro bote nos abrimos paso por la selva lujuriosa. ¿Pero, los hipopótamos y los cocodrilos no se acercarán? Allá una tribu de indios baila ritualmente alrededor del Brujo. ¡Cuidado! ¡Atacan!

El bote toma velocidad, huye del peligro, pasa debajo de un viejo puente, que se derrumba ni bien lo sorteamos.

Música ondulante de la Polinesia

Veinte elefantes indios juegan en el "Estanque Sagrado", "Genesha", la ciudad secreta, muestra sus ruinas. Los tigres acechan mostrando sus colmillos, las jirafas corren desmañadamente su desproporción. Ambos costados de la ribera, ofrecen peligro y emoción. Luego del desembarco "El Tiki Room", del cual emanan los sonidos de la ondulante música hawaiana. En el interior, pájaros y flores enmarcan el escenario donde las bailarinas exhiben su arte ancestral.

En cada una de las grandes divisiones: Main Street, Fantasyland, Tomorrowland, Frontierland, y Adventurland, funcionan bares, restaurantes, negocios para adquirir películas, fotos, muñecos, sala de primeros auxilios.

Cada año se agregan, siguiendo el espíritu rector del ya fallecido Walt Disney, atracciones y el área ocupada crece. Una vez finalizada la Feria Mundial de New York, del año 1964-65, los aportes de la organización que engloba el rótulo Disney, fueron trasladadas a California para enriquecer el parque de Anaheim. Entre las realizaciones más felices de aquella Feria figuraba el "stand" dedicado a UNICEF; "Es un pequeño mundo", era el "leit motiv" del espectáculo. Una barquita se deslizaba por el reino de los muñecos de todos los países del mundo entero, entonando la canción en los distintos idiomas según correspondiera. En la salida vendían el disco a beneficio total de las organizaciones para la salud de los niños.

Homenaje a Walt Disney

El trabajo del talentoso creador es admirable, pues usó su grandioso poder organizador en una causa tan noble como es la felicidad de los pequeños, la ilustración de los jóvenes, y el dulce recordar de los adultos. Como trabajo de equipo, modelo de modelos.

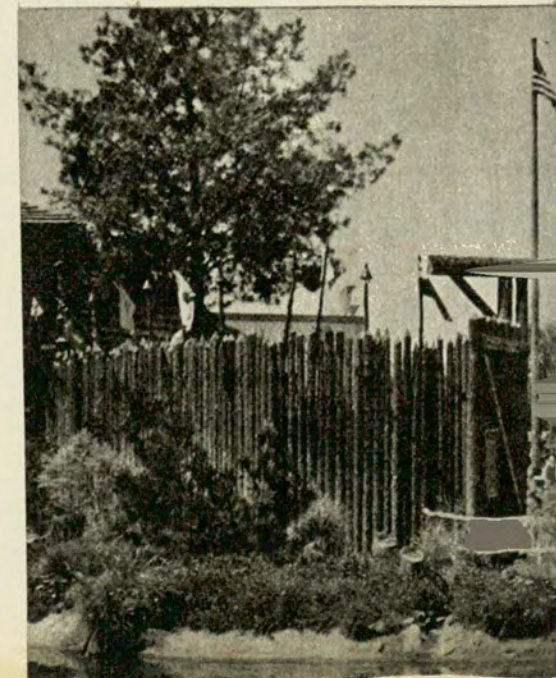
Recordemos al Papá novel del Ratón



Reconstrucción de Main Street con la airosa figura de un ómnibus de dos pisos.



Entrada a Frontierland; un fuerte de la época





En el país de la aventura se realiza un crucero por la jungla de exóticas plantas.



e la expansión norteamericana hacia el Oeste.



Mickey y del Pato Donald. Ya muchos colaboraban con él en confeccionar los cartones para el cine. Evoquemos, al ya más maduro y artístico autor de "Fantasía", película que ensayó la reconstrucción del origen de la Tierra, con sentido filosófico-musical. En ocasión del estreno de ese film fue huésped de nuestro país, e impresionó con su personalidad a quienes lo conocieron. Irradiaba simpatía y encanto. Rasgo muy común en las personas de verdadero valor moral e intelectual.

Su empresa se agigantó con el transcurrir de los años y ahora se puede hablar de un verdadero Imperio. Los rubros que abarcan van desde la producción de películas, sellos grabadores, parque de diversiones, fábricas de mu-

ñecos con sus personajes y todas las industrias subsidiarias en las que se mueven millones de dólares y dan trabajo a miles de trabajadores, técnicos y artistas.

El espíritu rector de Walt Disney flota sobre su empresa, organizada de tal manera que cada uno asume su propia responsabilidad, en engranaje perfecto, lo que permite reemplazar cada pieza cuando llega el fin de su vida útil.

Antes de regresar leemos:

Disneyland está dedicado a los ideales, los sueños y los hechos heroicos que han creado a América... con la esperanza de que sea una fuente de gozo e inspiración para todo el mundo. Walt Disney. ♣

EN POCAS PALABRAS...

*Un plan para
que usted
compre el mejor
automóvil argentino.*

FIAT
1600

CONTADO \$ 4.600
6 SEMESTRES \$ 710
36 CUOTAS \$ 360

*Incluidos
Intereses*

**ANTONIO J.
SERGI**
SOCIEDAD ANONIMA

ANGEL GALLARDO 1100 Tel. 86-8656/6911 Service: DONATO ALVAREZ 1342 Tel. 58-0393/0328

Detrás de cada unidad FIAT están nuestros diez años de experiencia. Ocho mil unidades entregadas y un service **PRIMERA CATEGORIA** (calificación oficial de Fiat Argentina), en cuyos 5000 m² le brindaremos la más tecnicada atención.



—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

ESCOBAR:

por ALBERTO BLASI BRAMBILLA

PARA AUTOCLUB

Fotografías gentileza del Sr. Luis Brusi, presidente de la Comisión de la Fiesta Nacional de la Flor.



Una de las magníficas carrozas que desfilan en la noche final de la Fiesta de la Flor. Esta, en forma de canasta. Toda ella revestida de flores.

Una carroza que representa una típica casa japonesa. Delante de ella, las muchachas esgrimen imponentes abanicos.



Una colonia de Japoneses Floricultores. Declaraciones del Presidente de la Comisión, señor Luis Brusí. Una carroza, compuesta por casi un cuarto de millón de claveles. Argentina exporta flores. El Jardín Japonés.

el tiempo de la flor

El partido bonaerense de Escobar, está situado entre los de Campana, Exaltación de la Cruz, Pilar, Tigre y San Fernando. Ese anillo de tierras, lo rodea y lo encierra. Le prohíbe asomarse para ver los camalotes que siempre andan por las cercanías fluminenses del Delta del Paraná. Con las ocasionales flores encantadas, como la del Irupé o las que atesoran los espíritus de demonios sueltos, según la leyenda indígena. Tal vez por ello, Escobar hubo de crecer hacia lo alto, en todo cuanto a flores se refiera. Y las cultivó con esmero; las cuidó con un amor sin límites posibles, hasta convertirse por derecho en la *Capital Latinoamericana de la Flor*.

Sin olvidar tampoco a las otras flores. Las de piedra y de luz. En Belén de Escobar, la ciudad que es, al tiempo, la capital del Partido, dos hermanos de prestigioso arraigo en el lugar, edificaron, con sus manos y sus sacrificios, lo que visto desde lejos parece la vivienda de unos esquiñales. Pero que no es sino la semiesfera necesaria para albergar a un Laboratorio u Observatorio Astronómico. También ellos dispusieron todos los detalles de los complejos instrumentos ópticos necesarios para escrutar el cielo. Sin limitarse a ello, que hubiese sido mucho ya. Por sus mismas manos, en crisoles de altas fraguas, fundieron los lentes necesarios para aumentar la visión

del tamaño de las estrellas y los planetas. Ellos mismos les dieron forma tubular. Y tanta fue la insistencia con que enfocaron a lo alto, que dos cometas y muchos meteoritos rindieron entonces sus secretos, y fueron descubiertos.

Belén de Escobar... Nombre de ciudad, que parece una estrella, también. Estrella de Navidad. Nació, como tantas ciudades y villas argentinas, y, en especial, del interior bonaerense, de un magnífico regalo. El que le hiciera el noble señor adelantado don Juan de Garay a uno de los regidores del Cabildo Porteño: don Juan Alfonso de Escobar. Una amplísima hacienda o estancia, situada en las cercanías del Río Luján, en lo que se llamaba la Cañada de Escobar, y que recibió tales cultivos, que creció y creció. Se pobló de hombres venidos de Europa, pero muy especialmente de japoneses. De unos japoneses pacientes, de ojos almendrados, que se convirtieron a la ciudad de Belén de Escobar en una especie de jardín urbano y general, apto para proveer de flores a las casas de todos los enamorados del país, tengan o no setenta balcones.

Hoy en día, la Capital Latinoamericana de la Flor, no sólo es el centro vital en el que se produce la mayor cantidad de flores de Sudamérica. También tiene su Fiesta. Una Fiesta que comenzó a tornarse legendaria pocos días después de la

primavera y concluye, indefectiblemente, en la magna ceremonia realizada en el Día de la Raza: el 12 de octubre. Aniversario de la fundación del Partido de Escobar, y de su ciudad capital.

Historia y Flor

Entre japoneses, españoles, holandeses y alemanes, los floricultores de Escobar, instauraron una verdadera escuela. Y también otra escuela de artesanos, ceramistas, diseminados en los distintos lugares de la ciudad y el partido. Estos últimos, imaginan, diseñan, componen y fabrican macetas para flores repetidas, o encandilan el interés, con algunos otros de esos recipientes, especialmente labrados para alguna planta o flor en especial. Y, en los días de la Fiesta, junto a la exposición de flores y el desfile de carrozas, también suele desarrollarse una muestra paralela de macetas y otros recipientes de la mejor cerámica, que llega a extenderse en las calles de Belén de Escobar. Las cantidades de flores que se ven durante la Fiesta, llegan a computarse en números increíbles. Aparte de ser expuestas en las calles y plazas, en los Salones de la Exposición, viajan en las carrozas, en cantidades fascinantes. Siempre hubo flores en Escobar. Pero la multiplicación de la flor, comenzó en 1922, con la llegada de don Juan Mer-

moz, que se convirtió en el pionero de esta actividad en gran escala, desde la llamada *Chacra de Demarco*. En 1929, un japonés, inmigrante en nuestro país y conocedor como pocos de los secretos del cultivo de la flor, visita Escobar. Es Kuhei Gashu. Su ojo experto, le dice muy pronto que las tierras que está pisando son de las más propicias que haya conocido nunca para el cultivo de la flor. Alquila, o arrienda, tres hectáreas de terreno, y convence a su compatriota Tsuneo Ouda, para iniciar la gran aventura del cultivo de los pétalos. A partir de 1930, muchísimos nombres que suenan a fracción de palabra pronunciada en medio de eses y zumbidos orientales, se establecen allí. Cerca de cien familias niponas se dedican, hoy, a que nazcan todas las variedades imaginables, inclusive las que se obtienen exclusivamente allí. Pero por sobre todas las cosas, claveles, calas, crisantemos y gladiolos, tienen su reino en ese mundo.

La Fiesta de la Flor

Todos los años sucede lo mismo. Actualmente, alrededor de 400 floricultores, participan en la *Fiesta Nacional de la Flor*. Esta tuvo su origen, en la reunión que el Rotary Club de Escobar celebró el 24 de abril de 1964. Alguien recordó que en otros sitios, caracterizados por su



Un ángulo, en la imponente Sala de Exposiciones, atestada de flores de las más variadas calidades.





Finalizado el desfile de carrozas, el Intendente Municipal y el Presidente de la Comisión, coronan a la Reina de la Fiesta.

abundante producción de la materia, se realizaban las fiestas del trigo, del girasol, de la vid, de cuanta especie hubiese sobre la tierra. ¿Por qué no de la Flor? Escobar ofrecía terreno propicio para ello. Y exclusivo, además. La idea tuvo rápida acogida. El Poder Ejecutivo Nacional la oficializó, mediante el Decreto 7424/64. Se formó una Comisión Permanente organizadora, que se denomina ahora *Sociedad Fiesta de la Flor*. La misma adquirió en

treinta millones de pesos "viejos" (es decir, moneda nacional), seis hectáreas de terreno, en las que anualmente se realiza la mayor exposición y colección mundial de flores que se haya visto nunca. En ese predio proyectan ya levantar la Sede Social de la institución y una *Escuela de Floricultura*. Toda la ciudad de la Flor. Pero lo concreto es que, año tras año, aparte de las especies diversas que se admiran allí, se realizan expo-

siciones industriales de máquinas y afines, y de todos los demás implementos necesarios y convenientes, dado el avance de la técnica moderna en la industria de la Flor. La Fiesta finaliza con el ya casi legendario Desfile de Carrozas y con la elección de una bella niña del lugar, que ostenta, entonces, el codiciado título de *Reina Nacional de la Flor*. Todo un poema de la naturaleza para la hermosura y el amor de la mujer.

Las carrozas

Si todo el desarrollo de la *Fiesta Nacional de la Flor*, tiene una importancia incalculable, el desfile de carrozas pone su toque exótico, artístico, y ya proverbial. En cuanto a lo primero, quepa recordar que, desde la celebración de estas fiestas, nuestro país comenzó a exportar rosas a Holanda y claveles a los Estados Unidos, atraídos los representantes de esos países por la calidad y los precios argentinos.

Pero quien vaya a Belén de Escobar para la Fiesta de la Flor, guardará el recuerdo imborrable de sus carrozas. El desfile de éstas se realiza el día 11 de octubre. Las hay de las formas más sorprendentes: desde una canasta hasta una pequeña casita japonesa, todo cabe en una carroza, en ese día. Siempre y cuando sus paredes, sus letras, sus adornos, estén constituidos en base y fundamento de flores. Algunas no son de Escobar. Vienen de distritos cercanos que también cultivan flores, aunque en menor cantidad, y se asocian de este modo a la celebración.

No son pocas las carrozas que cuentan hasta con *doscientas mil flores naturales*, en la arquitectura de sus paredes y su techo, por más que la cifra parezca un mito. En la última Fiesta Nacional se estableció el "record", en cantidad de flores: la carroza presentada por el *Club Belén de Escobar*, que obtuvo el primer premio, estaba formada por la increíble cantidad de 235.000 claveles. Luego del desfile de las carrozas, se premia a la mejor elaborada y se elige a la *Reina Nacional de la Flor*. Sin que falten, por supuesto, las anécdotas pintorescas en todo esto. Como aquella vez que se presentó una carroza formada por una tan alta montaña de flores, que pa-

ra franquearle el paso por las calles, hubo de levantarse los cables del alumbrado eléctrico, mediante palos especiales...

Un Mensaje de Don Luis Brusi

Don Luis Juan Brusi, es el actual Presidente de la Comisión de la Fiesta Nacional de la Flor. Nos cuenta anécdotas, realidades y proyectos, mientras sus ojos irradian la fe que tiene en esta industria argentina tan poética y en la que, necesariamente, se pone tanto amor. Le pedimos un mensaje para los lectores de AUTOCLUB. Don Luis Brusi, habla de inmediato de la importancia de apoyar a la Fiesta Nacional de la Flor. Y lanza su sueño, junto al de la creación de la Escuela de Floricultura. Formar en nuestro medio una verdadera Escuela de Floricultores, en el mejor sentido y sentimiento de la palabra; el que haga variedades argentinas, de las flores del mundo.

El jardín japonés

No sería posible alejarnos de la Fiesta Nacional de la Flor, ni de la ciudad de Belén de Escobar, ni del partido que se apellida como ella, sin detenernos un instante en su *Jardín Japonés*. Fue diseñado, creado y dirigido por un ingeniero nipón: *Yasuo Inomata*. Gira en torno de un elemento esencial, que representa la paz o la búsqueda interior del individuo en medio del mundo: el agua. El agua, representada por un gran estanque bordeado por piedras, fuentes, saltos menores de aguas. Arboles y arbustos esconden, cuando es conveniente para la armonía del jardín, los canchales de flores. Pero vistos desde otros ángulos y otras perspectivas, éstos se ofrecen, generosos, a la vista del paseante. En el equilibrio universal de cumbres y abismos, valle y montañas, el Jardín Japonés de Escobar tiene el suyo. Y las flores, o las plantas, o los cactus que hacen de escultura, representan otros tantos caprichos de la divinidad.

Belén de Escobar. La Fiesta Nacional de la Flor. Nada más. Y un recuerdo imborrable, que no puede detenerse: ese recuerdo que se proyecta hacia el futuro. Que viene llegando desde él. ♣



Naturaleza y Arte

La conocida artista Lolita de Rawsi realizó una exitosa exposición de arreglos florales en el Golf Club de Palermo. Numeroso y entusiasta público visitó la muestra, de la que pueden apreciarse algunos significativos detalles en la presente nota gráfica. La señora de Rawsi preparó estos arreglos florales con elementos secos y con flores naturales características de las más diversas regiones del país, lo que agregó a esta exposición —que se repetirá periódicamente— un motivo de indudable atracción turística. Equilibrio, imaginación y buen gusto privaron en el salón, que se colmó con la magia y la sutil elegancia de las flores preparadas por esa dama argentina. ♠



Sarmiento, los caminos y el peaje

por EUGENIO CARTE
PARA AUTOCLUB

UN PRECURSOR DE LA VIALIDAD ARGENTINA

El 7 de noviembre de 1967, el presidente de la República anunció la sanción de la ley de Peaje. Anteriormente, el 18 de marzo del mismo año, el secretario de Obras Públicas de la Nación, ingeniero Bernardo Loitegui, expresó al inaugurarse el puente sobre el río Colastiné en suelo santafecino, obra en la cual se aplica el pago de peaje, que le hubiese sido mucho más grato "librar el tránsito un puente para el que no fuese necesario pagar para utilizarlo". Advirtió a renglón seguido: "Pero en nuestro país debemos ser realistas y debemos tener la seguridad de que el peaje, donde el tránsito lo permita, ha de ser el medio más poderoso con que podremos construir las grandes obras de nuestro futuro".

Dos años antes, el 27 de marzo de 1965, la Asociación de Abogados de Buenos Aires declaraba la constitucionalidad del peaje. En el documento respectivo se citaba el caso de importantes obras camineras concretadas en Estados Unidos, México, Brasil, Italia, Alemania y Francia gracias a aquél. Asimismo traía a colación las leyes nacionales 4867, 7036, 8448 14.385 y 14.464 que permitieron la vigencia del sistema. La entidad profesional advertía que no se presentan problemas respecto de la circulación (artículo 11 de la Constitución Nacional) inspirado en el artículo 3º del Acuerdo de San Nicolás. El precepto legal de la Carta Magna consagra sabiamente en efecto, el principio de "un solo territorio para un solo pueblo".

El peaje y el portazgo

El peaje es un método que se remonta a épocas muy pretéritas. Como definición, es el derecho que se percibe por el paso de un camino, puente o canal. Instituido en la antigüedad en Grecia y Roma, fue practicado también por los soberanos del Medioevo. Estos, conforme con los criterios predominantes, concedían su goce a los señores y a las organizaciones o entidades que gozaban de los privilegios aúlicos. Por otra parte, en la Francia del siglo XIII habíase reglamentado su establecimiento, el que se hallaba supeditado a la aquiescencia del rey, aunque el concesionario debía hacerse cargo de la conservación de los caminos.

España llamó portazgo al derecho de



Puente sobre el río Colastiné, brazo del río Paraná que comunica con la isla El Timbo, en la que está la boca de entrada al túnel subfluvial Hernandarias.

tránsito en las rutas construidas por el gobierno y peaje al impuesto en las vías ejecutadas mediante la iniciativa privada.

Lo que al comienzo comportó un tributo se transformó con el tiempo en el pago de un servicio público efectivo. Adam Smith lo defendió, pues en su concepto, es un medio ecuánime que los usuarios de los caminos participen en los gastos de construcción y mantenimiento de ellos.

Al librarse al uso del público el puente sobre el río Colastiné, el cual permite acortar el viaje fluvial entre Santa Fe y Paraná —sustituye la clásica y anticuada "balsa a cadena"— se daba un paso decisivo. Otro tanto ocurre con el túnel subfluvial Santa Fe-Paraná, cuyo elevadísimo costo es enjugado con el concurso del peaje.

Sarmiento y los caminos

Domingo Faustino Sarmiento, estadista visionario y precursor de tantas ideas progresistas, pregonó en el curso de su fecunda vida lo que en la actualidad denominaríamos insoslayables prioridades nacionales. Para su época enunciaba éstas: caminos, ferrocarriles, escuelas, inmigración.

Como periodista, el eminente sanjuanino redacta para *El Nacional* de Buenos Aires de fecha 13 de diciembre de 1855, un artículo en el cual advierte sobre el abandono en que se encontraba la política vial. Decía al respecto: "En todas partes los gobiernos están obligados a dar al pueblo dos cosas que ellos no pueden



Sarmiento redactó el 3 de marzo de 1857 un sueldo en el que expresa su apoyo al peaje. Afirma que "es la legítima devolución de un capital que se consume".

darse siempre: caminos y educación pública, porque ni los ricos pueden construir un pedazo de camino, ni los pobres educar a sus hijos... y la sociedad tiene siempre necesidad de caminos y de educación general".

El 9 de enero de 1856, en el mismo periódico celebraba con alborozo la concreción de algunas obras de macadam. "Por fin vemos abrazada —sostenía— la idea del macadamizado en algunas de nuestras vías públicas. El plan propuesto por el señor Duteil promete llenar todas las condiciones que aquel sistema requiere para ser efectivo". "El macadamizado —agrega Sarmiento— costará, por más que no se quiera, algunos millones; y si ha de hacerse un ferrocarril un día, serán también inútiles". No podía imaginar el prócer el renacimiento que habrían de experimentar los caminos

con la aparición del automotor y la desmesurada ampliación actual de nuestro parque automotor. De ahí que clamara con énfasis: "Hasta cuándo se derrochará dinero en satisfacer las necesidades del momento, sin relación al porvenir y a un plan meditado de viabilidad". En este orden de ideas sostenía a continuación: "El macadamizado conviene en las calles aunque es costoso. Pero es preciso no darse prisa a resolver cuestión tan grave como la del sistema de viabilidad que ha de iniciarse en este país. Un error de adopción puede prolongarse indefinidamente por la facilidad que hay de contentarse con algo cuando todo falta". Hablaba en seguida así el civilizador vehemente: "Esperamos a salir de este pantano de indios, mashorca y moderantismo quietista y oscuro que se ríe bajo el poncho de las ideas

y del progreso posible, y entonces la opinión, el Gobierno y el capital extranjero concurrirán a sacar a este país del círculo vicioso en que se abisma; falta de caminos para explotar los productos; y luego por falta de caminos la población se desparrama a criar ganado que es un producto que marcha sin pagar fletes. Y a causa de la diseminación de la población el ganado es indefendible y se lo roban los indios, matando la población. No nos dé prisa en adoptar macadamizados".

Sarmiento, tan fértil en ideas con visión de futuro se presenta como verdadero precursor de la ley 11.658 de Vialidad Nacional, al propugnar setenta y seis años de su sanción lo premioso de un plan meditado de viabilidad.

Resistencias al peaje

Completaremos con otras contribuciones históricas al aserto anterior, a nuestro juicio original, referido específicamente al sistema de portazgo, actualizado, como hemos visto, en nuestros días. Efectivamente, el 3 de marzo de 1857 el autor de "Facundo" redacta un sueldo titulado "Peaje". En él puntualiza que ha sido muy mal recibido el decreto que impone un peaje sobre los vehículos y recuas de animales que transitan por el camino de San José de Flores. Sobre este asunto opina: "Sea de ello lo que fuere, las gentes irreflexivas miran siempre con prevención toda erogación que el interés público exige. En cambio no tienen los pueblos atrasados caminos; en cambio esos mismos que reciben mal un impuesto pagan el doble y a veces tantos más del impuesto en demoras, manutención y salarios de peones, pérdidas de bueyes y destrucción de carretas y carruajes".

Y he aquí lo sustancial de la proposición de Sarmiento, que lo sitúa en el papel de real inspirador de la vialidad argentina y que, además, comporta un principio de altísima moral: "Cada carreta inutiliza en cada viaje una parte de caminos, y el peaje que se le impone no es más que la legítima devolución de un capital que consume. ¿Por qué no ha de pagar cada uno el daño que hace?".

Incuestionablemente los neumáticos de los automotores de la época contemporánea no ocasionan a las carreteras pavimentadas los perjuicios mencionados por el ilustre argentino. Empero, es válido el criterio según el cual es justo que quienes utilizan los caminos contribuyan a pagarlos, síntesis de la filosofía inspiradora del sistema de peaje.

Lo hasta aquí expresado es suficiente para patentizar la pasión que animaba al maestro en lo referente a la estructuración de las vastas posibilidades de nuestra tierra. Ella continúa urgida por la necesidad de multiplicar los caminos, nervios vitales de su sistema circulatorio. ♣













SIGNIFICADO DE LAS PRE

Crecientes consultas de nuestros asociados, organismos oficiales, instituciones, etc., hacen entrever una falta muy apreciable de conocimientos por parte de la población, sobre la vigencia del sistema de señales viales en nuestro país, especialmente en lo que se refiere a sus características, significado, diseño, etc.

Ello nos ha movido a reproducir una vez más, en nuestra revista, las principales señales del sistema mencionado, destacando su significado con el fin de lograr su más amplio conocimiento y evitar así posibles accidentes o la aplicación de fuertes multas por inobservancia de las reglamentaciones de tránsito, materializadas por medio de

a) SEÑALES VERTICALES

1) De peligro

SÍMBOLO	SIGNIFICADO	COMO ACTUAR ANTE ELLA	SÍMBOLO	SIGNIFICADO	COMO ACTUAR ANTE ELLA
	CRUCE FERROVIARIO	Reducir sensiblemente la velocidad y extremar las precauciones antes de iniciar el cruce, observando hacia ambos lados la posible proximidad de un tren, aun cuando las barreras, si las hubiera, estuvieran levantadas.		DEPRESION TRANSVERSAL (Baden)	Proceder de igual forma que en el caso anterior.
	CURVA A LA DERECHA	Reducir la velocidad, adecuándola a la visibilidad, estado del camino, etc.		IRREGULARIDAD CONTINUA ("Serrucho")	Extremar la atención en la conducción, ya que las características del camino pueden hacer producir desplazamientos peligrosos del vehículo.
	CRUCE DE CAMINOS DE IGUAL IMPORTANCIA	Reducir la velocidad y ceder el paso al vehículo que se aproxime por su derecha. Debe, no obstante, estar atento a los que circulan por su izquierda, ya que pueden no conocer esta norma.		PENDIENTE PRONUNCIADA (Ascendente o descendente)	Ajustar la velocidad a la longitud visible de la cuesta o variar la velocidad de marcha según el grado aparente de inclinación del camino.
	CRUCE CON UN CAMINO SECUNDARIO	Continuar, ya que tiene prioridad de paso sobre el tránsito del camino lateral, en esa encrucijada. No obstante, debe hallarse atento para maniobrar, si las circunstancias lo hacen necesario.		INTERSECCION ROTATORIA (Rotonda)	Disminuir la velocidad a fin de trasponer (circundar) la construcción sin peligro.
	CRUCE CON UN CAMINO PRINCIPAL	Ceder el paso a los vehículos que circulan por el camino al que llega, tanto a los que provienen desde la derecha como de la izquierda.		ESTRECHAMIENTO DE CALZADA	Disminuir la velocidad pues se angostará la calzada.
	ELEVACION TRANSVERSAL ("Lomo de burro")	Reducir la velocidad, para evitar un salto violento del vehículo y la posible pérdida del control del mismo.		CAMINO RESBALADIZO	Tramo resbaladizo bajo ciertas circunstancias (superficie extremadamente lisa, húmeda, helada, etc.). Conducir con moderación y a distancia prudencial de los vehículos que lo preceden en esas condiciones. Evite frenar bruscamente.

PRINCIPALES SEÑALES VIALES

los indicadores, tal como lo dispone el artículo 77 de la Ley 13.893.

El sistema actual de señales viales comprende tres grupos definidos del siguiente modo:

a) SEÑALES VERTICALES

Chapas de formas determinadas, generalmente metálicas, adheridas a un

soporte (poste, columna, etc.) ubicado en el camino o calle, que contiene símbolos, colores y/o leyendas, con el fin de alertar e informar al usuario del mismo.

b) SEÑALES LUMINOSAS (Semáforos)

Dispositivos que sirven para regular el tránsito, por medio de luces, que advierten o previenen en forma alter-

nada para que se realice determinada acción, tal como detenerse o proseguir.

c) SEÑALES HORIZONTALES (Marcas en el pavimento)

Signos o leyendas aplicadas sobre la calzada, que tienen por objeto guiar y facilitar la libre circulación en calles y caminos.

SÍMBOLO

SIGNIFICADO

COMO ACTUAR ANTE ELLA



ESCUELA

Disminuir sensiblemente la velocidad, incluso detenerse, para permitir el cruce de los escolares en trance de hacerlo.



ANIMALES SUELTOS

Avanzar a velocidad precaucional y no tocar bocina, a fin de evitar que los animales, asustados, se crucen en el camino delante del vehículo.

2) De reglamentación



DETENCION OBLIGATORIA

Detenerse *siempre* ante esta señal, ya que se llega a un camino principal en el cual las corrientes de tránsito que circulan por él, tienen *prioridad de paso*, sobre la circulación transversal o lateral. Antes de reiniciar la marcha para cruzarlo o ingresar en él, debe asegurarse que puede hacerlo sin peligro para sí o para los demás usuarios de esa vía.



CEDA EL PASO

Permitir *siempre* el paso a los vehículos que circulan por el camino al que llega, incorporándose a él sin interferir el tránsito del mismo.



CONTRAMANO PROHIBIDO AVANZAR

Ambas señales, por el momento, están en uso. No se debe continuar la marcha en esa dirección, pues a esa vía se le ha fijado un sólo sentido de circulación (único) en dirección contraria a la que se lleva.



PROHIBIDO GIRAR A LA IZQUIERDA

Continuar hasta poder tomar el rumbo deseado.

SÍMBOLO

SIGNIFICADO

COMO ACTUAR ANTE ELLA



PROHIBIDO ADELANTARSE

No debe adelantarse a otro vehículo en ese tramo de ruta. La falta de visibilidad u otra razón importante torna peligrosa esa maniobra.



VELOCIDAD MAXIMA

No debe sobrepasarla, ya que es el límite máximo de velocidad permitida en ese tramo de ruta o calle.



DIRECCION OBLIGATORIA

Debe seguir o avanzar en la dirección indicada. Sentido único de tránsito vehicular fijado a la vía a la cual llega.



PROHIBIDO ESTACIONAR

No debe estacionar su vehículo en la arteria y del lado donde se halla ubicada la señal.

b) SEÑALES LUMINOSAS

SÍMBOLO

SIGNIFICADO

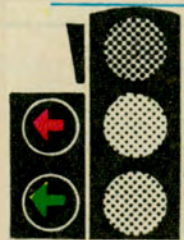
COMO ACTUAR ANTE ELLA



Debe esperar hasta que se encienda la luz verde.

Se enciende antes de la luz roja. Debe apresurar el cruce si ha llegado a él; caso contrario detenerse hasta que se encienda la luz verde. **LUZ AMARILLA INTERMITENTE:** establece para todas las corrientes de tránsito convergentes, la necesidad de avanzar con precaución para trasponer el cruce.

Puede avanzar. Recuerde que al girar hacia una calle lateral, el peatón tiene prioridad de cruce en ese momento.



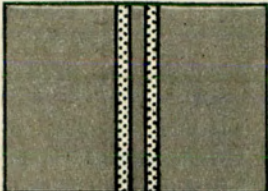
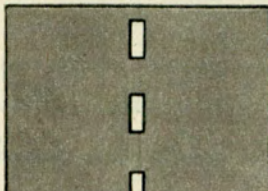

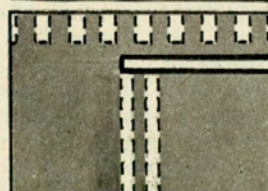
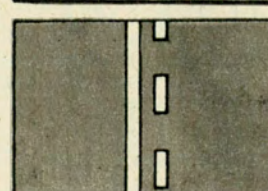
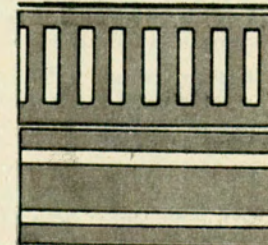
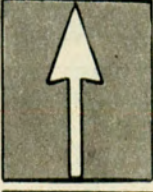
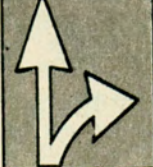
Las flechas incorporadas al semáforo significan que en ese lugar está autorizado el giro a la derecha o a la izquierda.

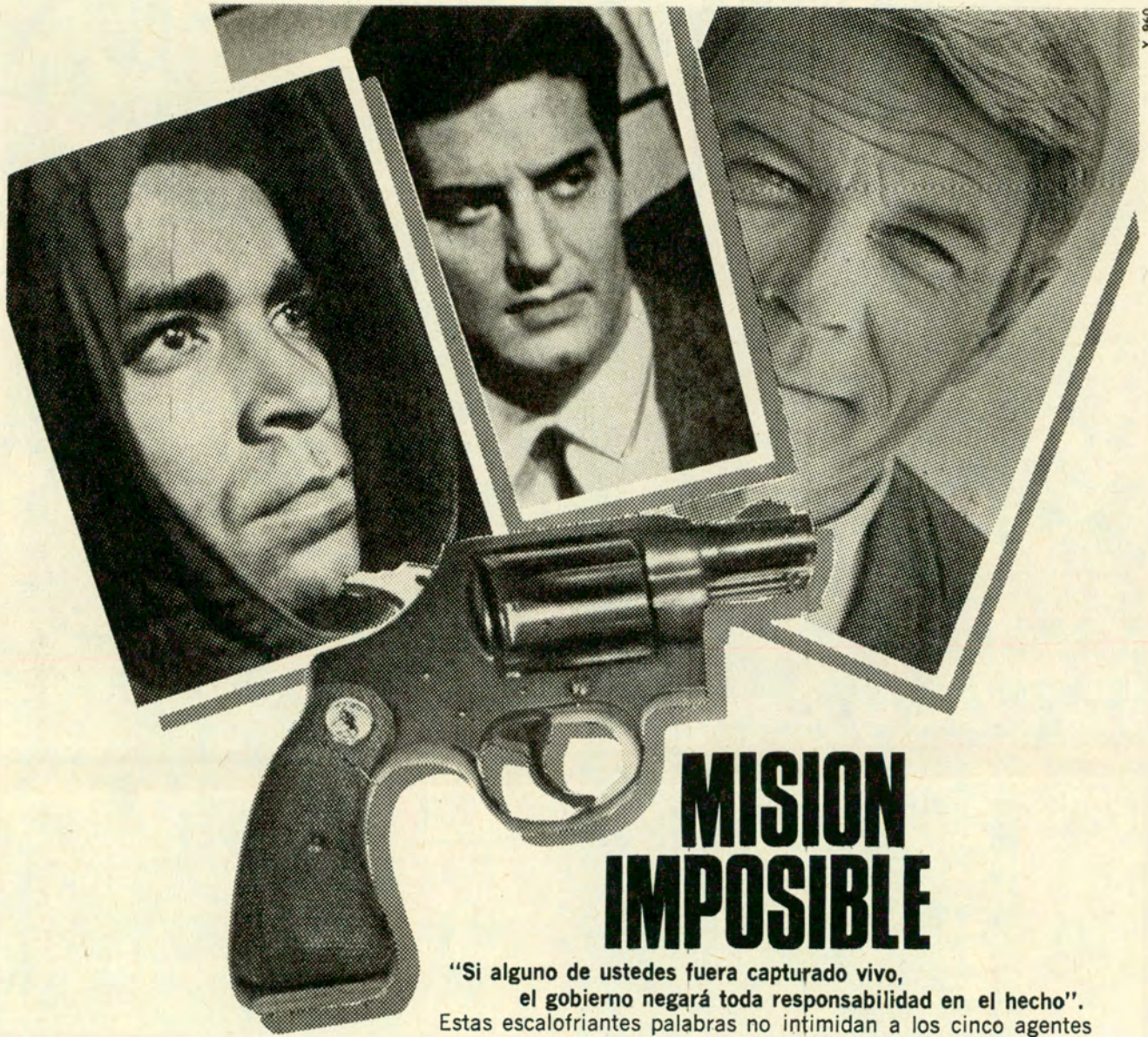
FLECHA ROJA: Debe esperar detenido en el carril correspondiente, que se encienda la flecha verde.

FLECHA VERDE: Puede efectuar el giro correspondiente, sin tener en cuenta las otras luces del semáforo.

SIGNIFICADO DE LAS PRINCIPALES SEÑALES VIALES

c) SEÑALES HORIZONTALES - Marcas en el pavimento.

SÍMBOLO	SIGNIFICADO	COMO ACTUAR ANTE ELLA
	(Líneas amarillas continuas, centrales dobles de eje de calzada.)	Separan los dos sentidos de circulación en calles y caminos. No deben ser traspuestas o circular sobre ellas bajo ninguna circunstancia, ya que representan una separación física.
	(Línea blanca canalizada de carril discontinua.)	Delimita las zonas de circulación denominadas carril. Puede trasponearse para cambiar de carril. El vehículo que ocupa el carril al que se desea incorporar, tiene prioridad para avanzar sobre el que desea hacer aquella maniobra.
	(Línea blanca canalizada de carril continua.)	Separa los tramos extremos de los carriles o sirve de eje divisorio de ambos sentidos de circulación en rutas. No debe ser traspuesta o circular sobre ella. En las rutas provinciales tienen el mismo valor que la doble línea central continua.
	(Línea blanca de frenado.)	Está ubicada antes de los cruces peatonales. Detener el vehículo sin sobrepasarla, para permitir el cruce de peatones o rodados, cuando las señales luminosas, agente de tránsito, etc., lo determinen.
	(Líneas blancas canalizadoras dobles - Una continua y otra discontinua.)	Establecen la posibilidad o no de pasar de un carril a otro. En este tramo de vía se permite pasar de un carril a otro, solamente cuando la línea discontinua se halle del lado del conductor.
	Sendas peatonales: a) Doble línea llena blanca, separada entre sí de 3 a 5 metros en sentido transversal a la calzada. b) Bastones blancos (cebrado) en igual sentido.	Determina la zona de seguridad, en la calzada, para el cruce de peatones. No se debe detener el vehículo ocupando parcial o totalmente esa zona, delimitada expresamente para el cruce de peatones.
	SENTIDO DE CIRCULACION.	Avanzar en esa dirección.
	SENTIDO DE CIRCULACION.	Avanzar o girar en el sentido de las flechas.



MISION IMPOSIBLE

**"Si alguno de ustedes fuera capturado vivo,
el gobierno negará toda responsabilidad en el hecho".**
Estas escalofriantes palabras no intimidan a los cinco agentes
de Misión Imposible. Ellos lo saben, y arriesgan.
¡Despliegan sus tácticas con toda frialdad! No pueden equivocarse,
porque un error resultaría fatal. A partir de hoy, todos
los viernes a las 22.30 el suspenso alcanza límites insospechados!

Nuevos capítulos

B
CANAL

TUERQUITAS



la sección de los niños



- 1 Disminuir la velocidad.
- 2 Detención obligatoria.
- 3 No avanzar.



- 4 Hospital.
- 5 Intersección de caminos de igual importancia.
- 6 Pare.



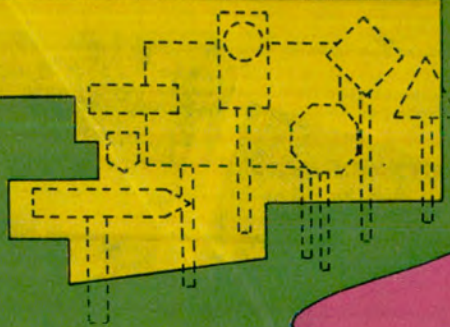
- 7 Prohibido girar en "U"
- 8 Contramano.
- 9 Prohibido girar a la izquierda.



- 10 Doble sentido de circulación.
- 11 Estrechamiento de calzada.
- 12 Bifurcación.



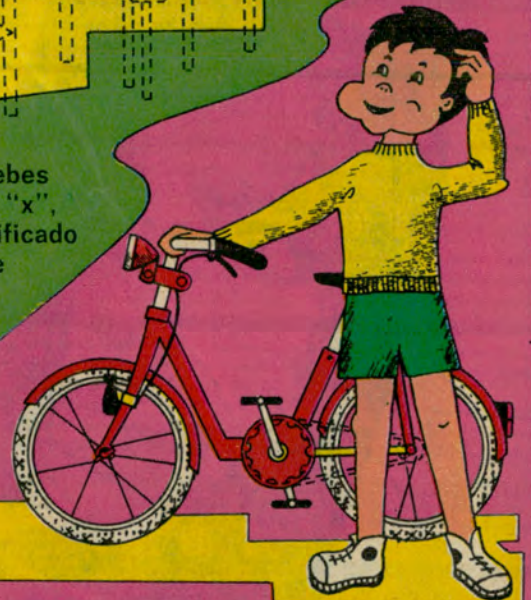
- 13 Estacionamiento regulado.
- 14 Estacionamiento, una hora.
- 15 Prohibido estacionar.



¿ESTAS SEGURO DE DE CONOCER BIEN LAS SEÑALES VIALES?

En un minuto debes indicar, con una "x", cuál es el significado exacto de nueve de ellas.

(Ver en soluciones las respuestas correctas)



- 16 Ceda el paso.
- 17 Prohibido avanzar.
- 18 Prohibido adelantarse.



- 19 Camino resbaladizo.
- 20 Camino sinuoso.
- 21 Intersección rotatoria.



- 22 Velocidad mínima.
- 23 Velocidad máxima.
- 24 Fin de limite de velocidad.

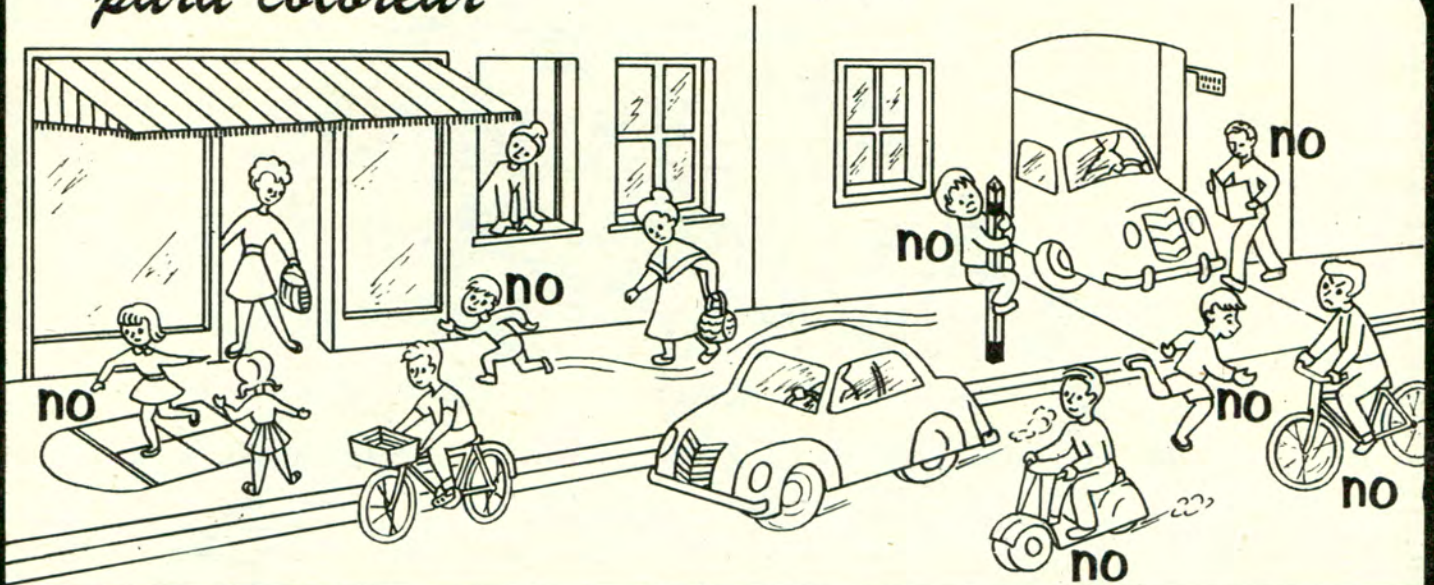


- 25 Cruce de peatones.
- 26 Hombres trabajando.
- 27 Zona escolar.

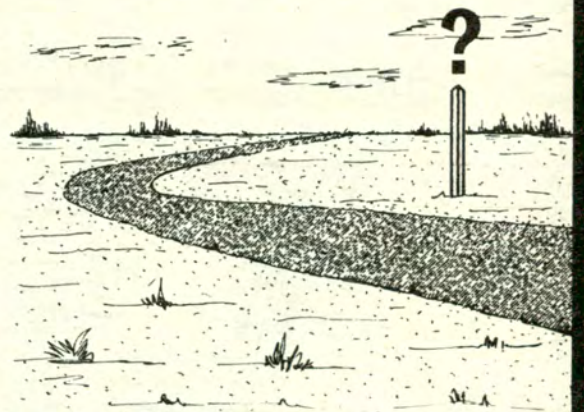
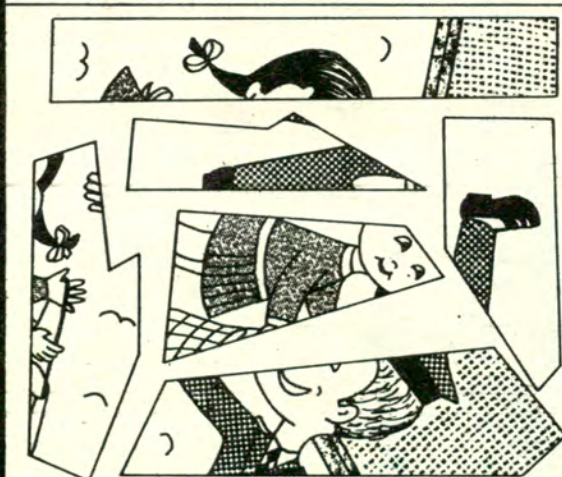
SOLUCIONES

Son correctas las respuestas 2, 5, 9, 11, 14, 15, 17, 21, 23 y 27. POSTE: en el poste corresponde la señal de CURVA numerada con 1.

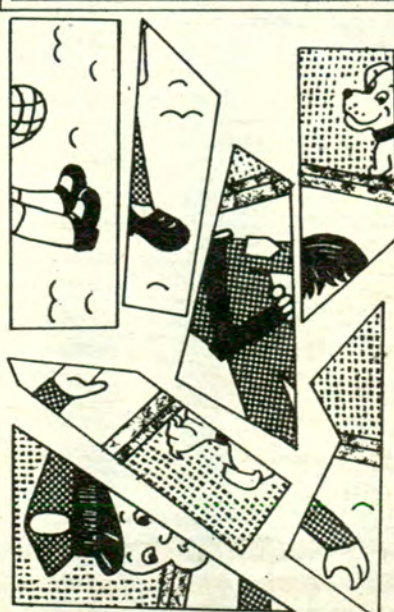
para colorear



Aquí tienes un rincón de una ciudad donde algunos personajes no saben comportarse correctamente. Usa tus mejores colores para pintar esta escena pero, a todos los que están en falta los pintas de negro. Tú ya sabes que, "en la acera NO se debe jugar", "los niños NO deben correr entre los transeúntes", "no se deben destruir ni dañar las señales", "la calzada NO se cruza corriendo, ni tampoco a mitad de cuadra", "no se debe caminar distraído, las salidas de garajes son peligrosas", "la circulación en bicicleta o motocicleta, debe hacerse siempre junto a la acera derecha y NO por el medio de la calzada".



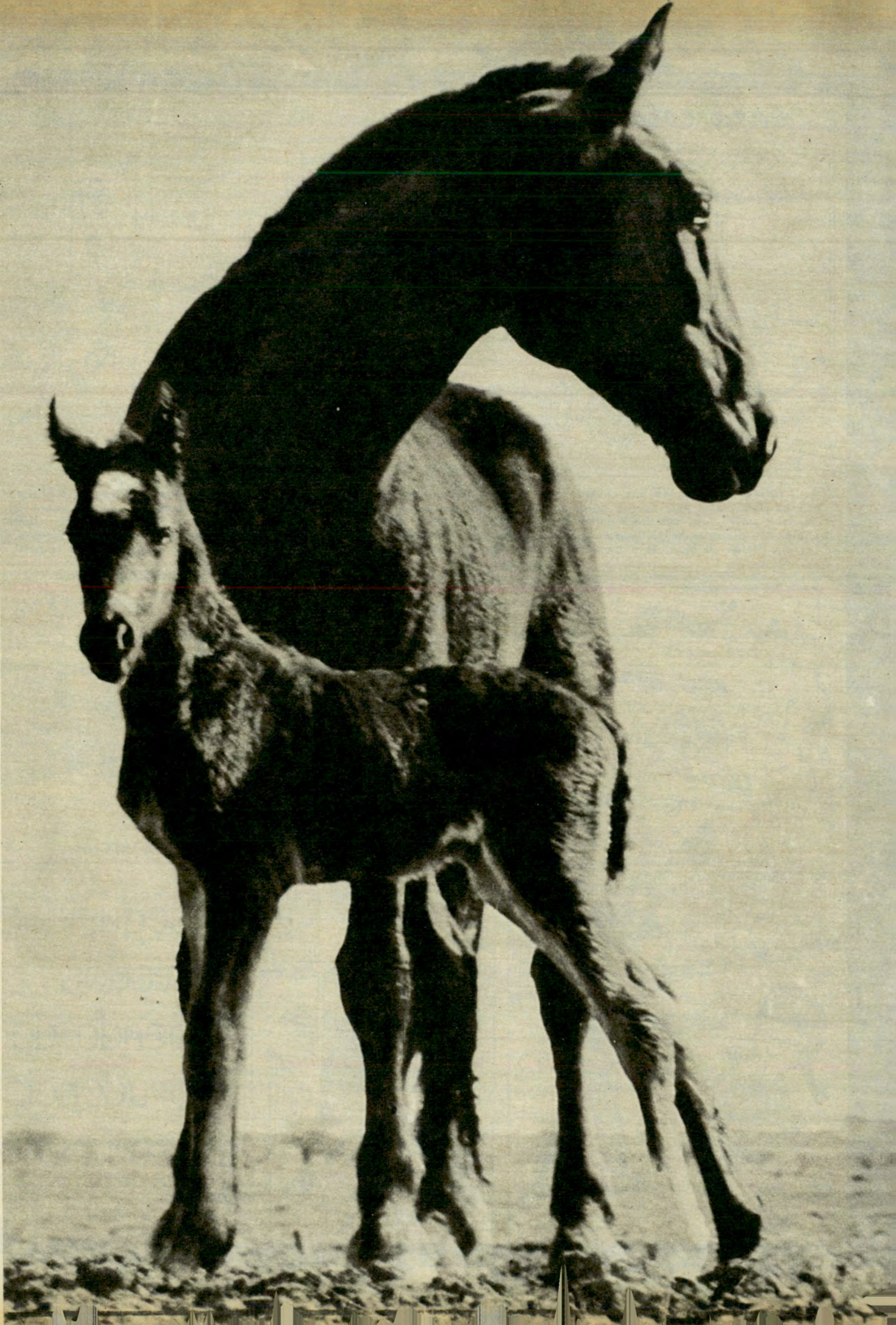
¿CUAL DE ESTAS SEÑALES CORRESPONDE A ESTE POSTE?



la seguridad
de todos
depende de
la prudencia
de cada uno

ROMPECABEZA

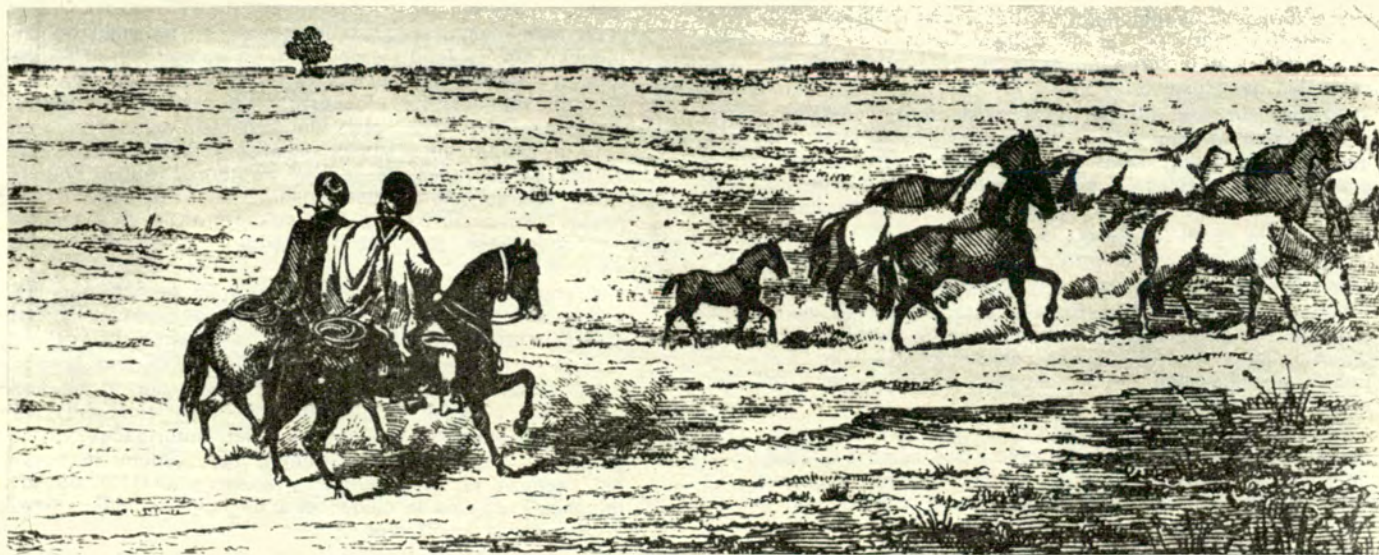
En caso de duda consulta con el agente, él es tu amigo.



por FEDERICO OBERTI
PARA AUTOCLUB

EL CABALLO EN LAS SENDAS DEL PAIS

La velocidad de las comunicaciones tuvo trascendente importancia en episodios relevantes de nuestra historia



Después de la fundación de Buenos Aires (1580), por don Juan de Garay, y cuando aún la rueda no había comenzado a prestar los civilizadores beneficios de su lento rodar por las desérticas vastedades de nuestro territorio, el caballo, velozmente, cubrió todas las distancias.

Los pueblos prehispánicos se comunicaban por intermedio de los chasquis humanos, suficientes para las necesidades de las comunidades aborígenes, integradas por quechuas, araucanos, aymaras y diaguitas.

Careciendo de mayores exigencias en sus comunicaciones, transportes o trueque de sus productos, con excepción de algunas intemperancias de predominio ocasionadas por los más poderosos, la vida de esos pueblos no llegaba más allá de la antigua Gobernación de Tucumán, área territorial ampliamente cubierta por el hombre.

A comienzos de 1600, con el empleo del caballo se reducen las distancias, y los pueblos de la gobernación del Río de la Plata y las parcialidades aborígenes que pronto entrarían en posesión de aquéllos, comenzaron a tener su primer y más rápido medio de movilidad, comunicación y transporte, produciendo su advenimiento una inmediata evolución.

Por su sorprendente y provechosa utilización, por el punto de partida que demarcaría esta especie, acertó a decir Sarmiento:

Las dilatadas llanuras vieron multiplicarse la noble y útil raza equina.

"Se ha creado una Edad de Piedra y una Edad de Bronce que marcarían el paso de la vida salvaje a la bárbara, debiéndose al hierro el comienzo de la civilización. Ha debido hacer una Edad del Caballo, que permitió al hombre desligarse del suelo, aspirar otra capa de aire más pura, mirar a los hombres hacia abajo, someter a los animales y sentir su superioridad por la dilatación del horizonte, por la ubicuidad de la morada, por la impunidad obtenida sustrayéndose a la pena."

De la cabal importancia que el caballo tuvo en la conquista de esta y otras tierras de América, se tiene una clara noción recordando una breve definición, publicada en "La Prensa" en el año 1967 por el escritor mexicano Alfonso Reyes:

"Trocando una conocida frase de Buffon, América es la más noble conquista, que el caballo haya hecho jamás."

Su incidencia ha sido tan poderosa que, en los años de la conquista de México, Hernán Cortés confesó su gratitud a los pocos caballos que llevaba con estas palabras: *En nuestro triunfo, primero obró la voluntad de Dios, luego nuestros caballos.*

Por las condiciones no igualadas de nuestros comunes jinetes —no seleccionados como el novelesco Miguel Strogoff de *El correo del zar* o *El cartero del rey*, de R. Taqore—, los prototipos de hombres que surgieron en



aquellos tiempos fueron de actitudes más que sobresalientes.

Su influencia se manifiesta en los pueblos aborígenes —prehispánicos— a quienes España no permitió montar a caballo, que se mantienen hasta hoy en su carácter y secular fisonomía.

Carente de otro animal o elemento de idéntica importancia, por la extensión infinita del territorio del Río de la Plata, los pueblos de la época enunciada, necesitaron el caballo.

Una comparativa y magna idea de la extensión territorial, de las imposibles comunicaciones de los pueblos entre sí, puede estimarse a través de las cifras que consignamos en seguida, en relación con nuestra actual provincia de Buenos Aires.

La República Oriental del Uruguay tiene una extensión de 187.000 kilómetros cuadrados; Hungría, 117.059; Inglaterra, 224.182; la provincia de Buenos Aires, 307.569; Alemania, 470.713; España, 492.921, e Italia, 312.682.

Es decir, sólo la primera provincia argentina de hoy es más extensa en unos 120.000 kilómetros que la R. O. del Uruguay; 190.510 kilómetros más que Hungría; 63.387 más que Inglaterra; 163.144 menos que Alemania; 18.552 menos que España y 5.113 menos que Italia.

La escasa densidad de la población fue otro de los factores que acrecieron los inconvenientes de las distancias, ampliamente superadas por la capacidad del caballo y de los tipos de jinetes que lo usaron.

Las varias veces millonaria multiplicación de la especie, y su estado cimarrón y el depreciado valor del caballo, inmediatamente hicieron de él el recurso primordial de todas las necesidades.

Incorporado a la vida del hombre, al paisaje ciudadano y campesino, al resguardo de las fronteras, a la conquista del desierto, a los envíos de mensajes y correspondencias, a las necesidades de la familia, al servicio de los chasquis o líneas de postas, el caballo es parte fundamentalísima en el quehacer de la vida rioplatense.

Desde su "descubrimiento", todo el Río de la Plata quedará supeditado a sus intervenciones y esfuerzos.

Por ello, es bueno recordar, en esta década de viajes siderales, de velocidades inconcebibles, los extrahumanos viejos raids y records criollos realizados a caballo, que fueron considerados en su momento como hechos de gran resonancia.

Ni la edad, ni la falta de previa preparación, ni la merceda paga eran inconvenientes para que hombre y caballo, con total prescindencia de sacrificio o de la propia vida, cumplieren, cada uno por su parte, con el común quehacer o con las imperiosas exigencias de un mandato.

Distancias y tiempos

El secreto, la sorpresa y la velocidad empleados en las comunicaciones, tuvieron en los tiempos coloniales resonancias de libertad o esclavitud, de vida o de muerte.

En el año 1767, año de la expulsión de los Jesuitas, el Rey de España debió tener en cuenta tres esenciales condiciones de un buen hombre de estado: suma discreción, riguroso secreto en la remisión de sus comunicaciones y pasmosa celeridad.

Secretamente recibidas las órdenes de extrañamiento por el Gobernador de Buenos Aires, Francisco de Paula Bucarelli, con la inmediata recomendación de remitirse a los gobernantes de Charcas y de Lima, aquél las confía al jinete y mensajero José Ignacio Merlo.

Los pliegos en cuestión fueron entregados en las ciudades indicadas, luego de recorrer mil leguas, en el término de 40 días, a un promedio diario de 25 leguas; claro está, en todos los casos que citaremos, con frecuente recambio de cabalgadura.

En su *Diccionario de Argentinismos*, Lisandro Segovia concede a la legua una extensión de 5.196 metros, mientras que el viajero Martín de Moussy, afirmaba que era de 4.300.



"Familia en viaje", de Pallière.

Corresponde señalar que la velocidad del caballo es de uno a dos metros con sesenta centímetros por segundo; por excepción este tiempo es superado por caballos de carrera.

En todos los casos, las decisiones de un viaje debían tomarse con la debida antelación. Lo imprevisto, lo repentino, tratándose de muchas leguas, casi nunca permitía el arribo inmediato o el aporte de una solución urgente.

Algunos años más tarde del señalado para Merlo, en 1773, el ponderable visitador español Concolorcorvo —que difiere en la suma de leguas existentes entre Buenos Aires y Lima, limitándolas a 946—, advertía que tal distancia "podía cubrirse en 36 días, porque un solo hombre no puede hacer jornadas sin dormir y descansar, arriba de tres días".

En cuanto al tiempo empleado, a 25 leguas por día, podríamos considerarlo correcto, descontando la menor distancia que anota el mismo.

El recorrido regular de cada caballo era de tres leguas. La noticia de la capitulación firmada por el general inglés Beresford el 12 de agosto de 1806, conducida por un chasquí, fue hecha conocer a las autoridades virreynales del Perú el 22 de setiembre. En cambio, la nueva del rechazo de la segunda invasión y derrota de los ingleses partió de la ciudad el 7 de julio de 1807 y llegó a Chuquisaca en 23 días.

Un trayecto cumplido con excelente tiempo, es el realizado por el joven José Melchor Lavin, de 17 años de edad.

El comisionado del recién depuesto virrey Cisneros, viajó hasta Córdoba para informar a Liniers lo que terminaba de ocurrir en los días de Mayo de 1810.

Lavin partió secretamente al anochecer de la memorable jornada del 25, arribando a Córdoba tres días después. (1)

Viajeros y militares criollos

Factores de orden climático o el mal estado de los distintos rumbos, solían alterar la regularidad de los recorridos, amén de la premura o esfuerzo que cada mensajero o chasquí emplease en su misión.

Esto debió sucederle en 1810 a Castelli, delegado representante de la Primera Junta que, enviado a Tucumán, cumple la distancia Buenos Aires-Córdoba en un promedio diario de 116 kilómetros.

Los 500 kilómetros que median entre la última ciudad y Santiago del Estero, los hace Castelli en cuatro jornadas, marchando a una velocidad de 126 kilómetros.

(1) López, Vicente Fidel "Historia de la Nación Argentina", t. III, p. 44.



Gaucha de la campaña bonaerense (mediados siglo XIX). Litografía de Rodolfo Kratzentein.

El recorrido diario del enviado de la Primera Junta disminuye a medida que se aproxima a su destino, indudablemente entorpecido por inconvenientes telúricos. La última etapa de 180 kilómetros la cubre Castelli en cinco días, a razón de 36 kilómetros por jornada.

La noticia del triunfo de las armas argentinas contra las fuerzas españolas en la batalla entablada en Tucumán, bajo el mando del General Manuel Belgrano, en 1812, por personal conducto del capitán Jerónimo Helguera, que corrió 249 leguas, habría llegado a Buenos Aires en 6 días. (2) Sin embargo, consideramos excesiva la anotación consignada por Yaben, por cuanto el capitán Helguera, habría mantenido una constante y presurosa marcha de 41 leguas diarias.

Necesariamente debemos presumir que estas demostraciones de rapidez sólo se cumplieron en ocasiones de suma urgencia, cuando los comunicados de los ejércitos exigían ganar tiempo al tiempo.

El parte de la batalla de Chacabuco, que tuvo lugar el 12 de febrero de 1817, fue traído a Buenos Aires por el sargento mayor Manuel Escalada en 12 días.

Otro caso semejante al cumplido por Helguera, aun sin poseer con exactitud la hora de partida, en la noche del 19 de marzo de 1818, fue el que cubrió el teniente José Samaniego para informar a las autoridades de Santiago del Estero del desastre de Cancha Rayada, recorriendo la distancia de 80 leguas en sólo dos días de marcha.

El sensacional suceso de la batalla de Maipú, acaecida el 5 de abril de 1818, fue puesto en conocimiento de las autoridades de Mendoza el día 8 y, doce días después llegó a la ciudad porteña, tras recorrer 330 leguas a un promedio de 27 leguas por día.

Opiniones de los generales Paz, Dorrego y Heredia

En las páginas de sus *Memorias Póstumas*, el general José María Paz declara haber marchado 30 leguas en sólo 24 horas; Dorrego, al frente de sus tropas, en la campaña contra Artigas, denuncia una marcha de 500 leguas en el transcurso de 100 días.

En este último caso, la distancia y los días, por tratarse de una tropa en marcha, sólo probarían la resistencia física del conjunto; nunca la regular velocidad de cada jornada.

No son menos interesantes las minuciosas observaciones que formula el general Alejandro Heredia a Felipe Arana, por entonces, Ministro de Guerra de Juan Manuel

de Rosas, informándole respecto a la marcha de la caballada, en buena o mala disposición del terreno, cuya naturaleza era imprescindible conocer como la palma de la mano, a los fines de evitarse desastrosas sorpresas en las lides de la guerra.

"En nuestros ejércitos y provincias no son de tanto riesgo las incursiones aisladas, porque la movilidad que proporcionan nuestros excelentes caballos, da lugar al escape y a salvar riesgos, pues se puede marchar en un día y una noche 25 ó 30 leguas; no así en el Perú, la escasez de forraje que sólo hay en lugares determinados, lo escabroso y quebrado del terreno no permiten una marcha que pase de 12 a 15 leguas." (3)

Las 567 leguas del inglés Mac Cann

Aún ya entrada la mitad del siglo pasado, cuando postillones, galeras y diligencias cumplían un regular servicio en las comunicaciones del país, el caballo proseguía sosteniendo sus veloces preeminencias.

Con caballo y lazo, todas las tierras son mías, le respondió en cierta ocasión su capataz de campo al fuerte hacendado del sur de Buenos Aires don Francisco Ramos Mejía, al ofrecerle unas tierras por el rescate de una cautiva.

Evidentemente, un buen caballo otorgaba título de propiedad y dominio.

Idéntico criterio y seguridad debió sostener en 1842, el viajero y comerciante inglés Guillermo Mac Cann, quien, respondiendo a la necesidad de conocer la situación real en que se encontraban sus numerosos paisanos, criadores de ovejas y hacendados, decide adquirir dos buenos caballos para visitar dilatadas zonas del país.

Acompañado por un joven, hijo de un connacional, con la indispensable libreta de anotaciones en sus alforjas, parte de Buenos Aires, visitando Quilmes, Magdalena, Chacomús, Dolores, Tandil, Azul y algunos alejados pueblos del oeste de Santa Fe.

El esforzado jinete, sin eludir la hospitalidad de sus paisanos, ni renunciar a las preciosísimas observaciones camperas, luego de haber partido de Buenos Aires el 29 de abril, regresa a la misma el 11 de junio, después de haber recorrido 200 leguas.

Con posterioridad, obviados serios inconvenientes de orden político, reinicia otra vasta gira, esta vez en compañía de su compatriota William Barton.

Su regular tren de marcha es de 12 y aún 22 leguas diarias.

En esta segunda ocasión visita poblaciones de Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos, Corrientes y algunos departamentos de la Banda Oriental del Uruguay.

Como todo lo había previsto el incansable jinete y viajero, no se olvida de consignar el número de leguas andadas, constancia de vital importancia para la certificación de su larga peregrinación, esfuerzo y placentera aventura. Total, 567 leguas en el transcurso de 67 días.

Aun considerando las obligadas detenciones y las horas entregadas al reposo, Mac Cann marchó a un promedio aproximado de 8 leguas por jornada.

El original de su obra, publicada en Londres por la librería Smith Elder and Co., editora, constaba de dos volúmenes y se titulaba: "*Dos mil millas a caballo, a través de las provincias argentinas, o sea, una relación acerca de los productos naturales del país y las costumbres del pueblo, con un historial sobre el Río de la Plata, Montevideo, E. Ríos y Corrientes*".

Careciendo de otro medio más liberal para hacerlo, Mac Cann, caballero y jinete, debió haber querido demostrar la particular y tradicional condición del gentleman inglés, probando a criollos y connacionales que el caballo continuaba siendo el más cómodo, seguro y veloz medio de viaje, donde las sendas se hacían caminos y el hombre mantenía permanente contacto con el suelo. ♣

(2) Yaben, Jacinto R. "Biografías Argentinas y Americanas", t. III.

(3) Basile, Clemente. "Una guerra poco conocida", Apéndice N° 33.

Un pueblo azteca lleva el nombre de **RIVADAVIA**

**DESDE 1895 SE AGREGA A LA DENOMINACION DE CHOLULA EL
APELLIDO DE NUESTRO PRIMER PRESIDENTE CONSTITUCIONAL**

por **SILVANO SANTANDER** PARA AUTOCLUB



Por ley 521, promulgada el 31 de octubre de 1867 por el gobernador de Buenos Aires, doctor Valentín Alsina —presidía la República el general D. Bartolomé Mitre—, fue creado el Partido Benito Juárez, en homenaje al prominente hombre público mexicano. La iniciativa fue de don Mariano Roldán. Seguramen-

te no estuvo ausente de esta iniciativa, el Presidente Mitre, porque además de vincular dos nombres ilustres para la recordación histórica, se tuvo en cuenta la amistad que unía a Juárez y Sarmiento, cuando este último peregrinaba por Chile y Brasil, en su acción contra Rosas.

Este acto fue tan simbólico

como justiciero, al honrar a un hombre extraordinario —el Benemérito de las Américas—, que había sido el factor decisivo para derrotar a Maximiliano en sus aventuras monárquicas, así como el que implantó un régimen republicano y liberal que impera hasta hoy en la república hermana. Pero donde el

hecho tuvo mayor resonancia fue en México, en las zonas donde Juárez realizó todas sus campañas.

Además de los cumplidos protocolares que se hicieron oportunamente, en Cholula, una de las ciudades más viejas de México, de acentuado orgullo azteca, quizá por el recuerdo que siempre tuvo

para Juárez, se tomó una actitud excepcional para agradecer la simpatía argentina hacia Benito Juárez.

Antes de llegar al homenaje a que nos vamos a referir, daremos algunos antecedentes históricos sobre Cholula, cuyos hijos siempre hacen alarde de su empuje indómito en el pasado colonial, como después bajo la jefatura de Benito Juárez, para defender sus ideales de libertad.

Por cédula real, dada en Valladolid por el Emperador Carlos V, el 27 de octubre de 1535, se concedió a Cholula el título de ciudad y el 19 de junio de 1540 le fueron concedidas armas a dicha ciudad por el Emperador y su madre doña Juana.

Un historiador que viene preocupándose hace tiempo sobre el origen azteca de todo lo que sea mexicano, nos dice refiriéndose al escudo concedido: "Consta su escudo de cuatro cuarteles, en el primero de los cuales hay unos clarines en sotuer (cruzados), con cinco estrellas de oro en campo de gules o verde; en el segundo cuartel, la gran pirámide coronada por una cruz, en el tercer cuartel un león rampante de oro barreado de negro y en el cuarto la acequia de Aquihuc, matas de tule y cuatro patos". Aún hoy, agregamos nosotros, en lo que fue la pirámide pueden observarse algunos de estos adornos. Sigue diciendo el historiador: "Tiene por orla y divisa, un brazo de armadura con diez saetas y un yelmo cerrado con un airón de plumas coloridas, con sus trascolas y dos guías de follaje en negro y oro que vienen a unirse a un rollo de oro esmaltado, con gama de colores. Se supone que Chulumax, agrega, recibió también título ilustre, aun cuando de ello no se tiene constancia y sólo se presume, por los hechos posteriores: con fecha del 17 de agosto, 6 de setiembre y 6 de diciembre de 1787 y 8 de enero de 1788, en los cuales el Virrey Antonio Flores, se dirige al Cabildo, dándole el tratamiento de señorío". (1)

De esa época de la colonia data la importancia de Cho-

lula, porque de toda esa zona, durante la lucha por la emancipación y luego para rechazar a Maximiliano e implantar un régimen constitucional, los hijos de Cholula fueron los que más aporte prestaron para que, finalmente, Benito Juárez pudiera imponer sus ideas. Cholula, dijo Salvador Toscano, tiene su tierra fecunda, sus hijos indómitos y sus mujeres bellas.

Historiadores con rigurosa etiqueta azteca sostienen que Cholula nació antes de la era cristiana y, desde luego, antes del descubrimiento de Colón. Me parece —dice un escritor que tiene más trabajos sobre la materia, que hay una equivocación cuando Veitia (otro escritor muy conocido) sostiene que el nacimiento de la ciudad es en el año 3979, porque si fija la muerte del Salvador en el año 4066, lo cual pondría el principio de la era vulgar en 4033, entonces la fundación de Cholula no sería el año 107 de la era cristiana, sino 54 años antes de Jesucristo. Para ahondar más en el problema, dice este historiador: "Sin embargo, si hemos de aceptar la versión de Torquemada, de quien se dice tuvo en sus manos los códices originales en que se menciona la fundación de Cholula y otras poblaciones por Xelhua el gigante, y si la destrucción de esta raza fue 25 años después, antes de la era cristiana, es de suponer una mayor antigüedad. Las interesantes excavaciones que se realizan en la actualidad, han demostrado esto en sus estructuras, que corresponden a la época arcaica que se pierde en la noche de los tiempos". (2)

Bien, esta ciudad, de tanto abolengo histórico, por intermedio de un pronunciamiento del Congreso de Estado de Puebla, el 13 de febrero de 1895, dictó una ley por la cual se dispone que, en lo sucesivo, el Distrito de Cholula se denomine "de Rivadavia", en homenaje a Bernardino Rivadavia. (3)

Así, en esta forma, México y la Argentina rubrican su amistad histórica a través de los nombres de las personalidades eminentes de Juárez y Rivadavia. ♠



El primer presidente constitucional argentino recibió en México este significativo homenaje ya a fines del siglo pasado.

La tradición del pueblo azteca está arraigada en los orígenes mismos de la cautivante historia del continente americano.



(1) Anotaciones marginales del doctor Alfredo Tozquí.

(2) Versión de Heinrich Berlín y Silvia Rendon, publicada bajo la dirección de Salvador Toscano.

(3) Texto de la ley: "A los señores del Congreso de Estado. Presente. Puebla 18 de febrero de 1895.

"Con el atento oficio de ustedes número 78, fecha 13 del mes actual, se recibió el decreto que previene que el Distrito de Cholula, se denomine en lo sucesivo, Cholula de Rivadavia. Reitero a ustedes mi particular afecto. Fdo.: J. Moya, A. M. Fernández". Debajo un testimonio del notario, fechado el 16 de febrero de 1966, que da fe de la autenticidad del documento. (Obtenido por el autor.)



...Y AQUÍ NOSOTRAS

COMENTARIOS DE
VALENTINA
PARA AUTOCLUB

Usted maneja un coche...

Pero también es una mujer que cuida su ropa

Y por eso, tiene que ir preparando sus lanas bien limpietas para encontrarlas en perfecto estado el año que viene, en otoño o hasta para cuando vaya a la playa este veranito, ¿no?

Concretemos algunos secretos sabios, entonces:

- Cuatro accidentes que hay que evitar: que la lana se apelmace, que cambie de color, que se estreche y que se deforme.

- ¿El sweater es nuevito, es la primera limpieza? Entonces la primera vez mándelo a la tintorería. La limpieza a seco fija el color. Después podrá lavarlo en casa.

- Lave con agua tibia, agua dulce, jabón en escamas o alguno de los preparados que ahora se venden para eso. Respete bien las dosis que le indican los envases.

- No deje nunca "en remojo" una lana. Lave siempre rápidamente. No frote. Apriete entre las manos.

- Para el enjuague, siempre tienen que ser tres o cuatro aguas a la misma tempera-

tura de la del lavado. En la última agua, agregue un poco de vinagre de alcohol. Nunca use lavandina.

- Extienda en chato el pullover. No lo retuerza. Arríllelo con un toallón o póngalo chato entre dos toallas y encima pásele un rodillo de amasar. Deje secar en chato. Deje una toalla seca entre los dos espesores de lana. No deje ni al sol ni cerca de un radiador de calor.

- Para blanquear una lana blanca, use agua oxigenada a 20 volúmenes (1 cucharada de las de sopa más o menos por litro de agua). Hay algunos productos que se venden para eso. Revise en el comercio.



Digo yo...

MUCHAS veces se dicen cosas y se escuchan opiniones que realmente nos dejan pensando. Porque no sólo no son ciertas, sino que hasta crean un concepto equivocado, peligroso. Vea usted, dicen por ahí: *Accidente por exceso de velocidad...*

Sí, claro, a veces es por exceso de velocidad. Pero... si la velocidad fuera peligrosa, ¿por qué se autorizaría a los constructores de automóviles a producir coches que ruedan a 160, 180 km por hora? Los accidentes no provienen de un exceso de velocidad, muchas veces, sino por una falla en la técnica de los conductores.

¿Cómo pueden adquirir esta técnica los conductores? La técnica necesaria ¿cómo se puede lograr?

Ocurre en realidad que se impide a la gente aprender a conducir a velocidad. ¿Cómo aprendió usted a escribir con buena ortografía? ¿A los veinte años, leyendo una gramática? ¡No señor! A los ocho años, haciendo dictados. Y aquí, con lo del automóvil debería ocurrir exactamente lo mismo. El aprendizaje a conductor debería hacer sus dictados en el volante, bajo la vigilancia de un maestro experimentado desde chiquilín. O chiquilina.



Vivamos felices, pero... ¡Cuidado!

¡VEA usted lo que es esta impresionante vista aérea de la isla de Manhattan, en pleno día, que documenta la tremenda cantidad de smog invadiendo la ciudad de Nueva York! ¿De dónde sale el smog? Del calentamiento de los gases que descargan los automóviles, de los humos y vapores venenosos de las fábricas vecinas a los barrios populares. Con este motivo, casualmente, en la Quinta Avenida se organizó una manifestación grandiosa que llevó por título "Día de la madre Tierra", destinada a sacudir el corazón del hombre de este tiempo para combatir la exterminación de la naturaleza. Como consecuencia de ese pedido, las mujeres, ¡oh, gauchas! fueron las primeras en prestarse como voluntarias, y a la mañana siguiente, en grupo, salidas de la Casa Blanca, comenzaron a limpiar concienzudamente las costas del Potomac

Turisteando

Maurice Trintignant, una voz que en Francia tiene autoridad para decir lo que hace falta, acaba de hacer revelaciones a propósito de esto.

Estamos viviendo un tiempo moderno que exige realidades, no ideas de códigos inventados sobre bases falsas. La gente menuda debería aprender a manejar un automóvil ya en la escuela. No se puede aprender a ser de repente una eximia volante en una ruta. Claro, se pueden aprender las bases mínimas para conducir, pero no se adquiere esa seguridad que da una enseñanza mamada desde chico, con todos los secretos.

La gente que mejor maneja el automóvil, está probado, es la que comenzó a manejar desde los nueve o diez años. Al lado de padres vigilantes que enseñaron en pista cerrada todas las eventualidades que si en una ruta abierta constan en un código... en realidad, en la lucha de la calle, las prioridades muchas veces no existen. Y si existen, cada vez existen menos. La prueba es que quien se toma al pie de la letra lo que se debe hacer y lo que no se debe hacer, está a merced del primer irresponsable. Hay que estar siempre preparada para una eventualidad inesperada. Siempre para la peor. Es la única manera de salvar la vida y la de la gente que confía en nosotros, viajando en nuestro automóvil. Pero para esto, hace falta seguridad. Una controlada y firme seguridad. ¿Usted no piensa igual?

• Para la segunda quincena de setiembre estaba previsto realizar en Milán, en el parque del Palazzo dell'Arte, el Salón del Niño y de la Mamá. Se adelantó que se presentaría un Minisalón del automóvil chiquitito y del modelismo que recogerá ejemplares de todas partes del mundo. Por cierto la exposición tendrá muestras muy variadas, pero todo lo que haga al vehículo de y para chiquilincitos, será preferido.

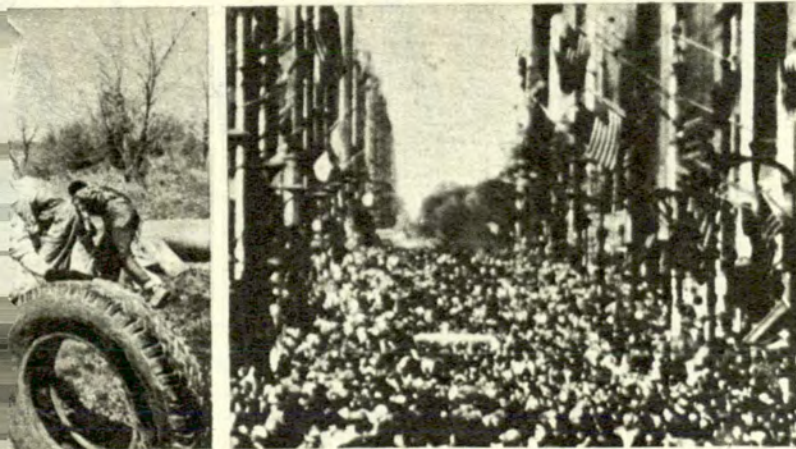
• Hay que ir cambiando las costumbres, si se quiere conquistar a la gente. En Cannes, la autoridad francesa este verano ya ensayó el pasaporte "bienvenue", que permitió obtener numerosas facilidades durante la estancia en el balneario francés. El pasaporte dio derecho a un descuento del 10 % en muchos negocios y en los taxis, un descuento del 20 % en los ómnibus y a una consumición gratis en el bar del Casino municipal. También con ese pasaporte la gente obtuvo entradas gratis a los museos, un paseo gratis a la isla de Lerins y para el año que viene, dicen que se sorteará entre todos, "semanas gratuitas" de vacaciones en la Riviera.

• Francia y Suiza han dispuesto obligatoriamente que a partir del año que viene

los cinturones de seguridad en el auto no pueden faltar. La obligación se establece también para quien lleva el coche desde su país.

• En su libro "Historias de automovilistas", Georges de Caunes, cuenta haber leído este cartel en un pasaje a nivel solitario en una también solitaria zona de Texas: "Los trenes ponen dos segundos en pasar por aquí, independientemente del hecho que su automóvil se encuentre o no se encuentre sobre estas vías".

• El Amazonas tiene todavía secretos que develarnos. Una patrulla colombiana militar que penetró en la selva virgen del Alto Amazonas, buscando a alguien perdido, se encontró ante una tribu de salvajes todavía viviendo como en la edad de piedra. Los primitivos estaban completamente desnudos, hablan una lengua distinta a la de los otros grupos de la zona y están armados de arcos y piedras de veinte a treinta kilos. Los militares informaron que los indios rechazaron la comida ofrecida por los blancos y los que fueron obligados a probarla, se metieron palillos en la garganta para arrojarla, convencidos de que los blancos querían engordarlos para comérselos. La vista de un blanco gordo los hizo huir despavoridos.



medias y calcetines

RONCEY



¿Qué hay de nuevo en belleza?

- Las cabezas siguen teniendo cortes muy estudiados en sus cabellos. La impresión de cabeza chiquita es la preferida. Y cuando el cabello es largo, habrá que recogerlo en chignons hechos con o sin postizos, pero sabiamente ataditos en la mitad alta de la cabeza.
- Los masajes faciales siguen siendo lo indispensable para fortalecer los músculos y seguir manteniendo una cara joven, pero... los masajes electrónicos, dos o tres por semana, dan resultados sorprendentes, sobre todo si una se aguanta la descarga eléctrica que representan y naturalmente... si para eso, una recurre a establecimientos más que serios.
- ¿Sombras para los ojos? Claro. El lápiz, el delineador ya lo puede poner en cuarentena. No se usan más. Sólo para pequeños retoques que "no se ven". El maquillaje hay que hacerlo con pincel de pelo de marta y polvo de color con "un aire" nacarado para lograr ese efecto de mirada joven que tanto buscamos.
- No diga "no puedo usar pestañas postizas porque soy alérgica"... Es posible que sea alérgica a un tipo de "mastic", pero si prueba con otro de otra marca...
- Cuide sus nervios. Y para eso, cuide su hígado. Las alergias a veces tienen un origen que nace ahí.
- ¿Pan y pasta? ¡Pésimo para el hígado!
- Si usted es de las que andan siempre apuradas, haga, cuando la manicuren, que le peguen una nubecita de spray secador especial para uñas al terminar...

Gente conocida

- JUAN CARLOS ROUSSELOT estaba furioso: su Fiat 600 blanquito, nuevito, prolijito, fue raspado así, con toda limpieza también, por un colectivo que lo vio sin verlo... según él dijo.
- ROSEMARIE se maneja a las carreteras, entre radios y canales de televisión, con un Fiat rojo que es bolido por las calles de la ciudad. Eso sí, hay que hacerle honor: ante el volante, ROSEMARIE es una barbaridad de seguridad, de audacia... ¡y de marcadora de tiempos!

• MARIANITO BAUZA guarda su coche en un garaje de la zona sur. Cuando va a sacarlo, todo el mundo se pone a ayudarlo, la gente sale a los balcones y sonriendo felizmente, MARIANITO sale "al paso" como si nadie lo mirara...

• ¿Cómo puede hacer un médico como el doctor Eduardo Lorenzo para estar de repente en Canal 11 y de repente en el hospital y de pronto en el consultorio y de pronto convertido en Borocotó Jr. en una cancha de fútbol y de repente en una radio?... ¡Claro, volando en automóvil de un lado para otro! Y naturalmente, con madame Lorenzo llevándolo, trayéndolo, buscándolo...

"Ellos" dicen que hay que convertirse en una máquina diferente...

Y usted que está en todo, ¿sabe que los hombres sabios y guapísimos de este tiempo llaman "máquinas" a las chicas modernas? ¿Estamos?

Y bien, para salir del automóvil 1970 e "impactar" lo que se dice "pegar realmente el golpe", hay que vestirse siguiendo estas creaciones. Marc Boham -A- propone este larguísimo traje compuesto de túnica de crêpe de chine estampado con pintitas y corazones, sobre la falda del mismo material. La gran echarpe es de gasa malva.

St. Laurent -B- en vez, usa voile de nylon. El torso entallado y la falda con godets



¿Y claro que pichichus puede marearse en el coche!

¿HAY alegría más grande para Pichichus que salir en el coche con toda la familia? Generalmente no sufre de ningún mareo, sobre todo si se habituó desde chiquito a viajar así, y al contrario, el coche le evoca una sensación de placer que lo alegra y busca.

De todos modos, es mejor que no salga en un viaje enseguida de haber tomado su comida. Si el viaje es largo, dele con tiempo una "meriendita", y si es muy sensible, media hora antes de partir adminístrele media pastillita tranquilizante, además de pensar en darle

un almohadoncito cerca de una ventanilla. Hágalo agachar a intervalos, con el morrito vuelto hacia el piso del coche.

Cuidado con las reacciones incontroladas de Pichichus a la espalda de la persona que maneja. Ponerlo al lado de quien maneja será cuestión sólo permitida cuando el perro haya adquirido una segura mentalidad automovilística.

En ningún caso lo haga viajar en el baúl del automóvil. Es una auténtica crueldad.



Automovilistas de hoy

ESTA se llama ANITA. Es una señora sueca, de 27 años, que hasta ahora mantiene el secreto de su apellido. Obtuvo después de muchas oposiciones, la licencia de corredora automovilística y su primera carrera fue en Anderstorp. Automovilista... ¡y modelo, por lo que se ve! ¡Bien! ♠



—María... ¡a ver si me pone un poco de orden en ese motor!

para darle un movimiento romantiquísimo. Mangas angostas arriba, y fruncidas en el puño alto.

Cardin -C- hizo en gabardina sintética este modelo con pliegues en la espalda y ese gran moño que remata en medio de la espalda. ¡Y en naranja vivo! Y para Cardin siempre -D- dos largos imprescindibles para noche: seda gruesa blanca, con paños maxis y abiertos para dejar ver una super mini debajo...

Dior -E- presentó para usted este modelo de Boham, en marrón y blanco, para llevar con una blusa marrón con motas blancas. Los lunares volverán a ser la sensación de la primavera, como todos los años. Dicen que hacen joven...

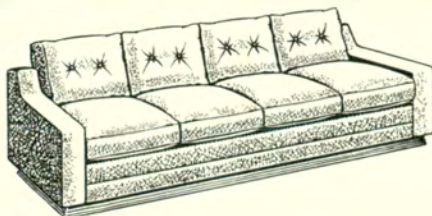


Sí cambié! Por el mejor SOFA-CAMA

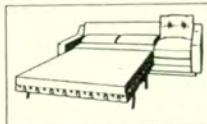
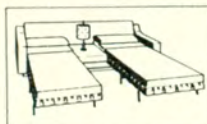


TAGORO
147

VEA, COMPARE Y UD. TAMBIEN CAMBIARA



UNICO CON PARRILLA DE MADERA
UNICO CON CAMA DE 2 Mts. DE LARGO
UNICO QUE PUEDE CONFECCIONARSE CON CAMAS DE CUALQUIER ANCHO
UNICO CON MECANISMO GARANTIZADO POR 5 AÑOS
(Patente Nº 168938)
UNICO TOTALMENTE DESARMABLE
(Permite su traslado a casa de pisos y con ascensores pequeños)



GRANDES FACILIDADES EN CREDITOS
EXTRAORDINARIOS PRECIOS EN CONTADO

ES... REALMENTE UNICO!!!



SADIMA

Rivadavia 2201 esq. J. E. Uriburu

BELGRANO
Miguelitos
y Echeverría

DEVOTO
Av. F. J. Beiró 5402
esq. Virgilio

MORON
Belgrano 124

POMPEYA
Av. Sáenz 695
esq. Av. La Plata





Enfocando el otro Reino

Llegan a sorprendernos, a maravillarnos, las insólitas actitudes de mamíferos, aves o insectos, totalmente nuevas a nuestros ojos

Existe un mundo casi desconocido que la fotografía nos ayuda a descubrir: el de los animales. En revistas, anuarios, salones de fotografía, enciclopedias gráficas, llegan a sorprendernos, a maravillarnos, las insólitas actitudes de mamíferos, aves o insectos totalmente nuevas a nuestros ojos.

Son muchos los fotógrafos que han elegido como tema permanente de sus fotos el reino animal y a ellos especialmente les debemos el haber conocido ese mundo fascinante.

Tanaka y las garzas

En el santuario de *Sagiyama*, al norte de Japón, las garzas han sido protegidas a lo largo de 300 años. A partir de 1954, Tokutaro Tanaka se dedicó a fotografiarlas. Estudió minuciosamente sus características y hábitos; realizó escalamientos, se hizo construir una choza a veinte metros de altura sobre un árbol donde pasó días escondido tratando de sorprender a sus modelos en actitudes hasta entonces desconocidas. Finalmente, casi diez años después, en 1963 publicó un libro, producto de su brillante trabajo. Sus fotos, de verdadero creador, nos dicen elocuentemente la elegancia, esbeltez, arrogancia impenetrable y tranquila dignidad de esta singular especie. El estilo fotográfico de Tanaka es de líneas puras, composiciones sobrias y equilibradas y su esencia es la del tradicional arte oriental poblado de silencios.

También la exigencia técnica en equipo es muy sobria en Tanaka. Trabaja con cámaras de 35 mm., Nikon F. y Canon, con teleobjetivos de 480 mm, 1.000 mm y un Tele-Zoom Nikkor f 4.

Las fotos de garzas de Tanaka, una galería que incluye desde la desprolija cabeza de un pichón hasta el señorío de la hembra empollando, cerrando el ciclo, han sido adquiridas por los museos más importantes del mundo y figuran continuamente en revistas especializadas y anuarios internacionales de fotografías.

Ylla y los gatos

El estudio fotográfico de *Ylla*, en Nueva York, estaba permanentemente invadido

de animales domésticos. De esa forma se familiarizaban con la fotografía y con los elementos del estudio.

No obstante, en su importante y conocida obra, el tema predominante fueron los gatos. Conviviendo con ellos vencía la timidez de las crías y los fotografiaba en sus gestos más espontáneos; aprovechando la inocente y destructiva curiosidad de los gatitos o su sorpresa ante imprevistos obstáculos estratégicamente colocados, *Ylla* logró sus fotos más encantadoras.

Los gatos de *Ylla*, así como sus historias de osos o ciervos fueron publicados en forma de libros y se venden en todo el mundo. Si la intención fue atraer la atención de la gente menuda, el resultado sobrepasó ese límite. Sus libros son buscados y conservados en lugar de privilegio por muchos adultos.

Desde el punto de vista formal, sus fotos son perfectas. Unió a la espontaneidad requerida una técnica sin grietas. Trabajaba casi exclusivamente con cámara 6 x 6 Rolleiflex y flash electrónico con varias lámparas. El flash le permitía utilizar diafragmas muy pequeños, lo que unido a un enfoque crítico le hacía obtener una nitidez perfecta. Así el brillo de los ojos o la calidad del pelaje de los animales son realizados con finura. Sus precauciones para obtener calidad se extendían al uso de películas de baja sensibilidad y reveladores de grano muy fino.

¿Así son los insectos?

Como por arte de magia, la macrofotografía nos introduce a un mundo con otra dimensión, el de los insectos. Bichitos conocidos o desconocidos a los que nunca pudimos ver mucho rato, ni de muy cerca ni "ampliados" nos revelan formas y colores deslumbrantes. No es nada fácil conseguir insectos, inmovilizarlos y tomarles fotografías. Las cámaras para ello son perfeccionadas, y los accesorios, complejos para el aficionado.

Los folletos ilustrativos de estos accesorios contienen magníficas fotos de insectos, muy distintas a los resultados obtenidos más tarde por los aficionados. El trabajo comienza con mucho entusiasmo, pero rápidamente llega el desaliento frente a los suce-



La elegancia y la esbeltez de esta singular especie ha producido bellísimos encuadres fotográficos.



Los cachorros son más fáciles de fotografiar: basta rodearlos de objetos divertidos y hacerlos jugar con ellos.



La macrofotografía nos introduce en el cautivante y misterioso mundo de los insectos: es preciso armarse de paciencia, pero el resultado es gratificante.





por SARA FACIO

sivos fracasos. Cuando se cuenta con una cámara sencilla, no hay que comenzar a tomar fotos de animales pequeños. La clave es armarse de paciencia y comenzar con los animales domésticos a mano en la casa: gatos, perros, aves de corral, caballos, También en un buen día de sol visitar el zoológico y fabricarse un safari, será menos peligroso y más económico que los anunciados en los últimos sofisticados folletos de turismo.

Los animales domésticos

La condición más sobresaliente que deberá tener el aficionado que intente fotografiar con éxito los animales de su casa, será la paciencia. Los cachorros son más fáciles de fotografiar, basta rodearlos de objetos divertidos y dejarlos jugar; la otra variante es hacerlos jugar con chicos y mejor aún con bebés. Con los animales adultos las cosas se complican, sobre todo con los gatos, que buscan naturalmente lugares oscuros, y si son negros (supersticiones aparte) el problema es mayor. Lo más indicado es llevarlos al aire libre, sin sombras pronunciadas y lejos de follaje o enrejados.

El teleobjetivo es un accesorio muy útil para estas tomas: permite alejarse del animal y sorprenderlo en expresiones atrayentes.

Son aconsejables las películas de sensibilidad media (21 DIN). No obstante, utilizando teleobjetivo se puede trabajar con película de 27 DIN o 29 DIN. Así se podrá obtener con velocidades muy altas y no perder gestos del animal por más veloces que sean.

Los gestos de los animales domésticos, sus miradas o expresiones, son tan conocidos por sus dueños como los de sus amigos; la fotografía permitirá eternizar esos gestos. ♣

La utilización de diafragmas muy pequeños permite obtener tomas de una perfecta nitidez.



Bichitos conocidos o desconocidos, a los que nunca pudimos apreciar demasiado, se vuelven deslumbrantes.

ROLLOS FOTOGRAFICOS COLOR

A SOLO 1 CENTAVO

PAGANDO \$ 0,01 MAS DE LO QUE CUESTA EL REVELADO Y COPIADO DE SUS FOTOS, LE ENVIAMOS UN ROLLO VIRGEN DE LA MISMA MARCA Y TIPO DEL QUE UD. NOS MANDO.

Por cada rollo color negativo para revelar que usted nos mande, le enviamos a vuelta de correo:

1) Un rollo virgen de la misma marca y tipo del que usted nos mandó, a sólo \$ 0,01. Se lo enviaremos inmediatamente para que usted pueda seguir usando su cámara.

2) Una vez realizado el trabajo de laboratorio, le enviaremos en un segundo correo:

a) Negativos revelados.

b) Una copia impresa de cada uno de los negativos.

COLOR

Película negativa - copias sobre papel
(Para rollos de cualquier medida)
Amplificopias (9 x 9 ó 9 x 13)

Rollo de 8 exp., revelado y 1 copia c/u.	\$ 18,01
Rollo de 12 exp., revelado y 1 copia c/u.	\$ 20,01
Rollo de 16 exp., revelado y 1 copia c/u.	\$ 26,01
Rollo de 20 exp., revelado y 1 copia c/u.	\$ 31,01
Rollo de 36 exp., revelado y 1 copia c/u.	\$ 53,01
Rollo de 40 exp., revelado y 1 copia c/u.	\$ 58,01
Rollo de 72 exp., revelado y 1 copia c/u.	\$ 99,01

REVELACION EN 72 HORAS

INSTRUCCIONES

1) Envíenos por correo a: ARGENTINA FOTOPRINT S.A.I.C. Casilla de Correo 5.106 Correo Central el rollo a revelar o ya revelado junto con el cupón que figura al pie de esta página y un cheque o giro sobre Bs. As. por el importe del trabajo deseado.

2) Recomendamos que el cheque o giro sea extendido. "NO A LA ORDEN DE ARGENTINA FOTOPRINT S.A.I.C." De esta forma podrá ser cobrado únicamente por nosotros. NO ENVIE DINERO EN EFECTIVO. Si usted lo prefiere, puede hacer un depósito en cualquier sucursal del país del Banco de la Nación Argentina en nuestra cuenta "Servicio Depósitos Varios; Recaudación" Nº 12/11/553-0 debiendo agregar para compensar gastos bancarios la suma de \$ 0,50 y enviarnos el triplicado de la boleta de depósito.

3) Si desea traer su rollo personalmente, lo recibiremos en nuestra oficina Rivadavia 1513, Loc. 2, Buenos Aires.

ROLLOS A \$ 0,01

Envíe este cupón junto con el rollo para revelar y su cheque de acuerdo con las instrucciones anteriormente mencionadas a ARGENTINA FOTOPRINT S.A.I.C. Casilla de Correo 5.106 Correo Central. Con la mayor rapidez recibirá el trabajo realizado y su rollo de repuesto a \$ 0,01.

NOMBRE

DIRECCION

CIUDAD Pcia.

GARANTIZAMOS REEMBOLSO POR CADA COPIA NO IMPRESA

ARGENTINA FOTOPRINT S.A.I.C.

Rivadavia 1513, Loc. 2, Buenos Aires

CON NUESTRO SISTEMA, TENDRA SIEMPRE PELICULA A PRECIO DE REGALO

A punto de concretarse la construcción de los puentes sobre el río Uruguay, Puerto Unzué-Fray Bentos y Colón-Paysandú, es ya hora de pensar en construir el que tiene la más amplia justificación: cerrar el eslabón de la Carretera Pan Americana en el cono sur de América, es decir, unir por la línea más corta las dos ciudades capitales, Buenos Aires y Montevideo, y establecer entre los diez millones de habitantes argentinos y el millón y medio de uruguayos que en ellas viven la comunicación rápida, permanente, frecuente, segura y económica, acorde con el progreso de la ciencia y de la técnica.

Construido el puente, los doscientos treinta kilómetros que median entre la Plaza de Mayo de Buenos Aires y la Plaza Libertad de Montevideo podrán recorrerse en tres horas, es decir que se establecerá una comunicación personal más rápida que la que provee el avión e, incluso, la que brinda el teléfono —cable mediante— con las instalaciones actuales.

La obra debe tener características técnicas tales que aseguren los tráficos vial y fluvial sin interrupciones, vale decir, que el cruce de los canales de navegación debe hacerse mediante tramos de puente de suficiente altura y luz —o por túneles— que eliminen toda probabilidad de interferencias entre ambos y riesgos de accidentes, como el ocurrido al puente sobre el Lago de Maracaibo (Venezuela), una de cuyas pilas fue derribada por el choque de un buque petrolero.

El ideal de toda obra de desarrollo económico y social —y ésta es de

inmensa trascendencia— es que en ella participen quienes resulten directamente beneficiados. En este caso el costo de la obra será pagado por sus usuarios mediante el sistema de peaje. La obra no gravará a ninguno de los dos países ni a sus habitantes, excepto en la medida en que éstos la utilicen. Pero en este caso lo interesante es que cargando al costo del traslado el importe del peaje, el precio total del pasaje resultará inferior al de menor valor actual.

Otros beneficios resultarán de la construcción del puente, como ser la instalación de líneas telefónicas, de transmisión de energía eléctrica, de oleoductos y de gasoductos que se apoyarán en su estructura. Pero quizás el más importante de todos será el disponer de la fábrica de elementos de la estructura del puente, adaptable a la fabricación de todo tipo de elementos necesarios para las obras de desarrollo de los recursos de la Cuenca del Río de la Plata, que podrán llegar por flotación o embarcados a sus emplazamientos definitivos con innegables ventajas económicas.

La longitud total del puente, arrancando en un punto situado entre Puerto Nuevo y Aeroparque y apoyándose en las islas Farallón y San Gabriel y en el extremo de la península de la ciudad de Colonia, es de cuarenta y ocho kilómetros.

El tiempo necesario para la construcción del puente puede estimarse, en términos conservadores, en treinta meses.

El contralor de ejecución de las obras y la posterior administración del puen-

te (vigilancia, conservación, recaudación, servicio de deuda, etc.) deberá estar a cargo de una comisión internacional de no más de cuatro miembros, dos por país, con la presidencia alternada, constituida como Autoridad del Puente, con amplios poderes para resolver todos los problemas que surjan dentro de su jurisdicción.

El puente incrementará la fuerte corriente turística actual, en proporciones difíciles de prever, a la que se unirá la provocada por la reciente terminación de la ruta costera brasileña 471, que empalmado en la frontera Uruguay-Brasil en la ciudad del Chuy con la ruta 9 uruguaya, y mediante ésta con la ruta 1, permitirá al turista brasileño el cómodo arribo a Buenos Aires, centro de atracción turística más importante de Sud América.

Puede hacerse similar comentario con respecto al actual tráfico comercial que cruza el Río de la Plata en ferry boat, especialmente el de frutas (banana brasileña y manzana "caliente" argentina).

Una lógica política de integración sugiere la rápida concretación de este puente. Firmas técnicas y financieras están muy interesadas en su construcción. Hace aproximadamente una década (1961) la firma americana Palmer and Baker Engineers, Inc. formuló la primera oferta concreta de estudio, proyecto, financiación y dirección de la obra. A título informativo cabe decir que esta Empresa ha construido el puente sobre el lago de Ponchartrain, en el acceso Norte a la ciudad de New Orleans (U.S.A.), de treinta y seis ki-

por MERCEDES BIANQUET
PARA AUTOCLUB

EL PUENTE BUENOS AIRES COLONIA

lómetros de longitud, en catorce meses. En el momento de esa oferta el valor del puente se estimó en cincuenta y un millones de dólares. Su interés se ha mantenido a lo largo del tiempo transcurrido, volviendo a concretarse en la oferta del año 1967, en que se estimó el importe de

El ideal de toda obra de desarrollo económico es que participen en ella quienes resulten beneficiarios directos

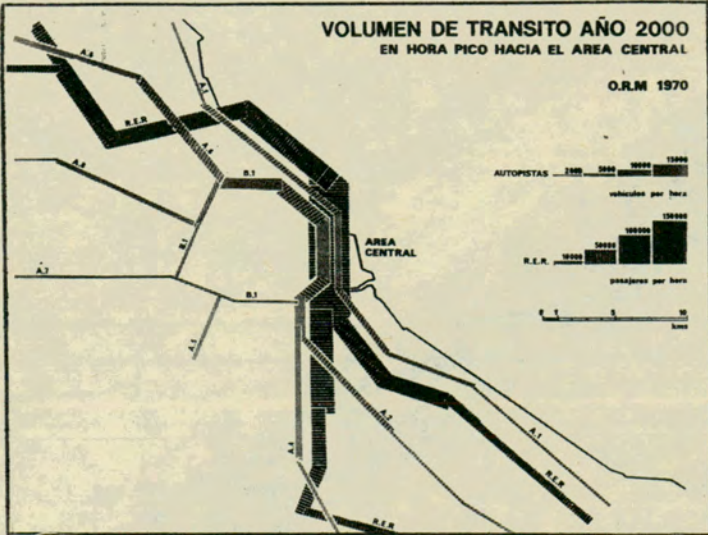
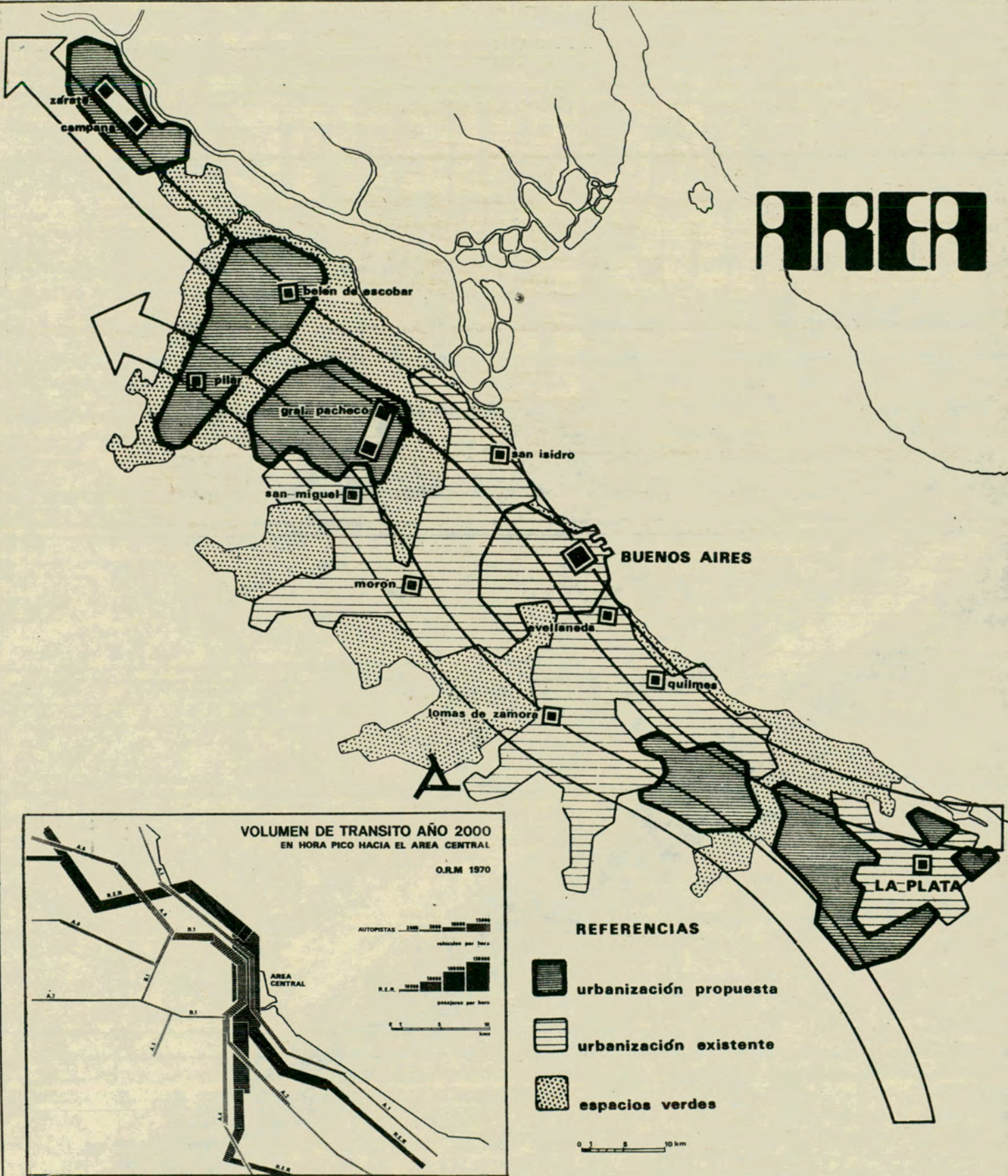
Las obras en setenta millones de dólares. Actualmente ese interés subsiste, a él se han sumado el de empresas europeas de Francia y Alemania Occidental.

Indudablemente, una estimación actual del precio de la obra, acusaría un sensible aumento, que seguramente será mayor a medida que pase el tiempo.

No puede ni debe demorarse la iniciación de esta obra, por el doble perjuicio que produce a dos pueblos ávidos de comunicarse sin restricciones, el carecer de ella y el tener que pagarla más cara cuanto más tiempo pase sin construirse.

Para lograr la rápida iniciación de este puente se han construido en ambos países comisiones integradas por destacadas personalidades. Es de desear que sus esfuerzos cristalicen en breve tiempo, para bien de los pueblos del Río de la Plata y de los hermanos brasileños que también se beneficiarán con la obra. ▲

AREA



EJES PREFERENCIALES DE URBANIZACION

O.R.M 1970

METROPOLITANA AÑO 2000

Al comenzar el siglo XXI el Gran Buenos Aires tendrá trece millones de habitantes. Una visión prospectiva de nuestra realidad exige tener en cuenta esta clase de estimaciones, con el propósito de planificar el desarrollo posible de la gigantesca área urbana. La *Oficina Regional de Desarrollo del Área Metropolitana* —dependiente del Consejo Nacional de Desarrollo— ha preparado un *Esquema Director para el año 2.000*. Se trata, en rigor, de un plan de orientación a largo plazo, que se propone definir la estructura general de la nueva región urbana. Este importante estudio incluye, desde luego, amplia información sobre el estado actual del transporte en el área investigada.

Los viajes del futuro

El informe postula el mantenimiento y refuerzo de un centro poderoso, acompañado por el desarrollo armónico de la urbanización en las proximidades del eje fluvial. La organización del espacio que se propone cuenta con tres puntos básicos de apoyo: el *Área Central*, el alineamiento industrial del Paraná (con su fuerza máxima en Campana y Zárate) y la ciudad de La Plata. Esto implica, desde luego, encarar los problemas de transporte mediante la implantación de un sistema idóneo.

El ferrocarril constituye la opción principal del *esquema de movilidad* propuesto. Al mismo tiempo, una red de autopistas permitirá los desplazamientos fuera del *Área Central*, los viajes de esparcimiento y compras y los

de quienes insistan en llegar al *Área Central* en sus propios vehículos. La opción por el ferrocarril, muy claramente establecida, obedece al hecho de que los intentos de solucionar el complejo problema del transporte urbano mediante autopistas, solamente han tropezado, en otras grandes ciudades del mundo, con la saturación de las redes.

La *red ferroviaria propuesta* exige, previamente, la adopción de algunas medidas básicas: el ensanche de las trochas métricas, la supresión de pasos a nivel y el mejoramiento del estado de las vías. Dadas estas condiciones, el plan de modernización tendería a lograr una comunicación paralela a los ejes de urbanización y una comunicación más eficaz con el resto del área. Una *Red de Expreso Regional* deberá unir el llamado "*eje fluvial industrial*" con el sistema de autopistas. La comunicación entre las dos infraestructuras básicas (ferrocarril y autopistas) constituye uno de los objetivos fundamentales del plan.

La *red vial propuesta* incluye dos rutas que orientarán la urbanización a largo plazo, ambas con un recorrido paralelo al Río de la Plata: la *autopista del río*, que uniría La Plata a Zárate-Campana y la *autopista tangencial*, de 10 a 15 km hacia adentro. En las previsiones del *Esquema Director*, estas dos autopistas atraviesan el *Área Central*: la primera en forma directa y la tangencial mediante un desdoblamiento, que en el sector norte utilizaría el trazado actual de la Ruta Panamericana. Se prevén, además, una *autopista marginal mediterránea*, tres *autopistas de penetración* y una *red de circunvalación*.

La ciudad rescatada

A pesar de la carencia de una política de largo alcance y de la complejidad de los problemas del transporte urbano y suburbano, se rescatan algunas posibilidades de solución de acuerdo con las siguientes consideraciones: 1) la importante infraestructura ferroviaria con que cuenta el área; 2) la trama urbana con trazado uniforme y grandes reservas de espacios; 3) disponibilidades potenciales de espacio en virtud de la existencia de tierras públicas en la zona portuaria y las eventuales operaciones de relleno en el estuario; 4) la infraestructura natural del Río de la Plata, que permite desarrollar sistemas de transporte náutico veloz.

Con respecto a la red ferroviaria, el *Esquema* le asigna especial importancia. "Esta red —dice— plenamente aprovechada en su capacidad técnica, constituye de por sí una apreciable ventaja para ordenar el crecimiento futuro". Y proporciona un dato de indudable interés: "El costo de infraestructura por pasajero-kilómetro es de ocho a diez veces menor en ferrocarril que en autopista, aunque la capacidad de una vía ferroviaria es cinco veces mayor que la de una autorruta".

En lo que se refiere a la trama urbana "el trazado uniforme reticular —si bien presente desventajas por la frecuencia de las intersecciones— facilita la organización

del tránsito mediante alineamientos de semáforos sincronizados". Otro factor positivo es la cantidad de grandes avenidas, que se han proyectado con amplias reservas. La avenida General Paz, por otra parte, permite una eventual capacidad del doble que la actual.

El antiguo Puerto Madero, con amplias extensiones de tierra pública (que podrían destinarse a otros usos que los que actualmente tienen) y las posibles superficies a conquistar en el río mediante la acumulación de rellenos, abren ricas perspectivas al futuro proceso de urbanización. El progresivo perfeccionamiento de los sistemas de navegación permitirá, por otra parte, la intensificación de desplazamientos multidireccionales.

Tales son, a grandes rasgos, las previsiones para la gigantesca área urbana de Buenos Aires en el tercer milenio. Con las estimaciones reseñadas, podemos hacer volar nuestra imaginación: trenes subterráneos o elevados (en el más clásico estilo neoyorquino), modernísimas y sofisticadas autopistas (como, en rigor, ya se pueden ver en algunos sectores del área metropolitana), veloces embarcaciones que unan Quilmes con San Isidro, por ejemplo, en poco más de media hora... Los futurólogos tienen campo propicio para mil y una atrevidas predicciones. Mientras tanto, queda el meduloso *Esquema Director Año 2.000*, fuente imprescindible para planificadores y estadistas. ♠



El uso creciente del automotor se refleja en un constante incremento de los viajes por calles y caminos, a tal punto que los usuarios de los mismos dependen cada día más de la existencia de dispositivos de control (señales) para su adecuada protección e información.

Es tan importante el papel que desempeña la señalización en la vida actual que resulta absolutamente indispensable su uniformidad para obtener el máximo rendimiento de cualquier vía pública. Esto se aplica tanto a las que reúnen características especiales, como las autopistas, hasta a los más modestos caminos vecinales. Es indispensable, asimismo, lograr el ordenamiento y agilitación del tránsito en las zonas urbanas.

Un sistema uniforme

El Automóvil Club Argentino ha bregado siempre por la adopción de un sistema único y uniforme de señales para nuestro país. Ha luchado también para que se dicte una ley nacional de tránsito, sin que hasta el presente haya podido verse concretado totalmente ese deseo.

No obstante, y ante la necesidad de dar seguridad e información al usuario, la Entidad cooperó estrechamente con las autoridades para llevar a cabo la señalización necesaria de las rutas y zonas urbanas del país, utilizando a tal fin el sistema de señales que en cada época se hallaba en uso, con sus sucesivas modificaciones.

En sus comienzos, estas obras no resultaron fáciles ni económicas. Sin embargo, la Entidad las afrontó a su cargo, iniciando en 1927 —es decir, hace 43 años— los primeros señalamientos completos e integrales en distintos caminos del país.

Colaboración de otras entidades

A partir de 1930, ante la creciente necesidad de señalar nuevas rutas, se amplió el señalamiento con miles de nuevas unidades. Se contó, en esa tarea, con la decidida colaboración financiera de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. En todos estos años no decayó el entusiasmo por la realización de estas obras, llegándose al presente con más de 290.000 señales colocadas y conservadas.

En justicia corresponde recordar que la mayoría de las obras mencionadas las ha realizado el Automóvil Club Argentino mediante convenios con reparticiones nacionales, provinciales y municipales, ya que de otro modo no hubiera sido posible llevarlas a cabo en el volumen logrado, debido a los elevados costos que fueron adquiriendo progresivamente las tareas de señalización.

Como ejemplo cabe destacar las obras que se ejecutarán en el año en curso, que prevén la colocación y conservación de más de 25.000 señales en distintas provincias, las que demandarán una inversión superior a los m\$n. 170.000.000. ♣

IMPORTANTE ACCION DEL A.C.A. EN MATERIA DE SEÑALAMIENTO



PRINCIPALES OBRAS DE SEÑALAMIENTO REALIZADAS POR EL A.C.A. (1927-1970)

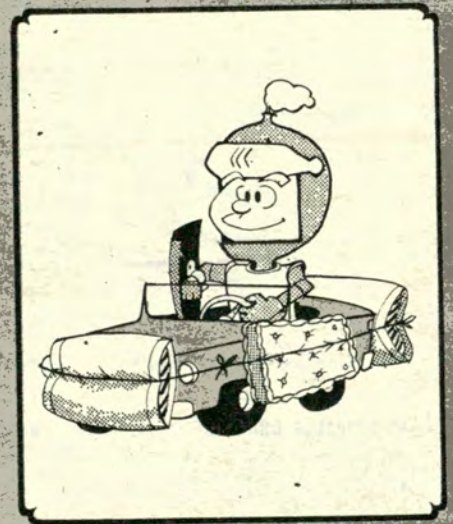
Año	Convenio con	Cantidad (colocación y conservación)
1927-30		4.000
1930-32	Yacimientos Petrolíferos Fiscales	4.500
1932-36	Yacimientos Petrolíferos Fiscales	5.000
1937-51	Dirección Nacional de Vialidad	7.500
1940	Municip. de la Ciudad de Buenos Aires	620
1942-78	Direcc. de Vialidad de la Prov. de Bs. As.	183.582
1942	Dirección de Vialidad de San Juan	688
1945	Dirección de Vialidad de Entre Ríos	483
1945	Dirección de Vialidad de Santa Fe	649
1945	Municipalidad de Luján	173
1945	Municipalidad de Mendoza	299
1945	Municipalidad de Roque Pérez	72
1947	Dirección de Vialidad de San Luis	1.100
1948	Municipalidad de Morón	185
1953-54	Dirección Nacional de Vialidad	7.387
1953-62	Ex Empresa de Transportes de Bs. Aires	20.870
1960	Dirección de Vialidad de Santa Fe	4.327
1963	Municipalidad de la Ciudad de Bs. Aires	4.297
1964	Dirección de Vialidad de Entre Ríos	5.751
1965	Dirección de Vialidad de Córdoba	899
1965	Dirección de Vialidad de Corrientes	786
1965	Dirección de Vialidad del Chubut	3.447
1967-69	FATAP	965
1968	Dirección de Vialidad de La Rioja	704
1968-73	Dirección Nacional de Vialidad	7.405
1968	Dirección de Vialidad de Córdoba	913
1969	Municipalidad de Avellaneda	308
1969	Municipalidad de Escobar	195
1969	Municipalidad de Esteban Echeverría	490
1969	Municipalidad de General Sarmiento	258
1969	Municipalidad de San Fernando	249
1969	Municipalidad de Tigre	157
1969	Municipalidad de La Matanza	185
1927-70	Señales de escuelas y hospitales, indicadores de dirección, etc.	37.665
	TOTAL	292.609



LA EDUCACION VIAL



CONOZCA LA TECNICA PARA CONducIR A LA DEFENSIVA



¿Cómo puede evitar verse envuelto en un accidente por los errores de otros conductores?



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Una preocupación permanente de nuestra Entidad

El Automóvil Club Argentino se halla plenamente identificado con toda obra que signifique la obtención de una adecuada seguridad en el tránsito. A ese fin no solamente realiza una tarea directa y permanente, sino que apoya toda actividad que

SEÑALES

no ponga su vida en manos del azar...
respete las señales



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
EDUCACION VIAL ESCOLAR
HORARIO JORNADA COMPLETA

	TURNO MAÑANA				
	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES
1a					
2a					
3a					
4a					
	TURNO TARDE				
1a					
2a					
3a					
4a					

SEMAFORO (SIGNIFICADO DE LOS COLORES)

ROJO:
No debes avanzar.

AMARILLO:
Atención, si estás cruzando apresuradamente, si no has comenzado a cruzar, detente.

VERDE:
Puedes avanzar, pero antes observa si no se acerca algún vehículo de tu derecha o de la izquierda.

sobre educación vial se lleve a cabo en el país.

Su contribución en esta materia es continuada, y se halla en constante aumento. La principal preocupación es la de formar una verdadera conciencia de responsabilidad vial en la población, a través del conocimiento amplio de las normas básicas de tránsito contenidas en la ley nacional que dio vida al Reglamento General de Tránsito para Calles y Caminos de la República Argentina.

Con tal propósito se utilizan todos los recursos y medios posibles, tanto en la confección y distribución de material didáctico como en la formación de conductores en sus escuelas de Conducción y Tránsito de Buenos Aires y Santiago del Estero.

En el último año la Entidad ha confeccionado más de 1.500.000 de elementos didácticos (afiches, folletos, despleables, láminas, cuadernillos, etc.), habiendo previsto para el presente ejercicio un número de unidades mayor, a las que se proyecta incorporar películas y diapositivas.

Por cierto que AUTOCLUB también colabora en esta tarea, mediante la publicación de diversos artículos, tests, etc., sobre la materia, como así también a través de una sección para niños, que ha tenido particular aceptación entre los docentes de escuelas primarias del país.

Los proyectos de la Institución comprenden, asimismo, la habilitación de pistas de instrucción para escolares en ciudades importantes, a cuyo efecto se realizan los estudios previos imprescindibles.

Por otra parte, se estudia el empleo de otros medios de difusión, tales como televisión, radios y diarios, para implementar la divulgación más amplia posible de las normas de tránsito. ♣

respeta al peatón

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SEGURIDAD!

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

CUIDATE TU MISMO Y... NO OLVIDES ESTOS CONSEJOS

"Presta siempre atención al semáforo"
Cruza solamente con luz verde

"No juegues en la calle!"
Puedes ser atropellado por un vehículo

No te distraigas al cruzar la calle

"No te asomes por la ventanilla!"

¡Cuida los señales, no las destruyas!

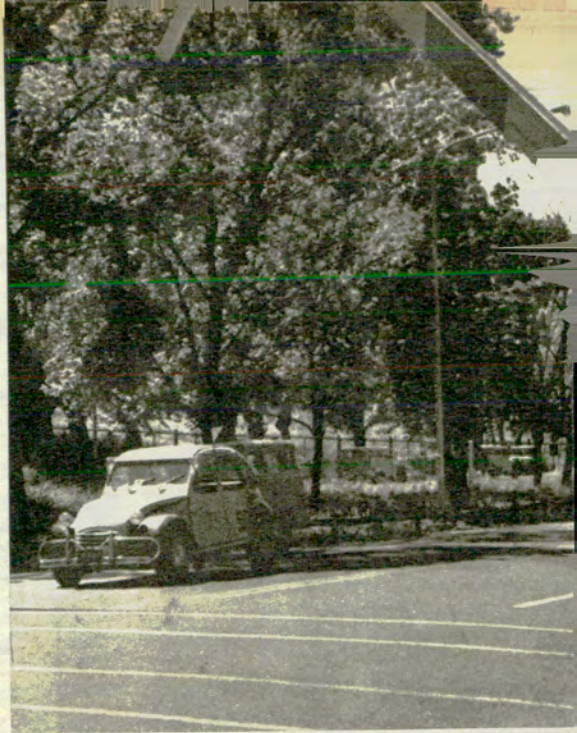
Obedece las indicaciones del agente de tránsito

NO MANEJE CON SUEÑO

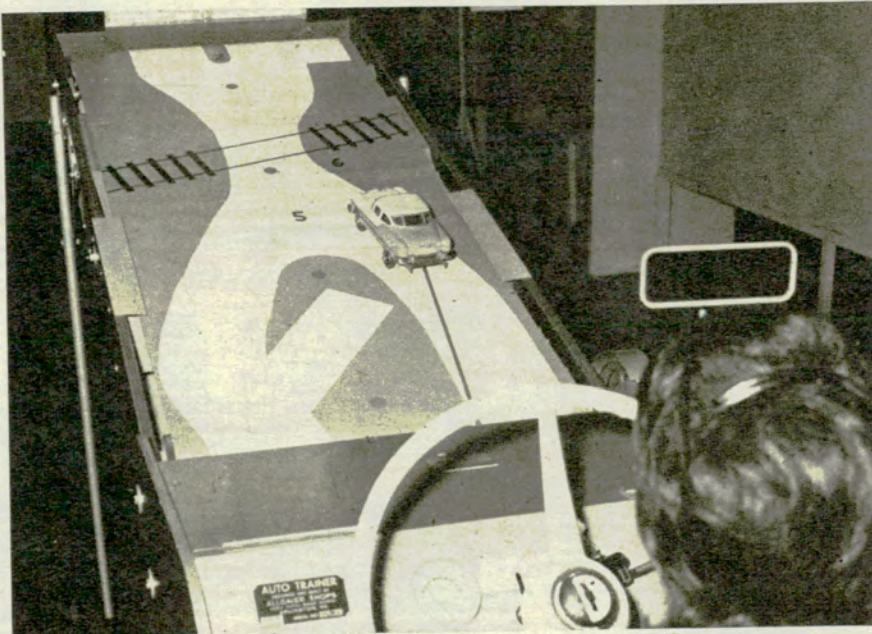
DESCANSE Y LUEGO CONTINUE

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

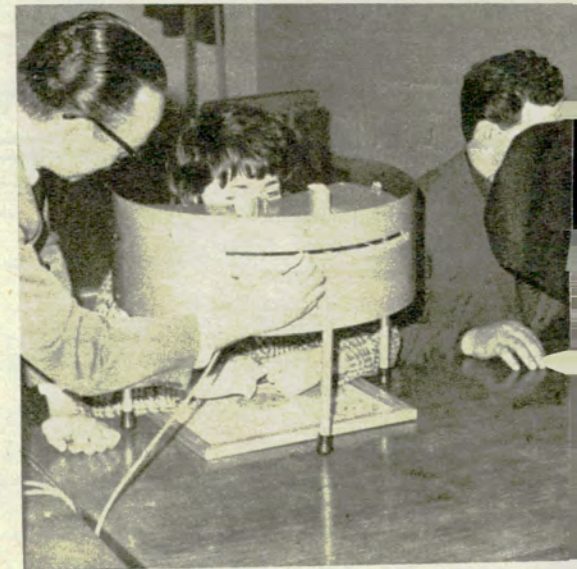
LA ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO



Todo está señalado con impecable



Los "autoentrenadores" permiten realizar ingeniosas y útiles prácticas.



Modernos sistemas audiovisuales contribuyen



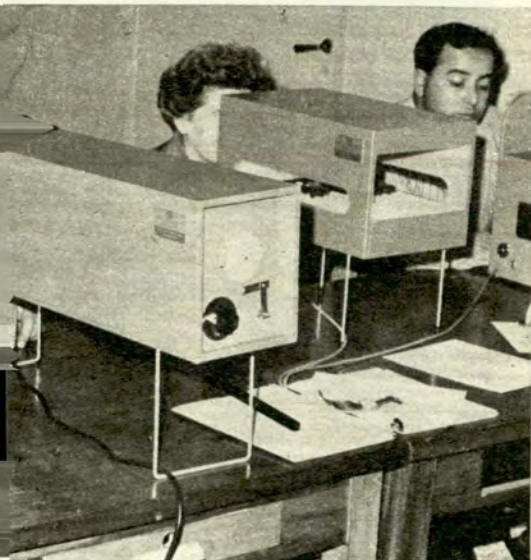
En el Parque 3 de Febrero está instalada la Escuela, con todos los recaudos de la técnica automovilística.



28 unidades de distintas marcas están a disposición de los alumnos para las intensas prácticas de la Escuela.



precisión en la pista de aprendizaje.



a la cabal comprensión del curso.



Dirige el establecimiento un especialista: el Ing. Gabriel Lamarque.

En poco más de ocho años de actividad, la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino registró un total de servicios que excede los 84.000, cifra que habla bien a las claras de la importancia que adquirió esta dependencia de la Entidad creada el 2 de abril de 1962.

Determinaron esta creación los crecientes y graves problemas derivados de la circulación peatonal y automotriz. Nuestro país no contaba con una escuela para conductores, entendiéndose por esa denominación un establecimiento educacional con planes y programas integrales confeccionados de acuerdo con las exigencias de la especialidad. El Automóvil Club Argentino, conciente de este problema, creó la actual Escuela, y equipó la misma con un moderno gabinete psico-técnico, autoentrenadores y los automóviles necesarios para impartir las clases prácticas.

A partir del 18 de abril de 1966, en que se inauguró la actual pista de aprendizaje, situada por concesión municipal en el Parque 3 de Febrero, la nueva dependencia pudo considerarse como "escuela piloto" y orgullo de nuestro país. Completóse la organización del establecimiento con la construcción del moderno edificio, ubicado frente a la pista, en el cual funcionan todas las dependencias del instituto.

La Comisión Asesora Especial de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito está presidida por el escribano Eduardo Casás e integrada por el señor Alfredo Basualdo, el arquitecto Ernesto Dieckman Bustillo, el señor Eduardo Iturraspe, el contador público Diego Luis Ayerza y el señor Lucilo del Castillo. El director del es-

tablecimiento es el ingeniero Gabriel A. Lamarque.

Reconocimiento de la Escuela

El 15 de julio de 1969, el Consejo Nacional de Educación Técnica reconoció a la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino. En una de las cláusulas del convenio firmado, dicho Consejo se compromete a proporcionar a los instructores de la Escuela Técnica los métodos de enseñanza similares a los empleados en Francia e Italia. En la actualidad, más de la mitad del personal de enseñanza práctica aprobó dichos cursos y su aplicación se efectúa a partir del mes de setiembre último.

Las clases teóricas que se dictan comprenden: Educación Vial, Accidentes de Tránsito y Mantenimiento de Automotores. Previo a las clases prácticas se ejercita al alumno en las prácticas de dirección y cambios en los autoentrenadores. Una vez aprobados estos ejercicios, el futuro conductor inicia sus prácticas en la pista de aprendizaje de media hora diaria. El alumno es clasificado en cada lección y para presentarlo a examen municipal es examinado por los supervisores de pista.

La Escuela cuenta en la actualidad con 28 unidades de distintas marcas y con los nuevos equipos a ingresar este número ascenderá a 40. Cada equipo en servicio absorbe 26 alumnos diarios. El alumno elige su turno de 7 a 21 horas, iniciando y terminando el curso con el mismo instructor y horario.

Servicios prestados por la Escuela de Conducción y Tránsito desde su creación

1962	Alumnos socios y no socios	1.976	1.976
1963	Alumnos socios y no socios	3.478	3.478
1964	Alumnos socios y no socios	3.996	3.996
1965	Alumnos socios y no socios	3.887	
	Exámenes psico-técnicos	5.644	9.531
1966	Alumnos socios y no socios	3.638	
	Exámenes psico-técnicos	6.806	10.440
1967	Alumnos socios y no socios	3.983	
	Exámenes psico-técnicos	17.405	21.388
1968	Alumnos socios y no socios	4.232	
	Exámenes psico-técnicos	6.822	11.054
1969	Alumnos socios y no socios	4.487	
	Exámenes psico-técnicos	11.972	16.459
1970	(De enero a julio inclusive)		
	Alumnos socios y no socios	1.976	
	Exámenes psico-técnicos	4.358	6.334

El total de los servicios prestados asciende hasta el 31 de julio de 1970 a 84.456.

Las instituciones nacionales, provinciales, municipales y privadas que utilizaron los servicios de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino fueron las siguientes: Cuerpo de Bomberos, Secretaría de Transportes de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaría de Industria y Comercio, Policía Federal Argentina, Municipalidad de Lomas de Zamora, Ejército Argentino, Gas del Estado, Poder Judicial de

la Nación, Secretaría de Marina, Policía de la Provincia de Buenos Aires, Conductores Oficiales de la Provincia de Buenos Aires, Instituto de Microbiología "Dr. Carlos Malbrán", Compañía Nobleza de Tabacos, Banco Ganadero Argentino, A.R.G.E.N.T.R.A.C. Siderurgia Argentina, Shell Argentina, Castelar, Dos Muñecos, Juncadella, Fiat, Mercedes Benz Argentina, Frigorífico Swift, Centro de Rehabilitación Profesional Hogar Marcelo T. de Bonifacio, Asociación de Ayuda y Orientación al Inválido. ♠

Seguridad en la Carretera

Los accidentes que ocurren todos los días en nuestras carreteras se atribuyen en primer lugar a la velocidad. A veces estos accidentes son simples incidentes, pero con mucha frecuencia conducen a la conclusión de que aventurarse a salir a la carretera significa la muerte; es indudable que el índice de mortalidad es alarmante. En Francia, Inglaterra, Estados Unidos e Italia el tributo de sangre es casi como el de guerra. Las gentes protestan por todas partes, alborotan, quieren saber la causa, exigen una justificación y piden remedio.

La extraña tendencia a considerar la velocidad como la única causa de accidente, supone serias implicaciones. Cuando la idea de velocidad va unida a la de accidente, y se consideran prácticamente como sinónimas —como sucede en muchas personas, la Prensa y la conversación cotidiana—, el problema se simplifica y la gente no se molesta en buscar otras explicaciones. Así, para reducir los peligros de la carretera, lo único que todos tenemos que hacer es conducir despacio, con lo cual conseguiríamos seguridad absoluta y el problema quedaría resuelto. Ahora bien; no es cierto que únicamente la velocidad sea culpable de todos los accidentes que se le atribuyen. Las verdaderas causas de los accidentes son varias y complejas, y casi todas pueden tener culpa.

La indagación de las causas de accidentes implica ante todo la premisa paradójica de que conceder a un individuo el permiso para conducir un automóvil es como darle una pistola cargada: en cualquier instante, en la primera situación desusual, puede ser un peligro mortal para él mismo y para los demás. La cuestión básica estriba en la preparación del futuro conductor. Esto constituye el primer paso para llevar a cabo el plan de seguridad en las carreteras, que en realidad todos deseamos.

Obstrucción del tráfico

Ante todo, debemos puntualizar el concepto de "velocidad", pues para

muchos significa simplemente "andar aprisa". Ahora bien, la velocidad segura no existe; hay en cambio una velocidad lógicamente segura, pero no absoluta. El viejo adagio italiano "chi va piano, va sano e va lontano", es cruelmente equívoco cuando se aplica al motorismo. El automovilista que marcha lentamente a 30 km por hora se siente absolutamente seguro; no obstante, deberá tener en cuenta que además de la posibilidad de obstruir el tráfico corre el peligro de chocar de frente con otro vehículo que circule a igual velocidad, en cuyo caso la colisión equivaldría a 60 km por hora; a este respecto, no olvidemos que un hombre puede matarse, si corriendo a pie, a 22 km por hora, o tal vez menos, se estrella contra un muro.

También debemos recordar algo que suele olvidarse, y es que cuando un fabricante de automóviles indica la velocidad máxima, lo hace simplemente como dato informativo, que establece el límite del rendimiento del coche. El confundir este límite máximo con la velocidad normal es un error que puede costar caro. Cada vehículo tiene un "plafond" o nivel óptimo; está diseñado, construido y comprobado, ajustándose a condiciones específicas; su estructura, mecánica y accesorios están previstos para que funcionen con seguridad y eficacia a la velocidad óptima predefinida, con cierta carga. La especificación técnica sirve de guía para las posibilidades del vehículo. A su velocidad normal el vehículo es seguro, funciona perfectamente, responde bien y siempre se domina.

Por consiguiente, el automovilista deberá marchar a la velocidad lógica que le consienta el vehículo sin forzarlo, y sólo en circunstancias excepcionales recurrirá a la velocidad máxima. La seguridad del conductor depende de los neumáticos, del motor, de los frenos; y si se ha tomado la molestia de familiarizarse con el mecanismo del vehículo, podrá en un momento dado apreciar la ventaja de disponer de reserva de velocidad, que suele ser el único medio de eludir un peligro. La ventaja principal del





Una premisa esencial: la velocidad no es la única causa de accidentes

por ENZO FERRARI

Agradecemos este artículo a la revista "Abbottempo", editada por "Abbott Laboratories", que ha autorizado su publicación en AUTOCLUB.

automóvil moderno, y el fundamento de todo el progreso técnico del automóvil, es el factor de aceleración instantánea (reprise).

El automóvil no necesita mantener constantemente una gran velocidad, ya que dada la red natural de carreteras, las condiciones caóticas del tráfico y la densidad de circulación no es necesario que el vehículo esté construido para mantener grandes velocidades constantes. La aceleración instantánea es mucho más importante, pues reduce el peligro de los adelantamientos en carretera y el riesgo de colisiones. Hace tiempo que las casas constructoras han adoptado esta orientación técnica: motor de cilindrada no excesiva (con objeto de mantener un bajo consumo de nafta), diseñado para que responda inmediatamente (mucho "reprise") y, además, que el vehículo sea ágil, es decir, que se mueva con facilidad y soltura.

Ahora que nos hemos ocupado del doble concepto de velocidad, insistimos en que esta circunstancia no es en general la causa de los accidentes en carretera. En los países en que hay límites de velocidad o se ha dictado esta medida como plan experimental, la incidencia de accidentes mortales no es menor —en algunos lugares es, incluso, más alta— que en los países donde no hay límite. Según un estudio de este problema, la mayoría de los accidentes suceden por causas ajenas a la velocidad.

Espiral trágica

Los resultados de un análisis estadístico reciente son desconcertantes: el número de muertos por cada 1.000 vehículos en circulación, revela que en Italia el índice de mortalidad es de 1,9, en contraste de 1,7, en Alemania; 1,1, en Francia; 0,8, en Inglaterra, y 0,6, en Estados Unidos. En los dos últimos años estas cifras han aumentado considerablemente. ¿Cómo podemos detener esta trágica espiral?

En mi opinión, las causas principales de accidentes son: incompetencia,



ignorancia del medio mecánico e irresponsabilidad. Ante todo hay que constatar si el conductor se halla en buen estado físico y mental (sin hacer concesiones ni compromisos de ninguna clase). Debemos establecer un método riguroso y justo para determinar si el aspirante reúne las cualidades indispensables para afrontar la alucinante aventura que suponen las autopistas. Esto implica realizar un completo examen médico y pruebas de aptitud y psicológicas. Además, el motorista deberá demostrar que posee ciertas nociones del mecanismo del motor de explosión. No es necesario una descripción detallada del motor, de la caja de cambios, de la transmisión, etc. Lo que sucede en el interior del motor no interesa directamente; en caso de avería el conductor recurrirá al equipo de ayuda en carretera, pues, ¿quién se aventura a desmontar un distribuidor en mitad del camino? La gran mayoría de los automovilistas no "meten las manos en esto", y no ofrece ninguna ventaja averiguar si el candidato sabe cuál es el aparato que transforma la corriente o cuántas revoluciones da el cigüeñal; lo que aprenda debe ser de utilidad práctica.

Es importante tener nociones de cómo se debe usar y mantener en buen estado el vehículo, siguiendo las instrucciones dictadas por el fabricante, para lograr un adecuado funcionamiento. El principiante puede simplificar los problemas reduciéndolos a términos elementales: agua, aceite, nafta, neumáticos y frenos. Entonces deberá aprender a dominar la dirección, enterarse de las condiciones de la suspensión, lubricación periódica, y educar el oído para apreciar si todo funciona bien o si conviene prudentemente detener la marcha. Desde luego no es preciso conocer cómo actúan los frenos; lo importante será enterarse de cuándo hay que revisarlos. Incluso si el conductor ignora totalmente en qué consiste la caja de cambios, deberá saber perfectamente en qué ocasiones es conveniente obrar sin vacilación, ya sea acelerando o aminorando la marcha, según las circunstancias, con desenvoltura. ¿Es pedir mucho?

Precaución contra errores de otros

El conocimiento teórico es completamente inútil; hay que adquirir destreza en el manejo del vehículo, y negar el permiso de conducir al que fracase en la prueba. Es imposible circular por la carretera —o al menos muy peligroso— si no se tiene un total dominio del automóvil. El que conduce un vehículo nunca debe perder la serenidad, y sus reflejos y reacciones han de ser rápidos, con objeto de anticiparse y poder contrarrestar los errores cometidos por los otros.

Una vez que se considere que el



"Los accidentes, incluso los que parecen ser motivados por causas esencialmente
"Siempre encontraremos en nuestro camino motoristas irresponsables."





técnicas, se deben al factor humano más bien que a una falla del mecanismo."

Enzo Ferrari es presidente de SEFAC Automobili Ferrari S.p.A. A fines de 1918, cuando tenía 20 años, se inició como probador de automóviles en Turín. Ulteriormente ingresó en la Costruzioni Meccaniche Nazionali de Milán en calidad de probador y piloto de carreras, haciendo su debut en la carrera de Parma-Bercato (1919); en el mismo año tomó parte en la competición de Targa Florio. En 1920 consiguió un empleo en la casa Alfa Romeo con la que comenzó una asociación que duró 20 años; actuó sucesivamente como probador, piloto de carreras y colaborador comercial. Por sus méritos deportivos se le concedió el título de Commendatore en 1928. Al año siguiente fundó en Módena la fábrica Scuderia Ferrari de la cual ha sido Presidente y Director General. La Scuderia Ferrari se fundó principalmente con objeto de que los vehículos Ferrari participasen en competiciones; ulteriormente fue reconocida como equipo oficial. En 1940 dicha compañía se transformó en la Auto Avio Costruzioni Ferrari, con Enzo Ferrari como Presidente y Director General. En 1946 se construyó el primer automóvil de carreras Ferrari. En 1952 se le concedió el título de Cavaliere del Lavoro. En 1960 la compañía cambió de nombre, titulándose SEFAC Automobili Ferrari S.p.A. Ese mismo año se le concedió en Bolonia el título de Ingeniero Mecánico Honorario, y en 1962 se publicó su autobiografía "Le mie gioie terribili".

conductor novel es apto desde el punto de vista médico, y haya demostrado sus conocimientos sobre el vehículo, tendrá que decidirse a conducir en pleno tráfico. Deberá acostumbrarse a parar a tiempo, siempre que vea la señal de "PARE". Asimismo, deberá desarrollar el "sentido de carretera", tan necesario para la seguridad, lo cual le convertirá en un ser alerta, sensible e intuitivo. Creo que los reflejos adecuados son de suma importancia.

A menos que comprendamos la necesidad de educar al automovilista, siempre encontraremos en nuestro camino motoristas irresponsables: el jovencito que conduce llevando un cigarrillo entre los labios; otro que corre por la carretera con el brazo por fuera de la ventanilla o pasando el brazo contrario por el hombro de su novia; otro que hace un adelantamiento imprudente o que necesita mirar de soslayo para comprender que sólo marcha a 40 km por hora; otro con tres amigos en un automóvil de dos plazas.

Muchos de nuestros accidentes se deben a personas como éstas, o bien a circunstancias climáticas —lluvia, niebla, heladas—, y muy pocos casos pueden atribuirse a fallas mecánicas.

La tesis de que las averías del mecanismo originan muchísimos accidentes se admite especialmente en los Estados Unidos; no obstante, las estadísticas indican que en este país el 85 % de los accidentes se deben a factores humanos: incompetencia y negligencia. El restante 15 % se atribuye a las averías mecánicas, pero sobre esto tenemos nuestras dudas. En mi opinión las deficiencias del mecanismo se deben a descuido en mantener el vehículo en buen estado, y no a defectos de fabricación. Teóricamente tales errores son posibles, pero no en la práctica. De buena fe afirmo que ningún fabricante lanza al mercado un producto, a menos que considere que es bueno y esté convencido de que tiene todas las ventajas posibles. Es una cuestión de ética profesional. El lector algo cínico po-

dría ver en esto un interés comercial, de promoción de ventas y de beneficio económico.

Ahora bien, como el ser humano no es infalible, no podemos hacer afirmaciones absolutas, pero no cabe duda de que los defectos o errores de fabricación son hoy en día tan raros que no tienen significación en la práctica.

Tratamiento brutal

Actualmente los sistemas de control y de pruebas realizados por la industria de automóviles, antes de poner un vehículo a la venta, ofrecen al cliente plenas garantías: al efecto se llevan a cabo una serie de pruebas, desde una minuciosa inspección de las piezas mecánicas hasta una revisión general para cerciorarse de que todo funciona bien. Finalmente se hace la prueba en carretera, sometiendo al vehículo a un trato bárbaro, como tal vez no sufrirá en manos del propietario. Las pruebas son muy estrictas, a fin de descubrir cualquier deficiencia y evitar que se lance al mercado un vehículo en mal estado.

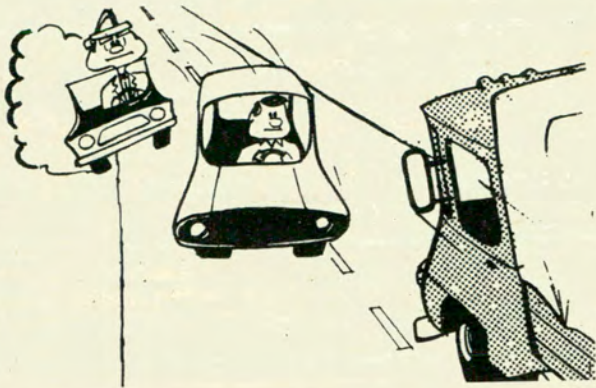
Síntomas de avería importante

Repitamos que nuestro problema no es de carácter técnico, sino humano. El propietario debe darse cuenta de cuándo el vehículo necesita un "tratamiento". No pretendemos que sepa interpretar cualquier ruidito sospechoso, pero sí deberá saber diferenciar los síntomas que permitan localizar una avería importante, y tal vez prevenirla. La reparación de una pieza rota o deteriorada, el cambio de un accesorio y la sustitución de un sistema mecánico, constituyen medidas de seguridad contra los accidentes en carretera. El conductor ha de prestar atención a las instrucciones dadas por la casa constructora con respecto al uso y mantenimiento del automóvil. Asimismo, deberá efectuar las revisiones periódicas recomendadas, no olvidando el engrase y el cambio de aceite, y también convendrá que de cuando en cuando ponga el vehículo en manos de un especialista experto para que realice una adecuada inspección. El propietario deberá ser diligente con su vehículo, prestándole aún más atención cuanto más viejo sea éste.

En suma, considero que los accidentes, incluso los que parecen ser motivados por causas esencialmente técnicas, se deben al factor humano más bien que a un fallo del mecanismo. Esto desagradará a los que siempre tienden a menospreciar el vehículo a motor; no obstante, el automóvil está hecho por los hombres y representa su libertad. El problema de seguridad radica en el hombre. ♠

TEST PARA CONDUCTORES

Pruebe sus conocimientos sobre reglas de tránsito



1. ¿Por qué se imponen límites de velocidad?

a) Para que un número mayor de vehículos puedan usar las carreteras.

b) Para mantener el tránsito a una velocidad segura, según las condiciones del lugar.

c) Para identificar más fácilmente a quienes conducen a mayor velocidad.

2. Se aproxima a un cruce ferroviario a nivel, sin barreras. Usted debe:

a) Reducir sensiblemente la velocidad antes de cruzar, para cerciorarse si se aproxima algún tren.

b) Mirar primero a la izquierda y luego a la derecha, y seguir a igual velocidad.

c) Detener el vehículo por lo menos cinco metros antes del cruce y avanzar cuando no haya peligro.

3. ¿Qué forma tiene una señal de Ceder el Paso?

- a) Cuadrada.
- b) Diamante o romboidal.
- c) Un triángulo invertido.

4. Una señal de Ceder el Paso requiere que usted:

- a) Se detenga en el lugar.
- b) Se detenga cuando fuera necesario.
- c) Conduzca a velocidad normal, pero que mire en ambas direcciones.

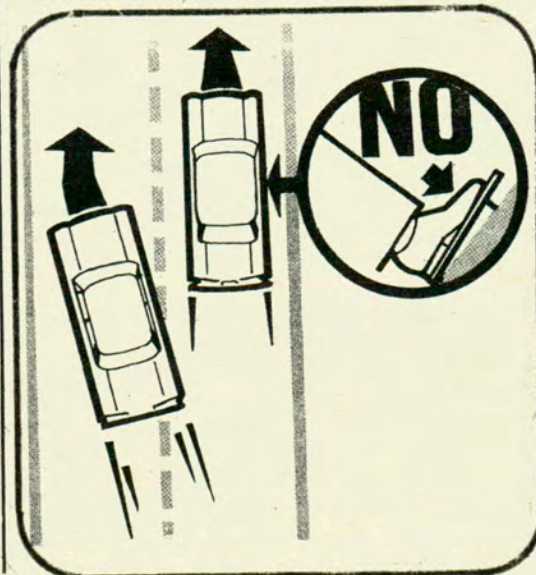
Definir con certeza cuándo un automovilista es un buen conductor no es tarea fácil. Sobre todo, porque cierta destreza en el manejo del volante podría inducirnos en error.

No basta sortear hábilmente a otros vehículos en la ruta o en calles muy transitadas o detener el automóvil en el momento oportuno y a la distancia prevista.

El buen conductor sabe cumplir con estos requisitos indispensables, por supuesto, más debe saber hacerlo cumpliendo, a la vez, con las normas de tránsito vigentes, normas que son, en definitiva, vallas contra la anarquía y las bases de un orden y una seguridad de las que no se puede prescindir.

Para comprobar el grado de conocimiento que usted tiene de las normas de tránsito que debe conocer y aplicar, estudie el test preparado e indique entre las respuestas que acompañan a cada pregunta, la que considere correcta.

A lo mejor recibe una sorpresa.



5. ¿Por qué se extienden licencias a los conductores de automóviles?

a) Para recaudar más fondos para la Municipalidad.

b) Para que la Policía pueda identificarlos.

c) Para evitar que conductores peligrosos conduzcan automóviles.

6. Está usted circulando en el carril derecho de una calle en la que se permite girar a la derecha, y enfrenta un semáforo con luz roja, en el que se enciende una flecha verde que así lo indica, ¿qué debe hacer?

a) Girar a la derecha, ya que tiene derecho de vía.

b) Parar y luego incorporarse al tránsito.

c) Girar sin interferir con el tránsito, inclusive el de peatones.

7. En una arteria de doble sentido de circulación, en la que el tránsito se mueve en ambas direcciones, ¿en qué posición debe estar usted antes de poder girar a la izquierda?

a) A la derecha de, y lo más cerca posible, de la línea divisoria central de la calzada, sin interferir la senda peatonal.

b) A la izquierda de la línea divisoria central de la calzada.

c) Detenido frente a la senda peatonal.

8. Está usted sacando su vehículo estacionado paralelo a la acera. Antes de salir del espacio, ¿qué debe hacer?

a) Tocar bocina y salir despacio de la orilla de la acera.

b) Hacer la señal correspondiente y salir.

c) Salir con cuidado cuando no haya tránsito suficiente para causar un accidente, haciendo previamente la señal respectiva.

9. Está usted conduciendo en una calle y otro vehículo trata de ingresar a la misma desde un garaje. ¿Quién tiene prioridad de paso?

a) Usted.

b) El otro vehículo.

c) Ni usted ni el otro vehículo.

10. Está usted conduciendo y decide parar. ¿Cuál es la señal manual correcta que



debe hacer antes de iniciar el frenado?

a) Con el brazo y manos extendidos horizontalmente, moviéndolos desde arriba hacia abajo.

b) Mano y brazo extendidos horizontalmente.

c) Mano y brazo apuntando hacia arriba.

11. La mejor forma de controlar un vehículo que patina es:

a) Girar el volante hacia la izquierda y hacia la derecha.

b) Frenar inmediatamente.

c) Girar el volante en la misma dirección hacia la cual está patinando el vehículo.

12. Usted quiere girar a la izquierda. La señal correcta que debe hacer es:

a) Mano y brazo extendidos horizontalmente hacia afuera.

b) Mano y brazo hacia abajo.

c) Mano y brazo hacia arriba.

13. Usted llega a un cruce de calles en el momento que otro lo hace por su derecha, ¿quién tiene prioridad de paso?

a) Usted.

b) El otro vehículo.

c) Ninguno, pues ambos deben detenerse.

14. Usted conduce por una calle con doble sentido de

tránsito. ¿Dónde puede usted girar en "U"?

a) En el cruce de calles.

b) En mitad de cuadra.

c) En ningún lado, porque las reglamentaciones vigentes lo prohíben.

15. ¿Cuál es la velocidad máxima en zonas urbanas, salvo que haya señales que fijen lo contrario?

a) 40 km por hora.

b) 50 km por hora

c) 60 km por hora

16. En calles de un solo sentido de circulación, ¿sobre qué lado de la calzada debe estacionar su vehículo?

a) Sobre la izquierda.

b) Sobre la derecha, siempre que no haya señales que indiquen lo contrario.

c) Sobre ambos lados.

17. ¿A cuántos metros de la línea de edificación de las esquinas puede estacionar su vehículo?

a) 10 metros

b) 8 metros.

c) 5 metros.

18. ¿Cuál es la distancia mínima que debe existir entre vehículos estacionados?

a) 10 centímetros.

b) 30 centímetros.

c) 50 centímetros.

19. Sus obligaciones al ser adelantado por otro vehículo son:

a) Ceñirse a la derecha y hacer señales con el brazo.

b) Tocar bocina y disminuir la velocidad.

c) Mantener su velocidad y ceñirse a la derecha.

20. Usted enfrenta la luz verde del semáforo y la calzada de la cuadra siguiente está completa con vehículos detenidos:

a) Usted avanza lentamente procurando quedar fuera de la intersección.

b) No entra en el cruce hasta tener espacio suficiente que le permita quedar fuera del cruce.

c) No entra al cruce hasta que la cuadra siguiente esté desocupada.

21. En los caminos los vehículos deben estacionarse en:

a) El costado derecho de la carretera.

b) Sobre la banquina derecha y sólo en casos de emergencia.

c) Sólo sobre el lado izquierdo.

22. Usted se aproxima durante la noche a un cruce de calles sin semáforo ni agente de tránsito que regule la circulación, ¿qué debe hacer?

a) Cambiar a luz de estacionamiento para no encandilar.

b) Mantener la posición de luz baja (de alcance medio).

c) Anunciar con guiños de luz su proximidad al cruce.

23. Usted transita por una calzada con doble sentido de circulación y tres carriles de cada lado. Ocupa el carril central para:

a) Adelantar a otro automóvil.

b) Circular más rápido.

c) Adelantar o girar a la izquierda.

24. Usted quiere estacionar su vehículo en una calle donde solamente hay un solo espacio. ¿qué debe hacer?

a) Entrar despacio hacia adelante en el lugar.

b) Entrar con cuidado marcha atrás.

c) Abrir la puerta y observar el tránsito antes de estacionar.

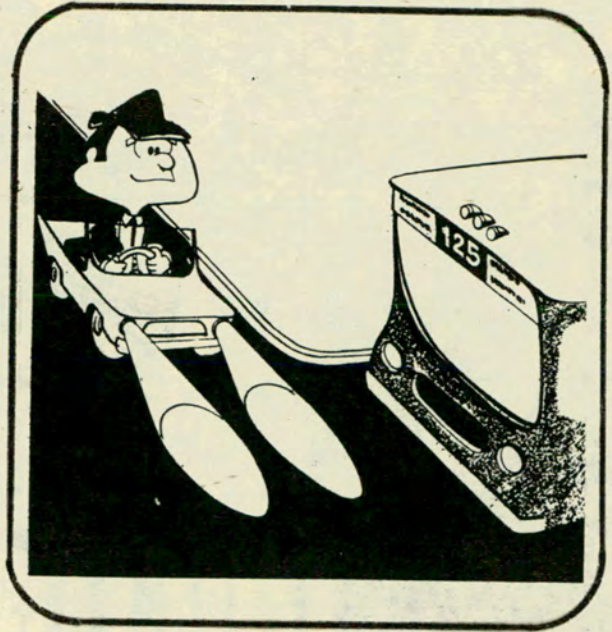
25. Siendo las 8 horas, usted está delante de una señal con la siguiente leyenda: "Prohibido estacionar de 7 a 10 horas". Esto significa que:


a) Puede permitir el descenso de un pasajero y continuar la marcha inmediatamente después.

b) Puede dejar que descienda un pasajero y esperar en su automóvil con el motor en marcha.

c) No puede detenerse para que descienda el pasajero.

Las respuestas correctas se hallan en la página 204.





LA CONDUCCION NOCTURNA

LA CLAVE PARA EVITAR PELIGROS: VER Y SER VISTO

La conducción nocturna puede resultar una experiencia atormentadora aun para el mejor volante. Las probabilidades de sufrir un accidente —inclusive mortal— son 2 1/2 veces (250 %) mayores cuando se conduce de noche que cuando se viaja a la luz del día. De todos modos, sin contar con la posibilidad de accidentes, en esas circunstancias el conductor está bajo una tensión constante y creciente, que puede llegar hasta el agotamiento.

El problema crítico que se presenta durante la conducción nocturna estriba en la disminución de la visión que sufre todo el mundo en ausencia de la luz natural, solar. Aun con los órganos normales, los ojos pierden por lo menos el 25 % de su eficiencia, y si el conductor padece de algún defecto de esos órganos, la pérdida puede llegar al 40 %.

Para compensar esa deficiencia nocturna, el conductor se ve forzado a extremar su atención y estar constantemente alerta, lo que a menudo le resulta difícil por diversos motivos. Por ejemplo, en la mayoría de los casos el viaje nocturno comienza poco después de la puesta del sol, al término de la jornada habitual, es decir, cuando el conductor está fatigado por las tareas realizadas o por el día de recreación —aunque esto pueda parecer paradójico—, lo que coloca sus facultades físicas

y mentales por debajo del nivel normal.

La clave del procedimiento, digamos, que permite superar esos inconvenientes de la conducción nocturna, está en ver y ser visto, y para ello siempre debe tenerse presente que también la visión de los otros conductores en la ruta está disminuida y es imperfecta. Vamos a enumerar, a continuación, algunas ideas que puedan ser útiles para mejorar las condiciones en que debe desenvolverse el conductor en la oscuridad.

1) Conserve todos los vidrios y espejos del coche impecablemente limpios, sin mancha alguna. Esto se refiere a ambas caras del parabrisas, a las ventanillas y al vidrio posterior, al o a los espejos retrovisores y, especialmente, a los propios anteojos del conductor, si los usa. El polvo o la suciedad, las finas películas o manchas de aceite —y aun las de agua—, pueden dañar seriamente la percepción de las cosas.

2) Evite fumar y/o tomar bebidas alcohólicas. Ambas cosas reducen la agudeza visual.

3) Reduzca las luces que iluminan el tablero de instrumentos; esto mejorará la percepción de los objetos exteriores.

4) Si su coche está equipado con espejos retrovisores contra el encandilamiento,

empleelos para reducir los reflejos de las luces frontales de los vehículos que vienen atrás.

5) No use anteojos contra el sol (oscuros) para disminuir el impacto de las luces de coches que vienen en dirección contraria a la de usted. Los cristales oscuros reducen la iluminación de sectores importantes que ya de por sí están mal iluminados ante el conductor. Si le molestan mucho las luces de los faros frente a usted, desvíe durante unos pocos segundos ligeramente su mirada hacia un costado y trate de percibir las marcas de la senda rutera que usted está siguiendo, para no desviarse.

6) La luz alta de sus faros ilumina mucho mejor el camino que la baja; úsela siempre que sea posible.

7) Hay que prestar extrema atención al cruzar calles, y sobre todo al tránsito posible de peatones; éstos suelen ser difícilmente visibles en la oscuridad.

8) Trate de elegir, si puede, los caminos que le son más familiares y conocidos, los que están mejor iluminados y donde puede haber menos zonas edificadas o en construcción.

Además, como hemos visto, se debe facilitar a los otros conductores la visión del coche que se conduce. Los siguientes consejos pueden ser útiles para este fin:

1) Asegúrese que todas las luces de su coche —inclusive las de freno y las de giro— funcionan debidamente, y que los faros delanteros estén bien alineados.

2) Encienda las luces de su coche antes que oscurezca; las horas del crepúsculo pueden ser tan peligrosas como las de oscuridad total.

3) Baje sus luces delanteras a distancia suficiente del vehículo que viene, para no deslumbrar al conductor que se acerca. Si éste no procede del mismo modo, mueva sus luces de baja a alta varias veces, para llamar su atención. Nunca trate de devolverle su inconducta en la ruta.

4) Use las luces de giro no solamente para entrar o salir del camino, sino también cuando va a cambiar de senda en la misma ruta (entre nosotros, conviene hacerlo también cuando, por ejemplo, va a desplazarse para adelantar a otro vehículo).

5) Evite giros o maniobras bruscas. Recuerde que es difícil apreciar la velocidad y la distancia —de otro vehículo— en la oscuridad, y debe preverse que las reacciones del otro conductor pueden no ajustarse ni responder a los repentinos cambios de dirección o velocidad que usted pueda realizar.

(Adaptado de Motorland)

CAPITAN DE NAVIO
RECAREDO VAZQUEZ:

"Debemos Reducir Nuestro Déficit Vial"

Importantes declaraciones del secretario de Estado de Obras Públicas y Transporte. "Las obras viales en marcha cubren todo el territorio nacional." El Plan 1971-1975



"Las obras viales en marcha cubren todo el territorio nacional. El monto del conjunto de obras que actualmente se realizan supera los 700 millones de pesos (70.000 millones de pesos moneda nacional)", dijo a AUTOCLUB el secretario de Estado de Obras Públicas y Transporte, capitán de navío (R) Recaredo Vázquez. "Entre ellas, puede señalarse especialmente el puente Chaco-Corrientes, con un puente principal de 510 metros de largo, acceso desde el Chaco de 826 metros y acceso desde Corrientes de 330 metros. El monto total de esta obra es de 95 millones de pesos (9.500 millones de pesos moneda nacional)."

Y agrega el secretario de Obras Públicas y Transporte: "También merece destacarse la importancia del grupo de obras que se realizan en la ruta 34, en los tramos faltantes entre Rosario y Santiago del Estero, tramos que totalizan 439 km. El monto de estas tareas demandará un total de 78 millones de pesos ley. Tanto la ejecución del puente como de la ruta 34 permitirán una conexión vial más rápida y directa entre el Noroeste, el Nordeste y la zona pampeana.

"Tiene también interés, por sus proyecciones la vinculación interregional, el grupo de obras en la ruta 7, entre Laboulaye y Villa Mercedes, con una longitud de 201 km y un monto total de 43 millones de pe-

sos ley —expresa Vázquez—. Estas obras servirán para vincular más directamente Mendoza con el Litoral, permitiendo la interconexión de importantes poblaciones en el sur de Córdoba, que actualmente se encuentran desconectadas. Están en marcha, además, diversos tramos de la ruta 7 entre Mendoza y el límite con Chile, que permitirán en breve término la vinculación por pavimento entre Mendoza y Valparaíso y la red principal de Chile.

"Las rutas 251 y 3 también se están actualizando —dice nuestro entrevistado—. Sobre todo en los tramos entre Río Colorado y San Antonio Oeste, y entre esta última localidad y Arroyo Verde, en Río Negro, y entre Uzcudum y Comodoro Rivadavia, en Chubut, las que unirán más rápida y eficazmente la Patagonia con el resto del país."

Las obras provinciales

"Las obras que se realizan sobre las redes viales provinciales son atendidas por las Direcciones Provinciales de Vialidad", explica nuestro interlocutor. "La longitud del conjunto de redes viales primarias provinciales es de unos 70.000 km. Aquellas reparticiones efectúan también una serie de

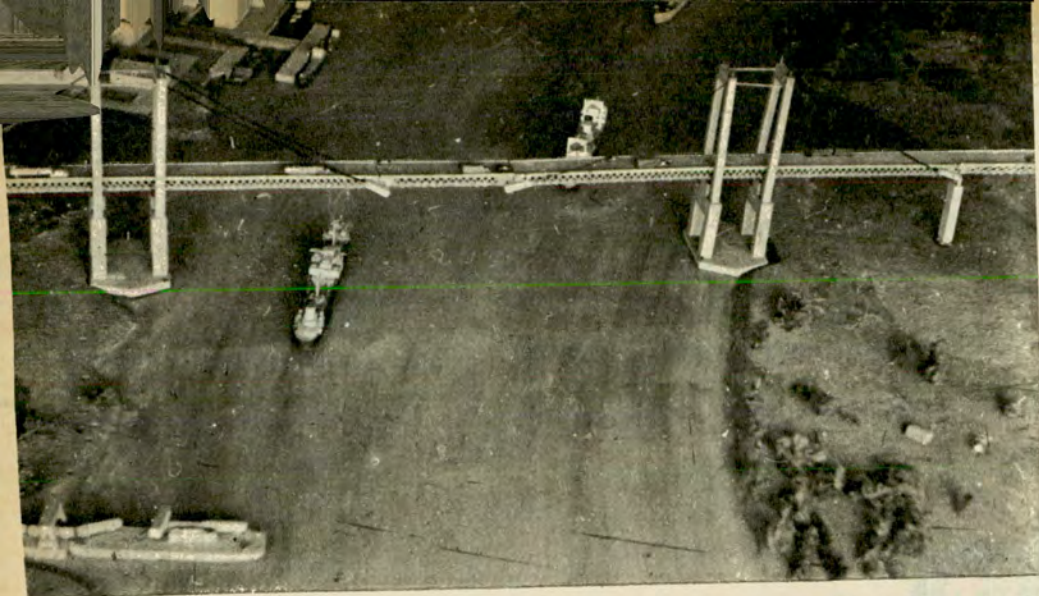
obras importantes, entre las que cabe destacar, por su magnitud, la autopista Rosario-Santa Fe, cuya ejecución se efectúa con fondos de la provincia de Santa Fe y aportes de la Dirección Nacional de Vialidad.

"En estrecha coordinación con la provincia de Buenos Aires —agrega— se está gestionando apoyo financiero para la autopista La Plata-Buenos Aires."

El próximo quinquenio

"Con relación a las perspectivas para los próximos años, se ha efectuado un cotejo entre las inversiones que el país debió realizar en materia de vialidad en los últimos 35 años, y se verificó que, en relación a países de estructura geoeconómica similar, se ha dejado de invertir una suma que equivale a una longitud de 75.000 km de caminos pavimentados", expresa el capitán Vázquez. Y agrega: "Se estima que esta situación debe ser revertida en los próximos años, a fin de reducir ese gran déficit vial, que se manifiesta tanto en las redes nacionales como provinciales.

"La Dirección Nacional de Vialidad —explica— ha licitado ya la ejecución del complejo vial-ferroviario Zárate-Brazo Largo, que será el nuevo punto



Un aspecto de la maqueta de las obras a realizarse en Zárate-Brazo Largo.

de conexión de la Mesopotamia con el resto del país." (Ver, en recuadro, las especificaciones técnicas de esta trascendente obra.)

"Los conjuntos de obras más importantes que se realizarán en el próximo quinquenio comprenden la ejecución de la nueva ruta 14, que a lo largo del río Uruguay unirá Posadas con Zárate; la autopista Garín-Campaña y San Nicolás-Rosario, con lo que se complementará la unión entre Buenos Aires, Rosario y Santa Fe por medio de una autopista. También se prevé la ejecución de la autopista San Martín-Mendoza y la autopista de acceso sur en Mendoza; obras en la

avenida de Circunvalación de Córdoba-Santa Fe-Rosario; tramos de autopista en la zona próxima a Rosario, siguiendo el actual recorrido de la ruta 9; ensanche de la avenida General Paz con diez trochas, en el tramo comprendido entre Avenida del Libertador y el Acceso Norte y luego con seis trochas más.

"Además, siempre en el Plan 1971-1975, que prevé la iniciación de 15.000 km de obras de pavimentación y mejoramiento, deben mencionarse —agrega el secretario de Obras Públicas y Transporte— la remodelación del Acceso Norte a Buenos Aires, con eliminación de los cruces a nivel; la

ejecución de una autopista de Acceso Sudoeste a Buenos Aires; obras de alto nivel en Florencio Varela; ejecución total de la ruta 3 en los tramos que faltan entre Comodoro Rivadavia y Monte Aymond en el límite con Chile, al sur de Río Gallegos. También es preciso recordar que está prevista la realización de diversos tramos de la ruta 40, en el sur de Mendoza y en Neuquén; la ruta 258 entre Bariloche y El Bolsón, y la ejecución de la autopista Tucumán-Famailá. En mérito a la brevedad —expresa el capitán Vázquez— no se agregan otras series de obras, también de relevancia."

Los caminos y el turismo

"En los planes se han contemplado los factores económicos (o sea la ejecución de obras cuyos beneficios a los usuarios sean mayores que sus costos), factores de desarrollo, factores de integración y factores de seguridad nacional", nos dice el capitán de navío Vázquez.

Le requerimos sobre las relaciones que existen entre las previsiones viales y la promoción turística en el país. "La promoción turística —nos responde— está generalmente dentro de los dos primeros factores a que he hecho referencia. En relación con esto, se realizan importantes obras viales de promoción y desarrollo de zonas turísticas en diversos caminos del país.

EL COMPLEJO ZARATE-BRAZO LARGO

El sistema mixto carretero y ferroviario de conexión de la Mesopotamia con la provincia de Buenos Aires se inicia en la intersección con la Ruta Nacional N° 9 hasta el viaducto de acceso al puente sobre el Paraná Guazú.

El sistema vial comprende la construcción de terraplenes, obras de arte menores y pavimento desde el comienzo del sistema hasta el viaducto de acceso al puente sobre el Paraná de las Palmas. En la isla Talavera, entre los dos ríos, se construirá un solo terraplén común a los trazados vial y ferroviario, ubicándose este último al lado del canal Martín Irigoyen.

La longitud del tramo es de 33.754 m, de los cuales 26.239 corresponden a caminos con pavimentos de concreto-asfáltico en 7,30 m de ancho y 7.515 m integran los puentes y viaductos que se mencionan más adelante.

Para el sistema ferroviario se prevé la ejecución de terraplenes y obras de arte menores en una longitud de 35.923 m, de los cuales 25.055 m corresponden a terraplenes y 10.868 m a puentes y viaductos.

La construcción de terraplenes, obras de arte menores y pavimento demandará una inversión aproximada de \$ 32.000.000 Ley 18.188 y su terminación deberá cumplirse en un plazo no mayor de 34 meses. Se licita el 15 de octubre.

En cuanto a los dos puentes mixtos carreteros-ferroviarios, uno de ellos se construirá sobre el río Paraná de las Palmas, a la altura de Zárate en una longitud de 917 m y con una altura libre de navegación de 44,20 m sobre el nivel máximo de las aguas.

Los viaductos de accesos carreteros en ambas márgenes de este brazo del Paraná totalizan 2.582 metros, y los accesos ferroviarios llegan a 3.824 metros.

El puente estará constituido por una estructura mixta de acero-hormigón y el tablero carretero tendrá un ancho de 18 metros con dos calzadas de 7,50 m de ancho cada una, separadas por un guardarrueda central de 0,50 m de ancho y dos veredas laterales de 1,25 m cada una. Debajo de este tablero va ubicado el ferroviario, que ha sido diseñado para una sola vía.

Los viaductos de accesos al puente están constituidos por estructuras de hormigón armado y parcialmente pre-comprimidas, habiéndose previsto, para los carreteros, tableros de 10,90 m de ancho y para los ferroviarios de 5 m.

El proyecto también prevé instalaciones de iluminación a lo largo del puente y de los respectivos viaductos, de cabina para el cobro de peaje, y colocación de barandas metálicas e hilos en zonas de terraplenes.

El presupuesto de esta obra asciende a \$ 140.000.000 Ley 18.188 y su plazo de ejecución ha sido fijado en 36 meses. Se licitará el 15 de diciembre próximo.

En cuanto al otro puente sobre el río Paraná Guazú, tendrá una longitud de 917 m y una altura libre de navegación de 44,20 m sobre el nivel máximo de las aguas. Los viaductos totalizan 3.096 m para los carreteros y 5.207 para los ferroviarios.

Las demás características técnicas de este puente son similares a las del puente anterior, y su costo será de \$ 160.000.000 Ley 18.188, con un plazo de ejecución de 36 meses. También se licitará el 15 de diciembre próximo.

Vale decir que, para fines de 1973, se podrá utilizar este cruce para toda clase de transporte automotor en sustitución de las balsas actuales. Los trabajos actuales de enriado y pavimentación de nuevos caminos se contratarán en su oportunidad.

ESTADO ACTUAL DE LA CARRETERA PANAMERICANA EN LA REPUBLICA ARGENTINA

La Red Nacional de Caminos de la República Argentina integra, asimismo, el sistema Panamericano, con rutas que nacen en la Capital Federal y llegan a los países vecinos de Chile, Paraguay, Brasil y Bolivia.

Actualmente estas vinculaciones se realizan a través de recorridos que pueden efectuarse en la mayoría de los meses del año.

De esta forma, la conexión ininterrumpida entre América del Sur y América del Norte, a través de los esfuerzos que actualmente están realizando los países Centroamericanos, será a breve plazo una tangible realidad.

La República Argentina se vincula con:

a) Chile a través de las rutas nacionales 7 y 8, con

desarrollo total de 1.287 km, de los cuales 1.192 km se encuentran pavimentados.

b) Paraguay por las rutas 11 y 9 con un recorrido de 1.258 km, totalmente pavimentados.

c) Brasil recorriendo las rutas 9, 11, 168, 126 (parte) y 127, con un total de 875 km, de los cuales 551 son pavimentados.

d) Bolivia. Este recorrido puede efectuarse por las rutas 9, 34, 9 (con un total de 1.981 km, de los cuales 1.713 son pavimentados).

Asimismo, se puede viajar desde Metán hacia Pocitos por la Ruta 34, en un desarrollo de 372 km, de los cuales 310 km son pavimentados.

"En ese sentido, debo mencionar la ruta complementaria 'd', desde el empalme de la ruta 40 hasta San Martín de los Andes, en la provincia de Neuquén. También está previsto realizar los tramos que faltan en la ruta 12, hasta las Cataratas del Iguazú, en la provincia de Misiones. Asimismo se trabajará en la ruta complementaria 'f', en los sectores que enlazan Villa La Angostura con las nacientes del río Limay.

"Y siempre en vinculación con objetivos de promoción de regiones turísticas, deben mencionarse otras obras que se realizarán en el quinquenio próximo: la complementación del circuito San Martín de los Andes-Villa La Angostura, con la pavimentación del camino que va desde Villa La Angostura hasta el límite con Chile, con miras a una integración turística con el país hermano.

"En la provincia de Río Negro —explícita— se piensa ejecutar la ruta 258, desde Bariloche al Bolsón, ya mencionada, y conectar así las zonas turísticas del sur de Neuquén, oeste de Río Negro y oeste de Chubut. En esta última provincia, sus autoridades están ejecutando, sobre rutas nacionales, una serie de obras viales de gran interés turístico, hasta la zona de Esquel y lago Futalaufquen.

"En cuanto a la provincia de Córdoba, se construirá una autopista entre su capital y Carlos Paz. Además, se mejorará la vinculación entre Blat Massey y Carlos Paz.

"En Mendoza —agrega nuestro interlocutor— se pavimentará la ruta 7, en la cordillera. De esa forma, se logrará un fácil acceso de las corrientes turísticas a esa zona: el camino entre la ciudad de Mendoza y Uspallata, pasando por Potrerillos, se verá facilitado por la construcción del acceso sur a Mendoza."

El capitán de navío Vázquez termina esta rápida revisión con referencias concretas al norte del país: "Se mejorarán —dice— las rutas que conducen a la Quebrada de Humahuaca, para lograr que la vinculación entre Tucumán, Salta y Jujuy se realice por caminos de suaves pendientes, que permitan un tránsito más cómodo y seguro".



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.



LA INFRAESTRUCTURA VIAL ARGENTINA

La infraestructura vial que depende de la Dirección Nacional de Vialidad, tiene una longitud aproximada de 45.000 km, de los cuales 20.000 km corresponden a rutas pavimentadas, 8.000 km constituyen caminos consolidados de tránsito permanente y el resto, 17.000 km, corresponde a calzadas naturales cuyo tránsito está supeditado a las condiciones atmosféricas.

Desglosadas las cifras precedentemente expuestas, cada una de las Regiones en que el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE) ha dividido el país cuenta con los siguientes kilometrajes:

Región Patagónica (Chubut, Santa Cruz, Tierra del Fuego):

Camino pavimentado	1.165 km
Camino consolidado	1.427 km
Camino natural	3.147 km

Región Comahue (Neuquén, La Pampa, Río Negro, parte de Buenos Aires):

Camino pavimentado	3.286 km
Camino consolidado	1.101 km
Camino natural	4.098 km

Región Cuyo (San Juan, Mendoza):

Camino pavimentado	1.824 km
Camino consolidado	673 km
Camino natural	157 km

Región Centro (La Rioja, Córdoba, San Luis):

Camino pavimentado	3.120 km
Camino consolidado	550 km
Camino natural	1.154 km

Región Nor-Oeste (Jujuy, Salta, Tucumán, Sgo. del Estero, Catamarca):

Camino pavimentado	2.407 km
Camino consolidado	2.090 km
Camino natural	3.671 km

Región Nor-Este (Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes y parte de Santa Fe):

Camino pavimentado	1.946 km
Camino consolidado	602 km
Camino natural	3.536 km

Región Pampeana (parte de Buenos Aires, Entre Ríos, parte de Sta. Fe):

Camino pavimentado	5.576 km
Camino consolidado	785 km
Camino natural	1.423 km

Región Metropolitana:

Camino pavimentado	573 km
--------------------------	--------

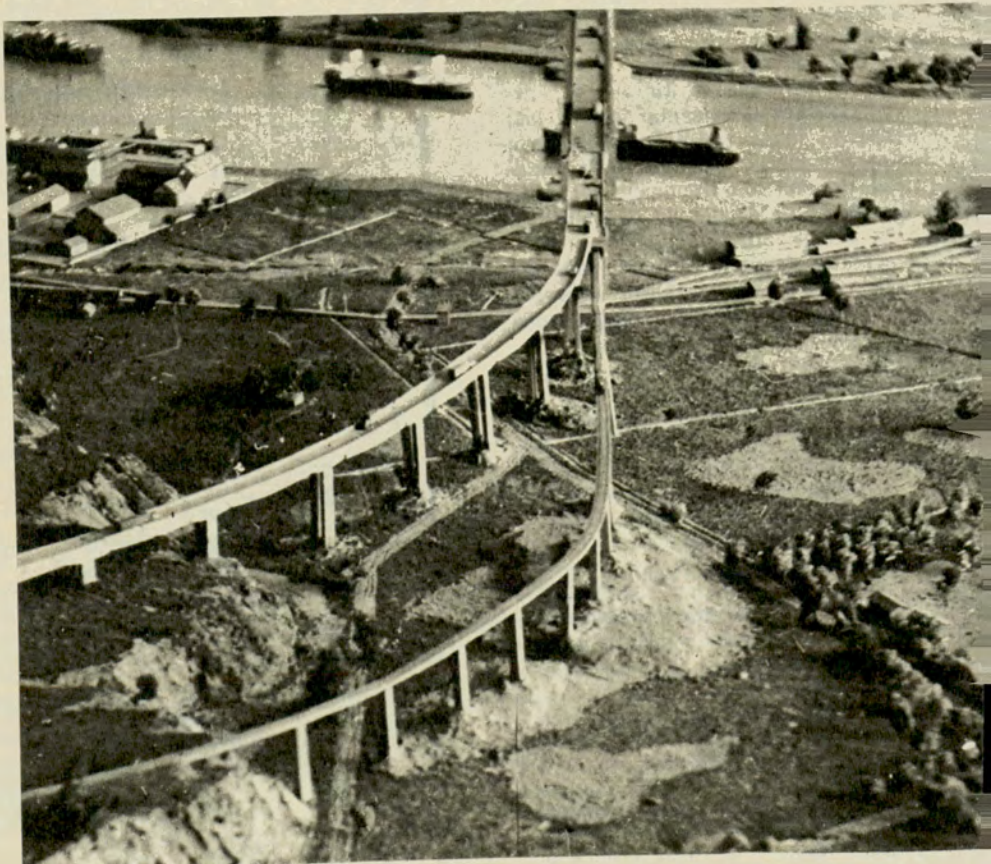
Las redes provinciales tienen aproximadamente 8.000 km de caminos pavimentados, no considerados en la enumeración precedente.

La ley de tránsito

"La necesidad de una ley de tránsito que supla la reglamentación actual, envejecida por la extraordinaria expansión del medio automotor y las formas del transporte de productos no convencionales, es un hecho incuestionable que ha producido notable impacto en las entidades vinculadas con el medio automotor", expresa a AUTOCLUB el funcionario entrevistado. "Esta necesidad —agrega— y la coincidencia de deseos, han hecho posible la elaboración de un anteproyecto de ley de tránsito que contempla todo aquello que sea susceptible de ser mejorado o actualizado en favor de la fluidez y la seguridad en el tránsito.

"Pero es necesario tener en cuenta —aclara— que no será fácil una asimilación de las condiciones que impone la legislación proyectada, por cuanto ésta introduce cambios en cierta medida violentos, y el acatamiento a las nuevas formas reglamentarias, por parte de los usuarios, vendrá acompañado de cierta compulsión, a la que éstos no están acostumbrados.

"No obstante ello, se espera que el destino de la nueva ley sea el de solucionar los imponderables problemas que hoy existen", nos dice el secretario de Obras Públicas. "Deberán adecuarse y aumentarse las formas de fiscalización, porque de ello



"A fines de 1973 se podrá utilizar este cruce para toda clase de transporte automotor, en sustitución de las balsas actuales." Habrá dos grandes puentes.

depende fundamentalmente el encauzamiento de las formas trastornadas por la carencia o insuficiencia de los medios de control indispensables.

"Es preciso comprender cabalmente que el rápido acatamiento de las nuevas normas disminuirá considerablemente los trastornos actuales. En ese sentido —explica— todas aquellas entidades, oficiales y privadas, vinculadas con la actividad automotor, deberán apoyar y difundir los nuevos principios en beneficio del pueblo y, en consecuencia, del país todo. Se confía que las nuevas disposiciones a que hacemos referencia puedan aplicarse en 1971."

Aspectos financieros

En cuanto se refiere a los aspectos económicos de las obras en ejecución (que "actualmente son cerca de quinientas, entre obras nuevas, reconstrucciones y mejoramientos"), expresa el secretario de Estado de Obras Públicas y Transporte: "el total del Plan de Trabajos Públicos ya mencionado, para el presente año, representa casi el 40 % del monto previsto para obras públicas en el presupuesto vigente. Si se consideran, además, las inversiones del Estado, esa proporción es del 15 % del total".

En cuanto a la financiación de esas obras, "la Ley Nacional de Vialidad (decreto-ley 505/58) prevé la formación de un Fondo Nacional de Vialidad —explica Vázquez— constituido por: a) el 48 % del "Fondo de los Combustibles", creado por la Ley 17.597, el que se forma mediante la aplicación de impuestos a la venta sobre todos los combustibles derivados del petróleo; b) impuesto de 0,30 m\$n. por litro de todos los lubricantes destinados a vehículos y motores en general; c) impuesto a las cubiertas, creado por el decreto-ley 505 del año 1958 (se exceptúan las cubiertas para tractores e implementos agrícolas); d) el 15 % del producido del impuesto a los automotores, que establece la ley 18.530.

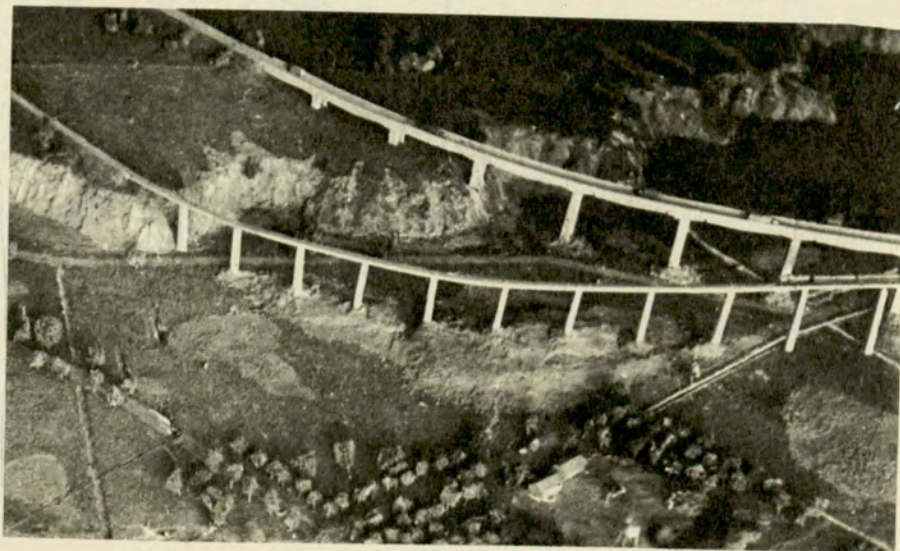
"A su vez —agrega nuestro entrevistado— el Fondo Nacional de Vialidad se distribuye de la siguiente manera: el 65 % se destina a la Dirección Nacional de Vialidad y el 35 % se distribuye entre las Direcciones Provinciales de Vialidad, para ser invertido por éstas en carreteras provinciales complementarias del sistema troncal nacional. Y debe tenerse en cuenta, asimismo —concluye— que la ley 15.274 ha creado un Fondo Nacional Complementario de Vialidad, formado con el producido de otros impuestos sobre las cubiertas (con las mismas excepciones ya anotadas al referirnos al Fondo), que se distribuye así: el 65 % para la Dirección Nacional de Vialidad y el 35 % para las provincias y la Capital Federal." ♠



TRASCENDENTE LABOR REALIZA LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

La Ley de Vialidad (decreto-ley 505/58) establece las funciones de la Dirección Nacional de Vialidad, organismo autárquico que actúa, pública y privadamente, en todo cuanto concierne a la planificación, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos. El Ing. Roberto M. Agüero (foto), Administrador General de la D.N.V., tiene a su cargo la responsabilidad de conducir esa repartición, de tanta trascendencia en el desarrollo vial argentino. Recientemente, la D.N.V. ha planificado la restructuración de la Red Nacional de Caminos y ha elevado al Poder Ejecutivo el correspondiente proyecto de ley. Esta remodelación no alterará la longitud de la red, sino su estructura: transformará el actual sistema, convergente sobre la Capital Federal, en un esquema reticulado que contemple las necesidades de vinculación interregional. Aparte de sus relevantes tareas ejecutivas, la D.N.V. asigna especial importancia al estudio de la realidad vial de nuestro país. En ese sentido, adquiere particular interés la ejecución del inventario vial y de censos coordinados de tránsito, tanto de la red vial como de las redes provinciales. La Argentina se constituirá, de esta manera, en el primer país de Latinoamérica, y uno de los pocos países del mundo, que aplicará en forma coordinada los datos de su estructura caminera. La Dirección Nacional de Vialidad ha proporcionado el material publicado en estas páginas sobre "La infraestructura vial argentina", "Estado actual de la carretera panamericana en la República Argentina" y "El complejo Zárate-Brazo Largo".

Zárate-Brazo Largo (maqueta). Sistema mixto carretero y ferroviario.





CON EL DIRECTOR DEL TRANSPORTE DE LA PROVINCIA DE BS. AS.

Importantes medidas ha adoptado el agrimensor Juan A. Bilbao en procura de soluciones integrales para los problemas del tránsito bonaerense.

Los problemas que afectan al tránsito automotor en la zona periférica de la Capital Federal constituyen uno de los más serios motivos de preocupación para las autoridades nacionales y provinciales.

Un funcionario a quien le cabe sin duda, gran responsabilidad en la tarea de adoptar las medidas necesarias para solucionar dicho problema es el Director del Transporte de la Provincia de Buenos Aires, agrimensor Juan A. Bilbao.

Para conocer el estado actual en que se encuentran los estudios tendientes a resolver, en la medida de lo posible, los problemas generales del tránsito en todo el territorio bonaerense y en forma especial en los accesos a la Capital Federal, AUTOCLUB lo entrevistó en su despacho del Ministerio de Obras Públicas, en La Plata.

Primeramente pedimos al agrimensor Bilbao su opinión sobre las medidas que se proyectan aplicar para regular el tránsito de camiones los días sábados, domingos y feriados.

Al respecto, el funcionario nos dijo: "La Dirección del Transporte del Ministerio de Obras Públicas propició la sanción de la Ordenanza General N° 77 del año en curso, que modifica parcialmente a la Ordenanza General N° 3/66, estableciendo en su artículo 3° que se prohíbe la circulación en ambos sentidos de camiones con capacidad de carga igual o mayor a 2.000 kg los días domingos y feriados, dentro del horario que a tales efectos disponga la Dirección del Transporte de la Provincia de Buenos Aires en determinados tramos de las arterias que constituyen el sistema de accesos a la Capital Federal. Esta norma de regulación ha surgido como consecuencia de estudios y experiencias realizados por esta repartición desde la puesta en vigencia de la Ordenanza N° 3 del año 1966.

"Esas experiencias incluyen, entre otras, la observación constante del desarrollo del tránsito automotor en la red de accesos a la Capital Federal, de manera especial durante los sábados, domingos y feriados en que la congestión de esa red se hace más notable, la realización de censos de vehículos de carga que circulan los días domingos durante las horas pico, el seguimiento de esos mismos automotores para determinar las velocidades promedio de circulación, las detenciones a que se ven obligados y sus causas, etcétera.

"De lo expresado, el organismo a mi cargo ha obtenido como conclusión que el tránsito automotor, dentro de la red vial mencionada, se ve afectado notablemente durante el lapso comprendido entre las 16 y las 20 horas, de los días domingos y feriados, en que se produce el retorno masivo hacia la Capital Federal y el cinturón del Gran Buenos

Aires de los habitantes de esa zona, que aprovechan los fines de semana y días festivos para realizar lo que se ha dado en llamar "mini-turismo". Diversos factores entre los cuales se señala la presencia de numerosos camiones que por su porte, dificultad de maniobra, escasa aceleración, etc., contribuyen en alto grado al congestionamiento de la red.

"Asimismo se ha verificado que la gran mayoría de los camiones que circulan por la Capital Federal hacia el interior de la Provincia transitan vacíos, y que más del 50 % de los que lo hacen en sentido opuesto no transportan productos alimenticios.

"Pese a lo expuesto, y a fin de conocer la opinión que puede merecer la fijación del horario que indica el citado artículo 3° de la Ordenanza General N° 77/70 se ha dictado, con fecha 13/8/70 la disposición N° 10.358 por la que se invita a un grupo de entidades y organismos privados y oficiales a designar representantes para integrar, conjuntamente con la Dirección del Transporte bonaerense, una Comisión de estudios de los problemas referidos precedentemente."

El cinturón del Gran Buenos Aires

"Con respecto al tránsito en la Provincia de Buenos Aires —expresó también el agrimensor Bilbao— es bien notorio que, salvo el cinturón del Gran Buenos Aires, se desarrolla en términos generales con absoluta normalidad. Los trabajos de pavimentación y ensanche de numerosos tramos de rutas nacionales y provinciales por parte de las dos reparticiones viales de jurisdicción en los mismos están contribuyendo eficazmente a facilitar el desarrollo del tránsito automotor en el ámbito de nuestra provincia. Como consecuencia de ello se encuentra a estudio de esta Dirección la posibilidad de elevar a 100 km/hora la velocidad máxima permitida para automotores particulares en varias de esas rutas.

"En la red de accesos a la Capital Federal el panorama no es tan favorable por la incidencia de un grupo de factores entre los cuales debe consignarse en primer término la antigüedad de los trazados, reducida capacidad de las calzadas y poco ancho entre líneas municipales, lo que dificulta el ensanche de las calzadas existentes. Asimismo el alto costo de las expropiaciones que sería necesario efectuar, y el problema social que traería aparejado la demolición de numerosas viviendas construidas en las márgenes de esas arterias, genera una multiplicidad de problemas.

LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA RED DE ACCESOS A LA CAPITAL FEDERAL

Las mayores concentraciones de accidentes ocurren en: Ruta Nacional Nros. 1-2 entre Riachuelo y el Cruce de Florencio Varela; en la Ruta Nacional N° 3 entre el Camino de Cintura y González Catán; en Ruta Nacional N° 7 entre Avda. General Paz y Ramos Mejía; en Ruta Nacional N° 8 entre Avenida Perdiel (Partido de San Martín) y calle Humberto I (Partido de 3 de Febrero) en Ruta Nacional N 202 desde Ruta Panamericana hasta Ruta Nacional N° 8; en Ruta Nacional N° 197 entre Tigre y J. C. Paz; en Avda Pavón entre Remedios Escalada y Calle Oliden de Lomas de Zamora; en Ruta Nacional N° 205 entre Monte Grande y Estación Tristán Suárez.

Dentro del Territorio de la Provincia de Buenos Aires, se registran anualmente más de 10.000 accidentes de tránsito con víctimas, entre las que se tienen no menos de 1.500 muertos y alrededor de 13.000 heridos entre graves y leves. En su mayor proporción estas cifras se integran con personas activas menores de 35 años de edad, circunstancia ésta que evidencia la gravedad del problema. Los perjuicios económicos totales producidos por los accidentes de tránsito, incluyendo los sin víctimas alcanzaron en 1967 a 20.300 millones de pesos moneda nacional.

"Sin embargo debe destacarse que en los últimos años se han realizado numerosas obras, y otras se encuentran próximas a ejecutar, que han contribuido a cambiar sustancialmente el panorama del tránsito automotor en esa red."

El punto crítico

—Se tiene entendido que el punto realmente crítico entre los accesos a Buenos Aires es el de Mataderos. ¿Qué se ha previsto para solucionarlo?

—La avenida Crovara del partido de La Matanza, es uno de los puntos críticos entre los accesos a la Capital Federal. El factor principal causante de esa situación lo constituye la presencia de una gran cantidad de camiones de transporte de hacienda en pie que se acumulan, formando la clásica "cola", desde Avenida General Paz hasta el camino de Cintura, y a veces se prolonga por ésta hasta la intersección con la Ruta Nacional N 3. Esta situación es provocada por el control que se efectúa en la Avenida General Paz y Crovara donde se permite el acceso a la Capital Federal en tandas de 2 a 3 camiones y suficientemente espaciadas para permitir la descarga de la hacienda en el mercado nacional de Mataderos. La solución a este problema será contemplada en el seno de la Comisión referida anteriormente en la que habrá de participar la Dirección de Abastecimiento de la Municipalidad de Buenos Aires.

—Dada la situación actual de congestión que se observa en el tránsito ¿qué medidas tiene previstas para solucionarla?

"El congestionamiento del tránsito automotor —responde el agrimensor Bilbao— en la red de acceso a la Capital Federal se ha aliviado, en parte, en los dos últimos años, con las obras que se han ejecutado sobre dicho sistema y con la acción conjunta del Cuerpo de Camineros de la Policía de esta Provincia y las Direcciones de Tránsito de las comunas que integran el Gran Buenos Aires, bajo la coordinación y supervisión de la Dirección a mi cargo.

"Es evidente que las obras que se realizan sobre la red existente y las medidas de regulación que se adoptan tienden a crear una condición más favorable al desarrollo de la circulación que no constituyen soluciones de fondo.

"Estas han de surgir del adecuado planeamiento de la Red Arterial de la Región Metropolitana. En este sentido quiero destacar que esta Repartición colabora activamente con la Secretaría de Obras Públicas de la Nación (Estu-



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

GOFFRE, CARBONE S.A.

VIAMONTE 1540 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

Y 554



Los accidentes de tránsito ocasionaron en 1967, perjuicios económicos por un valor superior a los \$ 20.000 millones m/n.

dio Preliminar del Transporte), no solamente en la realización de distintas etapas de las tareas sino también integrando la Comisión Asesora del Estudio."

—¿Con qué organismos está trabajando la Dirección de Transporte?

"En los puntos anteriores se indican algunos organismos con los cuales está trabajando la Dirección del Transporte. Cabe agregar a aquellos los siguientes: Administración Nacional de Vialidad, Secretaría de Transportes de la Nación, Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, Dirección de Asuntos Municipales del Ministerio de Gobierno, Región Pampeana (CONADE), Región Metropolitana (CONADE), Ministerio de Bienestar Social de la Provincia, Municipalidades."

Medidas sobre seguridad en el tránsito

—¿Qué medidas se proyecta adoptar sobre seguridad en el tránsito?

"Los accidentes de tránsito constituyen en la Provincia de Buenos Aires un problema socio-económico de primer orden, cuya importancia se acrecienta día a día en forma casi paralela con el aumento de parque automotor y la mayor utilización del automotor que se ha convertido en una necesidad imperiosa en el desenvolvimiento de las actividades económicas, sociales y recreativas.

"Quiero manifestar que la reducción de accidentes no es consecuencia de la aplicación de medidas que den un resultado instantáneo. Se requiere un trabajo constante y progresivo en el desarrollo de acciones de distinta in-

dole que actúan sobre los tres factores primordiales que concurren en los accidentes: camino-vehículo-conductor.

"Sobre los dos primeros factores se puede actuar de manera más o menos inmediata, pero su incidencia como causal de accidentes no reviste la importancia que cobra el conductor.

La señalización y los accidentes

"La Dirección de Transporte —manifiesta el agrimensor Bilbao— está trabajando en íntima vinculación con las administraciones responsables de la infraestructura vial, que son las que realizan los trabajos de señalización, aspecto este prioritario en la reducción de accidentes. La experiencia nos muestra que en todos aquellos caminos donde se han llevado a cabo trabajos de señalamiento siguiendo las últimas técnicas en la materia, se ha operado una sensible reducción de accidentes.

"En lo que hace al conductor, esta Repartición está realizando un trabajo de investigación conjuntamente con el Ministerio de Bienestar Social, sobre los conductores de transporte público de pasajeros, por considerar que además de tener una responsabilidad mayor que los conductores particulares participarían con mayor frecuencia en accidentes. El estudio consiste en la formulación de un diagnóstico sobre la base de entrevistas médicas, psicológicas y la aplicación de pruebas psicológicas y psicotécnicas. Este trabajo, primero en su tipo que se realiza en el país, se encuentra en etapa de elaboración".

Por último pedimos a nuestro entrevistado su opinión sobre la Autopista La Plata-Buenos Aires y su prolongación: La Autopista Costera. Al respecto, el agrimensor Bilbao, repuso: "Con respecto a la Autovía La Plata-Buenos Aires no cabe otra opinión que no sea ampliamente favorable a su concreción. El tránsito entre ambas ciudades se desarrolla actualmente por dos sistemas prácticamente paralelos: la Ruta Nacional N° 1 (Camino General Belgrano) y la Nacional 1-2 que desde Florencio Varela toma los nombres de Avenida Calchaquí, Avda. Mitre, Debenedetti, etc., y la Ruta Provincial N° 14 (Camino Centenario y luego Camino General Belgrano hasta Gerli), cuyas capacidades están prácticamente colmadas y sus posibilidades de ensanche son muy reducidas, aparte de atravesar zonas muy pobladas en las que el incremento de la velocidad directriz implicaría la creación de nuevos y graves riesgos para los usuarios y los peatones.

"El desarrollo urbano alcanzado por el área metropolitana a lo largo de la ribera del Río de La Plata y la zona del Delta, exige contar con obras de infraestructura vial que permita el desplazamiento rápido de usuarios a lo largo de un *corredor costero*. Este hecho implica la necesidad de contar con una obra que además de posibilitar la conexión directa con el centro de Capital Federal, permita una vinculación adecuada de la zona Sudeste de la región con la zona Norte. Esta función la cumpliría la denominada Autopista Costera, que por otra parte es una necesidad para no embotellar tránsito proveniente de la Autopista La Plata en la zona de Avda. Almirante Brown y calle Brasil." ♠

3 CV azam: 116 km/h reales...



...y la sensación de andar siempre por una autopista.

116 Km/h. para llegar "antes de que cierre el Casino". Aunque haya salido tarde. Potencia y pique de sobra, para pasar al frente. Y siempre, debajo, un camino liso como una autopista... aunque no exista camino. Gracias a la inimitable suspensión Citroën, ahora con amortiguadores hidráulicos.

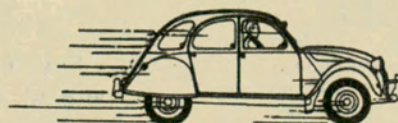
Además, la garra de la tracción delantera, el nuevo sistema de capota plegadiza, el alternador, la extraordinaria autonomía... y muchas, muchas cosas que sólo se descubren manejando un 3 CV azam.

3 CV

azam

Pensado para gente que piensa

Su concesionario Citroën lo invita para una demostración, hoy. Visítelo. Después nos cuenta.



CITROËN

Siéntalo en el acelerador!

**Declaraciones
del interventor en la
Dirección
Provincial de Vialidad,
ingeniero
Silvio S. Macchi.**



Con el propósito de conocer el estado en que se encuentran las obras viales en la provincia de Buenos Aires y las que se proyecta realizar, hemos entrevistado al interventor en la Dirección de Vialidad Bonaerense, ingeniero Silvio S. Macchi.

Respondiendo a una pregunta que le formulamos, el funcionario entrevistado expresó: "El Plan Vial Trienal de Licitaciones de Obras a llevar a cabo por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, ha quedado conformado por ocho obras de reconstrucción y/o refuerzos y/o ensanche de pavimentos existentes, cuyo monto total aproximado asciende a \$ 65.000.000; cuatro obras de pavimentación por \$ 57.910.000; ocho aperturas de traza y construcción de alambrados con un monto total aproximado de \$4.890.000, y la participación en dos convenios por \$ 9.000.000".

—¿A cuánto asciende el monto total de este plan?

—A pesos 137.260.000 Ley 18.188.

—¿Cuánto tiempo demorará su materialización?

—Se prevé materializar el plan en el transcurso del quinquenio 1970/74. Corresponde, por esto, hacer la debida aclaración: Se trata de un Plan Vial Trienal de licitaciones y Quinquenal en su materialización o realización.

Orden de prioridad

—¿Cómo se estableció el orden de prioridad de las obras proyectadas?

—En la elección definitiva de estas obras hubo de amoldarse el aspecto "técnico-económico", que adecuó las distintas prioridades, al de los "recursos financieros" a disponer concretamente. Es oportuno recordar que al efectuarse el estudio de prioridades, se analizaron 58 obras entre pavimentos, reconstrucciones, refuerzos de estructura, obras básicas y aperturas de traza por un monto que superaba holgadamente los \$ 400.000.000.

Las limitaciones de índole financiero, condujeron a la confección de una nómina que, si bien no soluciona en forma integral los problemas infraestructurales viales de la Provincia, no se aparta de los lineamientos básicos que surgieron de aquel análisis, satisfaciendo, al menos en parte, las necesidades más urgentes a considerar.

Luego, refiriéndose a la relación entre el Plan Vial y el Plan de Desarrollo del CONADE, el ingeniero Macchi expresó: "Con respecto a la relación entre el Plan Vial descripto y el Plan de Desarrollo propuesto por el CONADE para el turismo que, para la Provincia de Buenos Aires prevé, entre otros casos, la infraestructura turística del área de influencia de la ruta provincial N° 11, cabe destacar que no obstante las limitaciones antes apuntadas, que culminaron con la reducción de las obras originariamente estudiadas, se trató en primer lugar de obtener las soluciones más inmediatas relacionadas con el aspecto económico de la Provincia y, en particular —agregó— en lo que concierne al traslado más ventajoso de la producción provincial y extra-provincial hacia los distintos centros de consumo y embarque".

Soluciones para el turismo

"Sin embargo, en ningún momento se dejó de lado el aspecto turístico —agregó el ingeniero Macchi— ya que, como puede observarse, además de la apertura definitiva

Plan Vial de la Pcia. Obras por 137.260.000

del tramo de ruta N° 11 Miramar-Mar del Sud, fue asimismo considerado el tramo de esa misma ruta comprendido entre General Lavalle y Mar de Ajó. Contempla además de los accesos a esas dos ciudades —dijo más adelante—, los de los balnearios más importantes situados a lo largo de su trayecto, que se desarrollará muy próximo

a la costa. De esta forma se habrá logrado un importante objetivo turístico, por cuanto al completarse la cinta pavimentada que conecta la ruta nacional N° 2 a la altura de Dolores, con Mar de Ajó, se asegura una continuidad de tránsito permanente hacia y desde las playas de todo el cabo San Antonio, promoviéndose así una atractiva y

PLAN QUINQUENAL DE SERVICIOS: ECONOMICOS - FINALIDAD:

Min. y Rep.	DENOMINACION DEL PROYECTO
Pv	Bolívar - Nueve de Julio - Reconstrucción
Pv	Monte - Gral. Belgrano - Reconstrucción
Pv	Arrecifes - Carmen de Areco. 1er. Tr. - Ensanche y refuerzo de estructura
Pv	Arrecifes - Carmen de Areco. 2º Tr. - Ensanche y reconstrucción
Pv	Carmen de Areco - Chivilcoy. 1er. Tr. Ensanche y reconstrucción
Pv	Carmen de Areco - Chivilcoy. 2º Tr. - Ensanche y reconstrucción
Pv	25 de Mayo - Chivilcoy. 3er. Tr. - Ensanche y reconstrucción
Pv	Caseros - Guaminí - Pavimento
Pv	Gral. Paz - Gral. Belgrano - Apertura de Traza
Pv	Bolívar - Caseros - Pavimento
Pv	Pavimentación Ruta Pcial. 11 - Gral. Lavalle - M. de Ajó
Pv	Ap. de Traza Chivilcoy - Roque Pérez y Accesos ..
Pv	Avda. Gaona de Morón - desde Avda. Vergara hasta Avda. Gral. Paz (por Convenio)
Pv	Puente bajo nivel en vías del Ferrocarril Nac. General Roca en la calle Pasco, de Témperey (por Convenio)
Pv	Ap. de Traza Rivadavia - Carlos Tejedor
Pv	Ap. de Traza Carlos Casares - Lincoln
Pv	Ap. de Traza Vela Pablo Acosta
Pv	Ap. de Traza Roque Pérez - Las Flores
Pv	Pav. Ruta Pcial. 60 Acc. Carhué - Lím. c/La Pampa ..
Pv	Rfzo. de Estructura y Ensanche parcial Ruta Pcial. 63 Dolores - Crotto
Pv	Ap. de Traza Ruta Pcial. 11 Miramar - Mar del Sud
Pv	Ap. de Traza Ruta Pcial. 66 Gral. Pinto (Ruta Nac. 188 - Carlos Tejedor
x	Total programa

de Buenos Aires: pesos ley 18.188

pintoresca zona costera de nuestra Provincia".

Esquema para el año 2000

Con referencia al esquema director para el año 2000, de organización del espacio de la región metropolitana de Buenos Aires, preparado por



DESARROLLO DE BUENOS AIRES 1970-1974

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA VIAL
(en miles de pesos Ley 18.188 de 1969)

Monto del Proy.	INVERSIONES ANUALES PREVISTAS					Ot. Años	Observaciones
	1970	1971	1972	1973	1974		
23.210	10	2.400	6.160	6.160	3.800	4.680	
16.450	10	5.000	4.100	3.000	2.500	1.840	
3.860	110	2.200	1.550	—	—	—	
3.360	110	1.800	1.450	—	—	—	
4.110	10	1.300	2.800	—	—	—	
4.410	10	1.500	2.900	—	—	—	
4.360	10	1.500	2.850	—	—	—	
18.010	10	2.000	6.000	6.000	4.000	—	
390	10	380	—	—	—	—	
22.400	—	920	4.690	5.350	4.720	6.720	
7.500	—	400	6.000	1.100	—	—	Conv. V. Nac. y Municip. Morón
1.200	—	—	84	496	620	—	Conv. Municip. L. de Zamora
4.000	—	—	500	2.500	1.000	—	
5.000	—	—	1.000	3.000	1.000	—	
480	—	—	230	250	—	—	
970	—	—	194	485	291	—	
280	—	—	100	180	—	—	
850	—	—	85	540	225	—	
10.000	—	—	200	3.000	6.800	—	
5.700	—	—	100	3.000	2.600	—	
150	—	—	10	140	—	—	
570	—	—	10	200	360	—	
137.260	290	19.400	41.013	35.401	27.916	13.240	

el CONADE, el Ing. Macchi expresó: "cabe destacar que las obras contempladas en el Plan Vial de Licitaciones 1970/1972 elaborado por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, a llevarse a cabo mediante convenios dentro de esa región, como asimismo las obras actualmente en ejecución o en trámite de iniciación ubicadas en esa área, se adecúan en un todo dentro de los alcances de dicho esquema".

Autopista Buenos Aires - La Plata

"Con respecto al plan de accesos a la Capital Federal y la Autopista Buenos Aires-La Plata —manifestó—, las gestiones se hallan radicadas en el ámbito nacional, por lo que correspondería que a través de las autoridades competentes asignadas para su contralor, sea evacuada la información solicitada".

"Con relación a la citada autopista —expresó finalmente nuestro entrevistado— hallase constituida una Comisión de Autovía, cuya representación en la ciudad de La Plata se encuentra ubicada en la Avda. 53, N° 810; a través de la misma, esta Dirección se halla abocada a la realización de las expropiaciones necesarias para la liberación total de la zona de emplazamiento de esa trascendental obra. A la fecha —aclaró el Ing. Macchi— estimase que desde La Plata hasta Hudson se ha efectuado un 95 % de la liberación de la traza, en tanto que en Berazategui la misma llega a un 60% aproximadamente".

EL TRANSITO EN LA CIUDAD DE



En la Capital Federal circula más de medio millón de vehículos de todo tipo.

Todos los esfuerzos que se realicen para evitar los accidentes serán estériles mientras no se desarrolle una verdadera conciencia vial



Desde 1935 la Policía

Actualmente el índice de motorización en todo nuestro país y especialmente en la ciudad de Buenos Aires ha aumentado de manera notable. El automóvil juega un papel relevante en el sistema de locomoción en particular y en el desarrollo en general. Con este progreso surgen, empero, innumerables problemas, originados por el desconocimiento o inobservancia por parte de los conductores de las disposiciones que rigen el tránsito; por el exceso en la velocidad; por la falta de respeto en los casos en que el peatón tiene prioridad de paso; por ignorar la existencia de las sendas peatonales, etc. Todas estas circunstancias se agravan al ignorar las prescripciones referentes a los elementos de seguridad que debe llevar el rodado, al no tener en cuenta las medidas precaucionales para el ascenso y descenso en los vehículos de transporte de pasajeros, por parte de usuarios y conductores, y al circular por carriles que no son los correspondientes, etcétera.

A todo lo expuesto, es necesario sumar las características particulares de las calles y avenidas de nuestra ciudad, en las que no se revela homogeneidad, resultando la iluminación o señalización insuficiente o atravesada por ramales ferroviarios,

con numerosos puntos de conflicto vehicular en vitales zonas de encuentro. Esto motiva que no se hallen en condiciones de soportar, pese a los trabajos incesantes de adaptación que se realizan aceleradamente, el incremento arrollador y constante del automóvil.

Tareas de la Policía Federal

Este incremento se ve reflejado en las cifras que arroja nuestro actual parque automotor: en nuestra capital circulan unos 500.000 vehículos de todo tipo, debiéndose agregar a éstos más de 150.000 que ingresan diariamente desde el Gran Buenos Aires.

En el año 1966, por imperio de la Ley 16.979, la Policía Federal se hace cargo del control, dirección y encauzamiento del tránsito en el ámbito de la Capital Federal, y ante el grave aumento de los accidentes del tránsito, se disponen servicios para prevenir los mismos.

De esa manera, se practican inspecciones técnicas de automotores, con fines de seguridad del tránsito, y se retiran de la circulación, hasta su reparación, aquellos que no reúnan las condiciones requeridas. Se establece asimismo, servicios para la seguridad del transporte; se

remueven los vehículos en infracción en la vía pública conforme a las disposiciones Municipales en vigencia; se tiende a la educación del conductor y el peatón mediante la implantación de servicios especiales. Con todo ello, se pretende mejorar el comportamiento humano en las calles de nuestra ciudad, con una evidente reducción de los accidentes. Se asegura, en caso de alteración del orden público y siniestros, la libre circulación de los transportes de la Policía Federal y servicios públicos, disponiendo las medidas de encauzamiento del tránsito necesarias a tal fin. La Institución se halla facultada para alterar, en estos casos, los sentidos de circulación y estacionamiento por el tiempo que sea necesario.

También se efectúan estudios de "origen y destino" de la circulación, con lo que se llega a conocer de dónde vienen y hacia dónde van los conductores de vehículos, determinando trayectos para que el tráfico se diversifique hacia otros lugares. Se evitan, así, congestiones en las horas llamadas "pico", etc.

Algunas cifras

Las estadísticas de los accidentes del tránsito nos demuestran que pese a los esfuerzos realizados por la

Policía Federal, los mismos se mantienen en un índice elevado. A continuación detallamos un cuadro comparativo de accidentes ocurridos en 1969 y 1970 (en este último se incluyen cifras desde enero a mayo).

AÑO 1969	
Lesiones	4.887
Homicidios	372
AÑO 1970	
Lesiones	2.071
Homicidios	146

Asimismo, la estadística nos muestra, con respecto al primer semestre del año en curso, que pese a la labor desplegada por esta Institución para disminuir las infracciones de tránsito, éstos se mantienen en un mismo nivel y en muchos casos superan a años anteriores, así vemos que en el transcurso de los meses de enero a junio, las infracciones que más se han cometido son las que a continuación se señalan:

Exceso de velocidad	3.833
Escape libre	1.488
No arrimar al cordón para ascenso y descenso de pasajeros	6.340
Negarse a servir (Taxis)	810
Violar luz roja ..	25.508
Estacionamiento indebido	86.384
Otras infracciones	115.559

BUENOS AIRES

UN INFORME DE LA DIRECCION DE TRANSITO
DE LA POLICIA FEDERAL ARGENTINA



Federal ha encarado intensas campañas de educación vial.

La imprudencia de los peatones incide notablemente en los accidentes.

Causas de los accidentes

Las causas que originan los accidentes del tránsito son varias, pero trataremos de intentar una clasificación por grupos.

1) *Accidentes en los que el factor predominante es la arteria:* Las causas se relacionan con su trazado, visibilidad, iluminación, encandilamiento, ancho, si la misma es de mano única o doble, cruces, humedad, baches, etcétera.

2) *Accidentes en los que el factor imputable es el vehículo:* Estado y conservación de los distintos mecanismos, faros, frenos, dirección, neumáticos, escape, ventilación interior del vehículo, obstáculos que impiden la visión al exterior y otros.

3) *Aquellos en que predominan las deficiencias del conductor:* Adiestramiento del mismo, consumo de alcohol, salud física y mental, impericia, desatención en el manejo, o el incumplimiento de las normas que regulan el tránsito.

4) *Accidentes en los que el factor preponderante se atribuye a la víctima (casi siempre es el peatón):* Las estadísticas mundiales revelan que las muertes y traumatismos diversos de los

peatones triplican a las que padecen los conductores de automotores.

Como se puede apreciar, los accidentes del tránsito, en su mayoría, se deben a deficiencias del factor humano.

La Educación Vial

La *Campaña de Educación Vial*, encarada en nuestro país por la Policía Federal, data del año 1935. En efecto, comenzó durante la gestión del entonces Jefe de la Policía de la Capital, Coronel Jorge Luis García, con la colaboración y el apoyo del *Club de Madres*. Con todo entusiasmo se inició la tarea de enseñar, codo a codo con los maestros, el A B C de la Seguridad Vial.

En esa oportunidad un grupo de niños que vestía uniforme policial, daba la nota simpática y emotiva, llegando en forma directa a los pequeños escolares.

Sucesivas campañas realizadas alternativamente en los años 1936, 1941, 1943 y 1945, permitieron educar a la mayor parte de la población escolar; se contó con la colaboración del Consejo Nacional de Educación, que facilitó el ingreso a todos los establecimientos educacionales.

Con el crecimiento del parque automotor y la evolución de los métodos psicopedagó-

gicos, se incorporó la mujer policía a la enseñanza y difusión de la Educación Vial Escolar, a la par que se extendía su acción a las escuelas particulares, de adultos y de enseñanza técnica. En la actualidad se incluyen conferencias realizadas en fábricas, clubes y programas periodísticos de interés público.

La labor desarrollada hasta la fecha en el presente ciclo, a nivel escolar primario, arroja los siguientes resultados:

Escuelas visitadas ..	438
Alumnos instruidos .	35.481
Alumnos Guías	2.999

Las pruebas de responsabilidad

En otro orden y a partir de 1967 se lleva a cabo certámenes denominados "*Pruebas de Responsabilidad y Seguridad Vial*", cuyo objetivo es incrementar la difusión de las normas de educación vial, premiando al mejor comportamiento en la vía pública y el mayor conocimiento de las reglamentaciones del tránsito. Para ello, el participante deberá cumplir un recorrido prefijado y secreto hasta el momento de la iniciación de la competencia, controlándose en forma visible u oculta las infracciones que se cometieran.

Este tipo de competencia tiene gran acogida en la po-

blación y en los órganos periodísticos, que la denominaron en su oportunidad como la "*Carrera del Siglo*", según publicación aparecida en un vespertino de la Capital el 11 de mayo de 1967.

En el año en curso, dicho certamen se realizó con la colaboración del Rotary Club y del Automóvil Club Argentino. Se repitió el éxito anterior, esta vez con 500 participantes.

Con respecto a la nueva ley de tránsito, que se halla en estudio, la misma sería de aplicación uniforme en todos los caminos y calles de la República Argentina.

Esta ley otorgará a la Policía Federal competencia en todos los caminos nacionales, como así también en la Capital Federal. La Institución tomará participación, asimismo, en los estudios de ordenanzas que regulen el tránsito, conjuntamente con autoridades municipales, provinciales y entes privados.

Para finalizar, debemos formular una advertencia: todos los esfuerzos que se realicen, tendientes a lograr la reducción de los accidentes del tránsito, serán estériles mientras no exista una verdadera *conciencia vial*, que se concertará solamente cuando las disposiciones del tránsito se cumplan independientemente de la presencia policial. ♠

OBRAS ADECUADAS A LA JERARQUIA DE LA GRAN URBE



“La creación, en noviembre de 1969, de la *Dirección General de Tránsito y Obras Viales* —nos dice el ingeniero José P. Trípodí, titular de esa importante repartición de la Municipalidad de Buenos Aires— significó el agrupamiento, en un mismo organismo, de las direcciones de *Ingeniería de Tránsito, Pavimentos y Obras Viales, Alumbrado y Señalamiento Luminoso*. Se ha procurado así centralizar la acción comunal en orden al equipamiento de la vía pública y al ordenamiento del tránsito urbano. Quedan fuera de la jurisdicción de este organismo —explica— en funcionamiento, la conservación y la fiscalización del uso y ocupación de la vía pública.”

Requerimos al Ing. Trípodí sobre los aspectos financieros de la construcción de obras viales. “El impuesto de pavimentación —nos dice— al crear un recurso específico para esa clase de obras, más que limitar la magnitud de las obras a realizar, impone la obligación de reintegrar a la comunidad el importe recaudado en tal concepto a través del mejoramiento progresivo de las calzadas. Hay que tener en cuenta —agrega— que con la recaudación del impuesto de pavimentación se renueva anualmente el 5 % del trazado vial de la ciudad.”

Claro está que las obras requieren una serie de operaciones complementarias. “Para obtener el mejor aprovechamiento —agrega— de los nuevos pavimentos y para facilitar la circulación de peatones y conductores, así como para evitar posibles abusos por las mayores facilidades que ofrecen las calzadas nuevas, se requiere completar la obra de pavimentación mediante el alumbrado, el señalamiento y la demarcación de las vías de circulación.”

Un mensaje a la población

“Una obra inevitable —indica Trípodí— es la pavimentación de calles de tierra y la repavimentación de casi todo el resto de la ciudad, cuyos pavimentos ya han superado con creces la vida útil previsible. En este orden de cosas, el 30 de marzo de este año se anunció un plan de pavimentación que ya está en vías de ejecución”, agrega

nuestro interlocutor, mientras nos señala la documentación pertinente, en la que se detalla los tramos, el número de cuadras a pavimentar, el tipo de pavimento, el presupuesto fijado, las fechas de licitación y las de adjudicación y contratación, en su caso.

Consciente de las molestias que mu-



Obras en la Avenida del Libertador: cruce a bajo nivel en Belgrano.



Aspecto general de la construcción del túnel. La ciudad se moderniza.

El Director General de Tránsito y Obras Viales de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, ingeniero José P. Trípodí, sintetiza las soluciones en marcha.

chas veces ocasionan obras de este tipo, el Ing. Trípodí expresa: "La población metropolitana tendrá que soportar, dentro de pocas semanas, los inconvenientes que ocasionará al tránsito la ejecución de estas obras, pero ello será, obviamente, el sacrificio que exige la ciudad para recuperarse del deterioro que soportan sus calles.

"Y tengamos en cuenta —agrega— que las obras iniciadas, con ser imprescindibles desde hace tiempo, no completan las necesidades de la ciudad. Debemos pensar en grandes soluciones, adecuadas a la magnitud y jerarquía de Buenos Aires."

Soluciones para la ciudad

"A título de ejemplo —nos dice el Ing. Trípodí— podemos citar algunas posibles soluciones adecuadas a la escala de nuestra ciudad, que fueron presentadas por nuestra Dirección al simposio de tránsito recientemente realizado en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. Uno de estos estudios presenta una idea de los problemas que causan las vías férreas que se hallan al mismo nivel de la calzada; en él se recomienda llevar el ferrocarril a desnivel. Desde un punto de vista económico es más barato, en definitiva, que el ferrocarril pase por un túnel y no que deban construirse tres puentes por kilómetro sobre las vías férreas."

Otro de los estudios mencionados se refiere a las autopistas urbanas; en él se recomienda que en el trazado de futuras autopistas no se las considere en forma aislada, sino como formando parte de un sistema de transporte masivo y en conexión, principalmente, con la red de subterráneos. Se presentó, asimismo, en el citado simposio, una investigación sobre el futuro "Comando Centralizado de Tránsito", sistema que permitirá detectar problemas desde un control central, con la posibilidad de corregir automáticamente los desajustes que se produzcan.

También se contempló otro importante aspecto vinculado con el tránsito: el del alumbrado público. De las investigaciones realizadas se desprendieron ciertas conclusiones que vale

la pena conocer. El informe pertinente expresa, en su parte final: "1º) Que la lámpara de incandescencia resulta económicamente inadecuada en instalaciones que deban responder a los niveles de iluminación y relaciones de uniformidad establecidos. 2º) Que la lámpara de vapor de mercurio puede ser utilizada en condiciones económicas ventajosas cuando se trate de proveer niveles bajo o medios. 3º) Que la lámpara de vapor de sodio, alta presión, ofrece las mejores posibilidades desde el punto de vista económico, cuando se trata de proveer altos niveles de iluminación."

La Avenida 9 de Julio

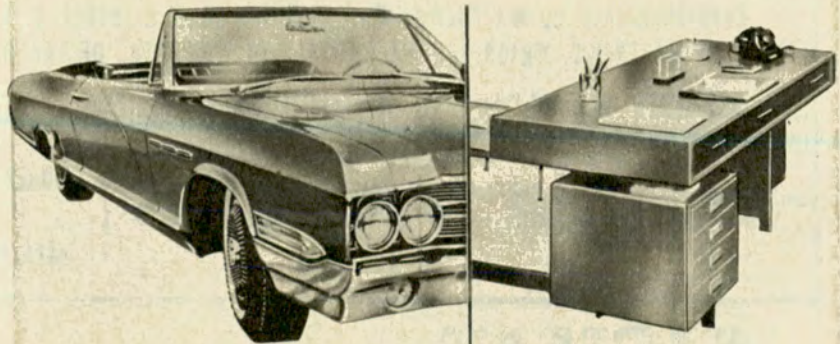
"En el año 1969 se creó la comisión encargada de la coordinación y control del proyecto y ejecución de las obras para la prosecución de la Avenida 9 de Julio, por cuanto, según se expresa en los considerandos del decreto 1.780, del 22 de febrero de 1968 —nos dice el Ing. Trípodí—, la misma constituye una importante vía vehicular y de acceso a la zona Centro, y permitirá a su vez aliviar en forma notoria el problema del estancamiento del centro de la ciudad..."

EL LUSTRE DEBE BRILLAR, PROTEGER Y DURAR

GRUMETE 13

LÍQUIDO CON SILICONES, DEJA UNA PÉLCULA 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.
VIA MONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACIÓN MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



La prolongación de la Avenida 9 de Julio desahogará el intenso tránsito.

Y agrega nuestro entrevistado: "La comisión, integrada por los titulares de reparticiones de la Municipalidad, entre otros estudios realizó el de la traza y características generales del diseño planimétrico, encarándose, como primera prioridad, los tramos que van de la avenida Independencia a la avenida Belgrano, y de la calle Paraguay a la avenida Santa Fe.

"En tanto que se llevaban a cabo las demoliciones necesarias —continúa Trípodí—, se realizaba el proyecto planimétrico y de desagües pluviales en

nuestra dirección general. Fue elevado, posteriormente, a aprobación de la Secretaría de Obras Públicas, juntamente con la documentación necesaria para el llamado a licitación de las obras de los tramos mencionados, excepto la cuadra comprendida entre la avenida Belgrano y Venezuela, donde se preveía la construcción de una playa de estacionamiento subterránea.

"El decreto 3975 de 1970 fijó el día 7 de agosto de este año para la apertura de la licitación, con un presupuesto de 2.811.170,30 de pesos ley. Se pre-

sentaron tres empresas, estando en estudio las propuestas respectivas. El plazo para la ejecución de los trabajos —explica nuestro interlocutor— se ha fijado en cinco meses, y en un año el de conservación después de la recepción provisional."

Conviene tener en cuenta algunos aspectos técnicos de esta importante obra: "El diseño planimétrico comprende llevar a 10,50 m el ancho de las calles laterales. Las tareas comprenden el levantamiento de materiales existentes, movimiento de suelos, ejecución de sub-bases, base asfáltica y carpeta de rodamiento de concreto asfáltico. Las calzadas llevan cordón cuneta integral, y se realizarán las correspondientes obras pluviales. Está previsto, asimismo —explica Trípodí— tender cañerías y ejecutar cámaras para las instalaciones de señalización luminosa, así como realizar la demarcación horizontal con pintura termoplástica".

Y nos dice el director general de Tránsito y Obras Viales de la comuna porteña: "Otras obras de significación surgirán del estudio de remodelación de la zona sud, mientras continúa proyectándose la autopista Perito Moreno y se consideran las bases para definir la remodelación de la zona de Retiro.

"Toda esta acción a realizar debe tener la magnitud exigida por la escala de nuestra gran ciudad, una de las grandes capitales del mundo." ♦

Matthews Wrightson & De Vernisy s.a.

REPRESENTANTES DE MATTHEWS WRIGHTSON & CO. LTD. (BROKERS AT LLOYD'S - LONDON)
Y DE MATTHEWS WRIGHTSON DALBRAITH LTD. (MEMBERS OF THE BALTIC EXCHANGE)

VIA MONTE 840 - 9º PISO

TELEX: CUSUR 012-2008

TEL: 392-4967/1705

Corredores de Reaseguros

CONEXIONES EN TODO EL MUNDO

ASESORAMIENTO TÉCNICO

SEGMAT s.c.a.

VIA MONTE 840 - 9º PISO

Corredores de Seguros

- AUTOMOVILES
- ACCIDENTES DEL TRABAJO
- INCENDIO
- MARITIMOS
- ORNITO
- DANOS
- RIESGOS VARIOS
- ASSEORAMIENTOS Y ANALISIS

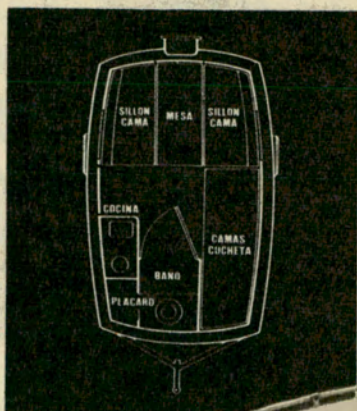
TEL: 392-4967/1705

LAGONO

Para acampantes campantes

CASA RODA - FLOTANTE

BOYITA



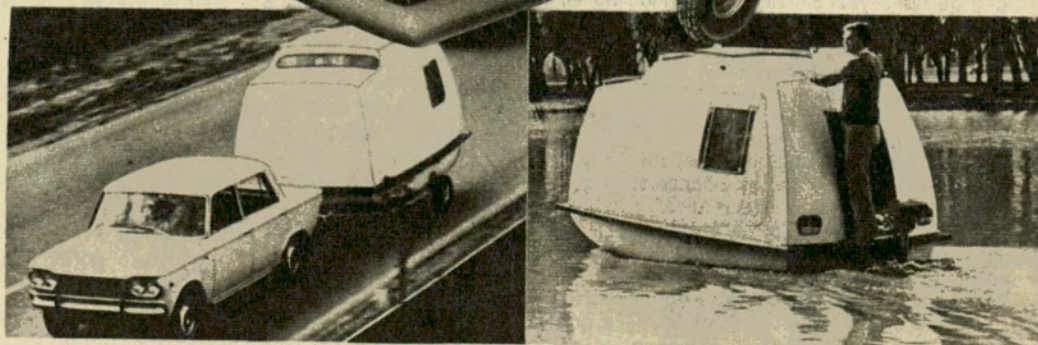
La primera casa anfibia del país, con frescura y calor de hogar. Ideal para cazadores y pescadores "comodones". ¡Disfrútela con su familia y siéntase libre con la casa a cuestas!

- 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

TRIBUNAL DE FALTAS

El presidente del Tribunal de Faltas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, doctor Rodolfo E. del Valle, consultado por AUTOCLUB acerca del problema del tránsito en la Capital Federal, respondió que: "dadas las circunstancias y ritmo creado por el vertiginoso crecimiento del número de automotores, no presenta aspectos cruciales, ni registra extremos que puedan ser considerados como graves dentro del cúmulo de facetas que ofrece el complejo problema dentro de una de las ciudades más populosas del mundo".

Respondiendo a nuestras preguntas, el doctor del Valle, expresó que "tiene confianza en el buen comportamiento general de conductores y peatones dentro del éjido porteño y los considera, en términos razonables, como miembros de un centro urbano en permanente expansión donde se mueven con bastante habilidad".

Acerca de las estadísticas sobre infracciones de tránsito se remitió a las que pusieron en marcha los nuevos sistemas de control y que abarcan un período comprendido entre el 4 de agosto de 1969 y el 31 de diciembre del mismo año. Comprende una primera etapa de 149 días en cuyo tiempo se registraron 100.463 infracciones.

Esta estadística que reproducimos más abajo permite por primera vez, tener conciencia sobre este aspecto, que es un minucioso trabajo elaborado por computadoras. Sorprende que las infracciones por conducir en estado de ebriedad sean solamente 103, sobre un total de más de 100.000 señaladas.

Recordamos al efecto que en recientes declaraciones un funcionario de seguridad en el tránsito de Suecia, estimara que en el país escandinavo alrededor de una tercera parte de los accidentes fatales se debe a la influencia del alcohol. Si bien este porcentaje parece alto —agregó el funcionario— en los Estados Unidos no menos que dos tercios del total de los accidentes mortales se deben a que los conductores se hallaban bajo los efectos del alcohol.

El doctor del Valle, aclaró en ese sentido, que en la Argentina esos porcentajes no revisten esa gravedad, pero que "la estadística no ofrece cifras exactas porque en nuestro país, existe un doble control sobre la ebriedad. El edicto policial establece multa o arresto, y los aplica por su parte, mientras que el Tribunal de Faltas, a los infractores que caen bajo su jurisdicción, los sanciona mucho más severamente: m\$rs. 50.000 a 100.000 e inhabilitación por treinta o sesenta días la primera vez. Estas penas, en caso de reincidencia, son elevadas y la inhabilitación para conducir será definitiva. Para estos casos es necesaria una ley que establezca la aplicación de sanciones a cargo exclusivamente del cuerpo municipal".

"Los conductores en general —dijo en otra parte de nuestro interrogatorio— poseen nociones mínimas y un conocimiento muy superficial de las leyes de tránsito, cuando no se han formado conceptos erróneos, más que nada atribuibles a la falta de fuentes de información. Por otra parte, no existe un reglamento que contenga todas las normas de tránsito, que instruya a los conductores sobre todo el problema en conjunto."

Al ser interrogado el doctor del Valle sobre las medidas más acertadas para disminuir las infracciones, consideró que "fundamentalmente el mejor camino es la educación vial". Estimó como muy meritorio el esfuerzo que realiza la Policía Federal, el Automóvil Club Argentino y otras entidades; pero abogó por "un examen más severo, condiciones más exigentes para otorgar el registro de conductor y sobre todo un conocimiento de las normas de tránsito y más exigencias, en el futuro inmediato, con comprobaciones periódicas para que el examen de capacitación sea eficiente y profundo".

Expresó finalmente el presidente del Tribunal de Faltas de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires que "el examen psicofísico es otra de las exigencias indispensables para otorgar el registro de conductor".

Entrevistamos
en su despacho
al doctor
Rodolfo E. del Valle,
presidente
del Tribunal de
Faltas de la
Municipalidad
de la Ciudad
de Buenos Aires.



Las infracciones determinan la calidad de nuestros conductores

ACTAS INGRESADAS AL SISTEMA (Infracciones de tránsito)

Requisitos de los vehículos	6.089
Documentación	1.662
Circulación	37.111
Estacionamiento	44.600
Conducir en estado de ebriedad	103
Peatones	6
Infracciones no codificadas	6.055
Servicio de automóviles de alquiler	1.948
Transporte de cosas o personas	2.888
Transporte de escolares	1
Total	100.463

Requisitos de los vehículos

Falta de frenos	24
Frenos deficientes	12
Falta de paragolpe delantero	74
Falta de paragolpe trasero	37
Falta de espejo retroscópico	12
Falta de faros delanteros	71
Falta de faros traseros	99
Falta de limpia parabrisas	17
Falta de silenciador	206
Silenciador deficiente	619
Silenciador antirreglamentario	287
Bocina antirreglamentaria	233
Paragolpe antirreglamentario	290
Falta de chapa-patente delantera	797
Falta de chapa-patente trasera	629
Chapa-patente antirreglamentaria	45
Chapa-patente no visible o ilegible	751
Chapa-patente mal conservada	303
Chapa-patente adulterada	6
Falta estampado número de chapa	394
Falta luz stop	113
Falta luces delanteras	200
Falta luces traseras	215
Falta luz chapa posterior	655
Total	6.089

Documentación

Conducir sin licencia	726
Conducir con licencia vencida	175
Conducir con licencia deteriorada	102
Conducir con licencia no correspondiente	187
Negarse a exhibir licencia	103
Permitir manejo a persona sin licencia	236
Domicilio no actualizado	8
Permiso circulación vencido	102
Permiso circulación no correspondiente	16
Permiso circulación adulterado	7

Total 1.662

Circulación

No conservar la derecha	1.555
Adelantarse por la derecha	484
Pedir paso por la derecha	44
Adelantarse en lugar prohibido	210
Manejar con una mano	251
Circular de contramano	2.623
Circular en forma sinuosa	422
Cortar fila de escolares	68
Exceso de velocidad	741
Cruce veloz de bocacalle	973
Giro veloz	448
Disputar carreras en la vía pública	62
Girar a la izquierda en lugar prohibido	943
Obstruir bocacalle	641
No respetar prioridad paso bocacalle	170
No aminorar marcha en senda peatonal	104
No respetar prioridad del peatón	652
Marcha atrás sin causa justificada	316
Retomar calle o avenida	930
Violar luz roja	10.552
No respetar indicaciones agentes	9.346
No efectuar señales, cambiar marcha	258
Detenerse en forma imprudente	173
No arrimar al cordón para ascenso y descenso	2.237
Uso indebido de bocina	1.814



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.



SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

ASEGURAMIENTOS Y SINIESTROS

(SEGURO DE AUTOMOTORES)

PARA FACILITAR SU ATENCION

OFICINA DOTADA CON
COMODIDADES PARA
ESTACIONAMIENTO DE
VEHICULOS EN

ESTACION DE SERVICIO ONCE

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



Circular con luces apagadas	566
Circular con luz deslumbrante	67
No ceder paso	81
No ceder paso ambulancias	78
No ceder paso bomberos	10
No ceder paso policía	84
Uso de la vía pública en forma prohibida	208

Total 37.111

Estacionamiento

Estacionar sobre la izquierda	9.165
Estacionar en doble fila	3.037
Estacionar a menos 5 mts. línea edificación	7.307
Estacionar en lugares prohibidos	15.606
Estacionar en calles señalizadas	7.523
Estacionar alejado del cordón	628
Estacionar empujando vehículos	1.151
Estacionar sobre aceras	1.183

Total 44.600

Conducir en estado de ebriedad	103
Peatones	6
Infracciones no codificadas	6.055

Servicio de automóviles de alquiler

Falta de licencia	108
Licencia vencida	67
Falta estampado licencia	37
Desinfección vencida	1
Seguro vencido	4
Certificado técnico vencido	64
Vestimenta incorrecta	41
Precinto reloj roto	45
Negarse a servir	214
Levantar pasajeros con bandera bajada o enfundada	82
Levantar o dejar pasajero en lugar prohibido	1.153
Hacer de colectivo	33
Tratar viaje	97
Reloj adelantado	1
Cobro indebido	1

Total 1.948

TRANSPORTE DE COSAS O PERSONAS

Falta de habilitación	147
Falta de libreta sanitaria	137
Falta de conexión a tierra (inflamables)	3
Falta de matafuegos	133
Fumar o permitir fumar	85
Uso de radio	39
Circular en zona prohibida	642
Carga y descarga fuera de horario	1.289
Carga descubierta	144
Ocupar lugar no destinado a viajar	186
Falta de estampado de tara	83

Total 2.888

Transporte de escolares	1
-------------------------------	---



Fairlane le da más.
Ford puede...y mejor.





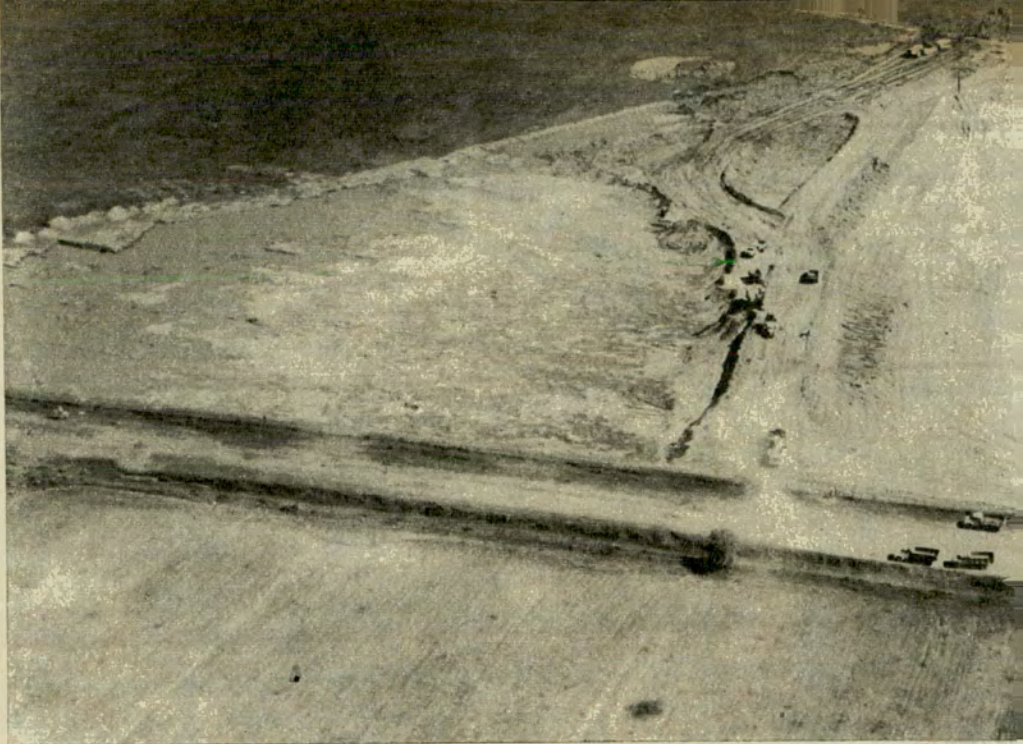
**INGENIERO
RESSIA:
"Formular
planes
de acuerdo
con las
recaudaciones
previsibles"**

Hemos conversado con el ingeniero Armando S. Ressia —que hasta hace pocos meses fuera secretario de Estado de Obras Públicas y Transporte de la Nación— sobre diversos aspectos del problema caminero argentino. Durante su gestión —expresó— "tuvo especial prioridad el desarrollo vial. Se formuló un plan trienal de obras viales, íntegramente cumplido, y se preparó un plan quinquenal, debidamente aprobado, cuya iniciación se concreta a partir de este año.

"Es cierto que el atraso vial es muy considerable —afirmó Ressia—, pero debemos reconocer que el esfuerzo realizado para acercarnos a la meta es también importante. Las cifras necesarias para realizar caminos son realmente elevadas, de manera que debe tenerse especial cuidado, en general, en formular planes acordes con las recaudaciones previsible, para poder así concluir las obras iniciadas. Este es un recaudo muy saludable, por otra parte, para la realización de cualquier clase de obras del Estado."

Las autopistas

Requerimos más adelante al ingeniero Ressia sobre los planes referidos a las autopistas. "Complementando las obras del plan de cinco años —nos dijo—, la Secretaría a mi cargo había previsto la construcción de algunas autopistas, como la de Buenos Aires-La Plata, Arroyo del Medio-San Nicolás, Zárate-Brazo Largo, autopista costera de la ciudad de Buenos Aires, prolongación de la Ruta Panamericana, obras todas esas cuya financiación debía obtenerse por métodos o sistemas no tradicionales y utilizando, en general, lo que se ha dado en llamar el peaje (cobrado directamente por la Dirección Nacional de Vialidad, por un organismo específico o por un concesionario). Entiendo que estas autopistas siguen siendo estudiadas por las actuales autoridades de la Secretaría y que en poco tiempo más estarán en ejecución.

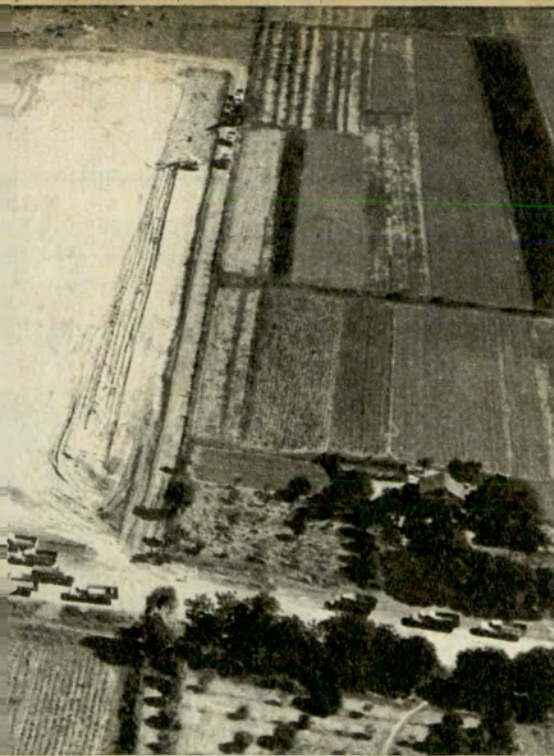


"En realidad, si bien hay una Ley del Peaje, este sistema no se ha puesto en práctica en nuestro país —agregó nuestro interlocutor—. En algunas experiencias (puente sobre el Colastiné, Túnel Subfluvial) se cobra peaje, pero estas obras no fueron concebidas inicialmente pensando en la recuperación total de las sumas invertidas mediante ese sistema."

Ante un nuevo interrogante, el ingeniero Ressia expresó su opinión sobre aspectos jurisdiccionales de las obras de vialidad. "El Estado, a mi juicio, debe centrar su acción principalmente en la red troncal de caminos que vinculan de norte a sur y de este a oeste a todas las regiones del país, sin exclusión, dejando los caminos provinciales a cargo de las respectivas Vialidades, y los locales a cargo de los municipios. Ese es, por otra parte —añadió—, el sistema actualmente en vigencia en el país. La acción a que hago referencia debe incluir obras de gran aliento que han sido postergadas injustificadamente a través del tiempo, por ejemplo la ruta nacional N° 3, o la paralela a la Cordillera de los Andes. Esas carencias en los planes se han ido solucionando paulatinamente."

Formas de financiación

Con respecto a la formas de financiación de esta clase de obras, nuestro interlocutor insistió en la necesidad de analizar, "en primer lugar y con carácter fundamental, cuáles son las zonas que vinculan y el tránsito probable, porque hay obras que deben realizarse *de cualquier manera* para integrar el territorio nacional. En estos casos, se utilizarán recursos del Tesoro Nacional o fondos de la Dirección Nacional de Vialidad. En cuanto a las obras que permiten, por la intensidad de su tránsito, otro sistema de financiación, deben realizarse con el aporte del usuario." Un ejemplo significativo para esta posible financiación es, a juicio del ingeniero Ressia, el de la autopista costera



que, según cálculos de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte, quedaría pagada en once años con el cobro de 100 pesos moneda nacional por usuario.

"El sistema más apropiado, y que se utiliza en todas partes del mundo —insistió—, es el del peaje, es decir, cobrar al usuario por el camino que utiliza. Zárate-Brazo Largo se hace pensando en el peaje."

Requerimos al Ing. Ressia sobre ciertos aspectos técnicos y de política vial extraídos de su vasta experiencia como ex Secretario de Obras Públicas y Transporte y como especialista en la materia. "En general —expresó— y refiriéndome a lo que sería una política apropiada para nuestros sucesivos gobiernos nacionales, una norma básica es no iniciar obras cuya financiación no esté asegurada, pero no dejar de realizar todas aquellas que puedan llevarse a cabo. Es muy importante, en todo momento, incrementar el Fondo Nacional de Vialidad al máximo, para recuperar el terreno perdido con tantos años de inacción en esta materia."

Préstamos de instituciones internacionales

"Pienso que las posibilidades de financiación de obras por parte de instituciones internacionales de crédito (Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento) —dijo nuestro interlocutor— deben ser utilizadas al máximo, ya que con esa colaboración se pueden realizar obras de gran aliento, con pagos convenientes y adecuadas tasas de interés.

"En estos momentos —agregó— se discute con las dos entidades mencionadas la financiación de rutas (la N° 12 y la N° 14) que, juntamente con los caminos de Brazo Largo a Gualaguay y Gualaguaychú, y la prolongación de la Ruta Panamericana hasta Zárate, permitirá en poco años la vinculación directa entre la Capital Federal y el extremo

ALGUNAS CIFRAS

Las cifras de los años aludidos en la entrevista servirán para que nuestros lectores tengan una idea concreta de la marcha de los acontecimientos en esa materia. Conviene recordarlas: en 1966 se realizaron 1.189 kilómetros de caminos; en 1967, 1.954 km; en 1968, 1.174 km; en 1969, 1.308 km. En lo que se refiere a las inversiones realizadas en obras de la red nacional, los montos fueron de 26.000 millones de pesos (moneda nacional) en 1966; 39.000 millones en 1967; 65.000 millones en 1968 y 85.000 millones en 1969.

norte de la provincia de Misiones por una cinta de cemento. Esto se habrá concretado a fines de 1973, si se cumplen los plazos previstos.

"Las discusiones a que hago referencia —explicó nuestro interlocutor— están finalizando. Este año se firmarán los contratos de crédito correspondientes. Cuando esté terminado el complejo vial-ferroviario de Zárate-Brazo Largo, estos caminos serán de fundamental importancia.

"Con el BID se están finiquitando las tratativas para la construcción del puente internacional que unirá Fray Bentos con Puerto Unzué, que será el segundo de vinculación permanente con la República Oriental del Uruguay. El primero será el que una Colón y Paysandú, que ya ha sido adjudicado." ♣

CHEQUE DE VIAJERO A.C.A.



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



Los Cheques pueden ser adquiridos por los socios en las siguientes dependencias del A.C.A.:

Estación de Servicio Central y Casa Central : 3er. Piso (Cap. Fed.)
Avellaneda (BA), Bahía Blanca (BA), Barracas (Cap. Fed.), Belgrano (Cap. Fed.), Caballito (Cap. Fed.), Catamarca, Comodoro Rivadavia (Ch.), Córdoba, Corrientes, Flores (Cap. Fed.), La Plata (BA), La Rioja, Mar del Plata (BA), Mendoza, Neuquén, Olivos (BA), Once (Cap. Fed.), Paraná (ER), Posadas (Ms.), Resistencia (Ch.), Río Cuarto (Cba.) Rosario (SF), Salta, San Carlos de Bariloche (RN), San Juan, San Luis, San Miguel de Tucumán, San Salvador de Jujuy, Santa Fe, Santa Rosa (LP), Santiago del Estero, Tandil (BA), Villa Devoto (Cap. Fed.).

Su cobro en todo el país puede ser efectuado en las dependencias propias del

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
o en Casa Central y Sucursales del
BANCO DE LA NACION ARGENTINA
y Filiales en las Repúblicas de Bolivia, Brasil y Uruguay.

Cada vez con más frecuencia los diarios hacen referencia a un problema derivado de la civilización industrial, que se intensifica notoriamente. "Una capa de humo cubrió la ciudad", fue el alarmante llamado de atención de abril de este año en Buenos Aires, por ejemplo, "Se contamina la ciudad de La Plata", "Encuesta para el estudio de la contaminación del aire", dicen a menudo los titulares. Y abundan las sombrías referencias a ese mismo problema en otros países: "Piden 50 estados de la Unión que se fabriquen automóviles que eviten la contaminación", "El smog amenaza a Santiago de Chile con sus 10.000 industrias y 130.000 vehículos: ahora emplazan a 70 edificios a que dejen de echar humo nocivo", "Smog en Nueva York", etc.

La dramática realidad de un creciente proceso de contaminación del aire que respiran las grandes urbes debe llamar, por cierto, a la reflexión y a la acción. La investigación científica cumple un papel preponderante en la lucha contra el difundido mal. Justamente por eso revisten particular importancia los congresos y seminarios que tengan como objetivo el esclarecimiento de esos problemas.

Curso sobre la especialidad

En los primeros días de setiembre se realizó un importante curso sobre "Contaminación atmosférica por automotores" en Buenos Aires. Fue organizado por el Centro de Investigación de Ingeniería Ambiental del INTI y el Instituto de Ingeniería Sanitaria de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Buenos Aires. Patrocinaron el curso la mencionada facultad, el Instituto Nacional de Tecnología Industrial, la Organización Panamericana de la Salud y la Secretaría de Estado de Salud Pública.

Los objetivos básicos del curso fueron: a) suministrar información sobre el tema a veinte profesionales y técnicos; b) posibilitar que la futura fiscalización que adopten las reparticiones estatales obedezcan a principios similares; c) evitar la compra innecesaria de equipos de toma de muestras y evaluación que no resulten adecuados para el fin a que se destinan, aprovechando al máximo el equipamiento existente.

Con el propósito de con-

CONTAMINACION ATMOSFERICA

Buenos Aires no escapa al problema de la contaminación.



ser el estado actual de las investigaciones que se realizan sobre este debatido tema, hemos entrevistado en la Facultad de Ingeniería al Ing. Jorge Osvaldo Gómez, uno de los profesores del curso, experto del Instituto de Ingeniería Sanitaria, funcionario de la Secretaría de Estado de Salud Pública y especialista en los problemas referentes a contaminación atmosférica por automotores. "Cada tipo de motor de carburación o diesel —nos dice—, contamina el ambiente de forma muy distinta. Los contaminantes del motor de carburación son, principalmente, el monóxido de carbono, óxidos del nitrógeno, hidrocarburos no quemados o parcialmente quemados, partículas de plomo, zinc, carbono, etc. También, aunque en cantidades pequeñas, contiene benzopireno, que es un elemento cancerígeno.

"Los motores de carburación —agrega— emiten esos contaminantes en proporciones mucho mayores que las emitidas por automotores diesel, que a su vez, bajo condiciones de marcha, pueden emitir mayor proporción en partículas carbonáceas, dando origen a escapes mucho más negros y fácilmente visibles (hollín). De ahí viene

el prejuicio contra los motores diesel".

Antecedentes internacionales

"El problema de la contaminación atmosférica por automotores —nos dice Gómez— comenzó a advertirse y a estudiarse con mayor intensidad en Los Angeles alrededor de 1943 y 1944. En esa ciudad, la contaminación se producía generalmente en verano y otoño, cuando la radiación solar llegaba fácilmente a las capas inferiores de la atmósfera, y de día. La causa del fenómeno era la siguiente: la radiación solar actuaba sobre los contaminantes emitidos por los automotores, haciendo que éstos reaccionaran entre sí y produjeran otros contaminantes secundarios. Estos contaminantes secundarios, principalmente ozono, oxidantes varios, peroxi-acetil-nitratos, actúan sobre personas, plantas y animales, produciendo irritación ocular y de la garganta, daños a la vegetación, craqueo del caucho (que se manifiesta en el deterioro de las cubiertas), etcétera.

"En las primeras investigaciones se llegó a la conclusión de que los automotores



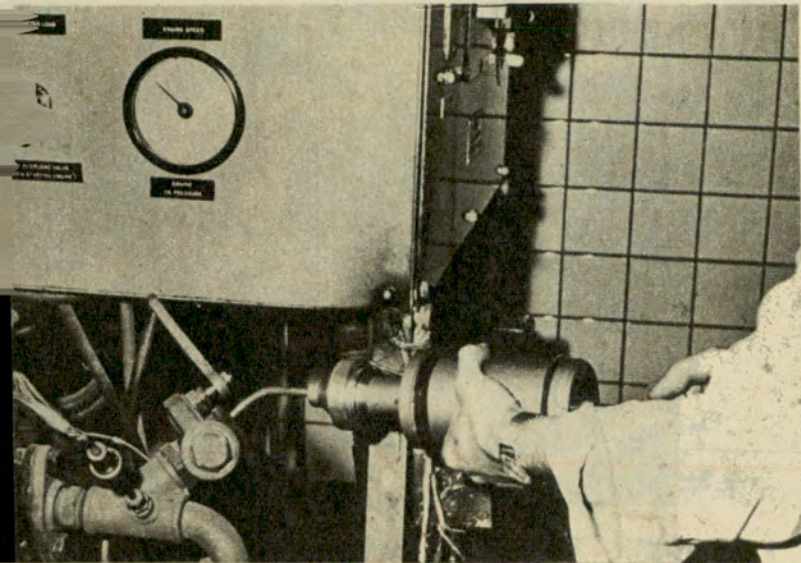
Nuestro entrevistado explicando el funcionamiento de la bomba manual I.I.S.

eran causantes, en un 100 %, de los problemas de contaminación en Los Angeles. Aproximadamente en 1955 se empezó a estudiar más a fondo el problema. En 1961 —agrega el Ing. Gómez— se reglamentó por primera vez el control de los gases del carter y los gases del escape. Estas son las fuentes más importantes por donde contamina un automotor; las otras son el tanque de nafta y el carburador."

Las investigaciones

"Estos antecedentes adquieren gran importancia en las investigaciones que actualmente se realizan entre nosotros, aunque son justamente eso: antecedentes. En la dilucidación de nuestros problemas es menester utilizar métodos directamente vinculados con nuestra realidad. En ese sentido, con auspicio de la Oficina Sanitaria Panamericana (que es la rama panamericana de la Organización Mundial de la Salud) se realizan estudios sobre medición de distintos contaminantes —explica Gómez—. Desde 1967 existen

Ing. GOMEZ: "Lograr un criterio uniforme para el control de contaminantes"



Toma de muestra con la bomba manual en banco de prueba.

carga, con ensayos en bancos de prueba y sobre diversos motores cedidos por fabricantes. También el Instituto ha asesorado a las autoridades municipales y a permisionarios de líneas de transporte, con el propósito de lograr un sistema objetivo de evaluación que permita establecer un criterio de control de los vehículos en servicio.

estaciones permanentes de evaluación de polvo sedimentable, polvo en suspensión y anhídrido sulfuroso.

"Las investigaciones del Instituto de Ingeniería Sanitaria comenzaron con los motores diesel. Al no contarse con aparatos para medición de humos, el Instituto encaró el diseño y fabricación de los mismos, con la colaboración de algunos departamentos de la Facultad de Ingeniería. Uno de esos aparatos se basa en el principio de filtración y posterior evaluación óptica de la mancha obtenida; otro sistema se basa en la absorción que se produce sobre un rayo luminoso cuando atraviesa una columna de humo de escape.

"Más adelante, se midieron humos sobre motores de uso corriente en vehículos de transporte de pasajeros y

"Varios institutos, públicos y privados, dirigen sus esfuerzos a la investigación de la contaminación atmosférica por automotores, tanto en la Capital Federal como en diversos puntos del país.

"Claro está que en las investigaciones que se realizan es muy difícil aislar las fuentes. Por ejemplo, hasta el cigarrillo influye en quienes trabajan en garajes —dice el Ing. Gómez—. Pero la bomba de aspiración manual que hemos preparado permite detectar con bastante aproximación los efectos del humo. Lo importante es lograr un criterio uniforme para el control de contaminantes. Y esa uniformidad, por otra parte, —agrega— es lo que se ha buscado con el curso, en el que participaron profesionales y técnicos que están relacionados con el problema." ♣

solo citroën posee un service total en tapicería...

... primero y único en el país!

Recambio en el acto de: Tapizados, fundas, capotas, costados de techo, alfombras, cubre rueda de auxilio costados de puertas, cubre radiador. Fundas de toallas absorbente de distintos colores.



TAPIZADOS AVENIDA S.A.C.I.F.

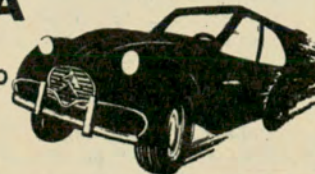
Mariano Acha 2251/53
Tel. Tel. 51-7815 - Capital

SERVICE DE AUTO Sport ARGENTINA
Cons. Oficial S. R. L.
ELECTRICIDAD - CHAPA - PINTURA
MECANICA - ALINEACION Y BALANCEO
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
Esp. y Vehiculos: AV. ALVEAR 1936
Tel. 44-5502/4783 - Bs. As.
Talleres: AERIBENOS 3132
T. E. 701-6727 Capital
AV. DEL LIBERTADOR 6840
T. E. 701-9934 Capital
Descuentos especiales a Socios del A. C. A.

LA COMERCIAL REPUESTOS TAUNUS
WARGES 1155/57 K. E. 58-1259

Basta de fallas con **MIRALLA**

Auxilio Servicio Técnico exclusivo
MIRALLA 1859
Tel. 68-2402



FIAT 600

RENAULT R4 y 4L

CITROËN

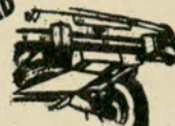
LA CASA DE LAS GUANTERAS

TOTALMENTE METALICAS CON ESPACIO IDEAL PARA LA RADIO DE FACIL COLOCACION

Descuento especial Socios A.C.A.

UNICO FABRICANTE
AV. JUAN B. JUSTO 4935 - Tel. 59-5598
PIDALO A SU SERVICE O CASAS DE ACCESORIOS

MAS SEGURIDAD



PARA SU

RENAULT R4 y 4L

Con coraza protectora de chapa de acero que cubre rueda de auxilio

CONTAMINACION ATMOSFERICA



Dr. JOSE RISPOLI: "SE DEBE DAR UN PLAZO AUTOMOTRIZ PARA QUE

"Las fuentes fijas (incineradores, chimeneas de casas o de fábricas) y las fuentes móviles (automotores) contribuyen, por cierto, a contaminar la atmósfera, pero es su mala utilización, el incorrecto mantenimiento, la causa decisiva en la mayoría de estos problemas", expresó a AUTOCLUB el doctor José A. Rispoli, médico higienista, presidente de la *Asociación Argentina contra la Contaminación del Aire (AACCA)*.

Al respecto, nuestro interlocutor recuerda que "en los Estados Unidos es obligatorio el uso de nuevos motores, con implementos que contaminan menos. No hay que olvidar que a partir del 1° de enero de 1968 se impusieron modificaciones en los automotores, especialmente en el caño de escape, en el cárter y en la carburación. Y a partir de 1971 habrá otras modificaciones similares. En el mismo sentido se trabaja con el petróleo, importante fuente fija de contaminación del aire".

Aspectos urbanísticos

En cuanto a la incidencia del tránsito automotor en la contaminación de las ciudades, insistió el doctor Rispoli en que "no sólo los automotores son los culpables; también influyen enormemente el trazado urbano y las disposiciones legales que se adopten. Los amplios espacios verdes que oxigenan a las ciudades, los espacios subterráneos que sirven para albergar

los vehículos, contribuyen poderosamente a la depuración de la atmósfera. Si se cumpliera estrictamente el precepto de que cada unidad habitacional debe tener su correspondiente cochera, se habría dado un importante paso adelante", agrega nuestro entrevistado.

"La intendencia municipal no se preocupa demasiado por estos problemas. Hay un verdadero clamor público para que la comuna tome medidas, pero no las toma", se queja Rispoli.

Incidencia del Clima

"Las condiciones meteorológicas y climatológicas tienen, asimismo, decisiva importancia en las cuestiones que estamos tratando", explica, señalando un mapa del país. "Una ciudad como Buenos Aires que estuviera emplazada donde hoy se levanta Comodoro Rivadavia, contaría con poderosos vientos que actuarían positivamente para sanear la atmósfera. Esto es un mero ejemplo, que sirve solamente para poner de manifiesto la enorme incidencia del clima. Las condiciones meteorológicas, el viento en este caso, pueden agravar o disminuir los problemas emergentes de la contaminación atmosférica. El fenómeno de inversión termométrica, que se

produce cuando la temperatura asciende con la altura en vez de descender, tiene, asimismo, importancia en los problemas que estamos analizando: en virtud del fenómeno aludido se forma una especie de «paraguas» que impide el ascenso de gases, de esa manera queda «atrapado» el aire."

Requerimos a nuestro interlocutor sobre los objetivos de la entidad que preside. "Nuestra asociación promueve, coordina, organiza, estimula y realiza investigaciones sobre el tema que le da nombre —nos dice—. Sus propósitos son de exclusivo interés público, y sus miembros forman parte, a su vez, de diversas entidades públicas y privadas, científicas, técnicas, etc."

Las Jornadas Rioplatenses

Recientemente se realizaron en Buenos Aires las *Jornadas Científicas Rioplatenses* organizadas por la *Asociación Argentina contra la Contaminación del Aire* y la entidad uruguaya que se ocupa de similares actividades. En dichas jornadas se llegó a importantes conclusiones, entre ellas las siguientes: "Recomiéndase al gobierno la aprobación y promulgación de una ley declarando de utilidad nacional la lucha contra la contaminación del aire, y la posterior designación de una comisión especial, constituida por médicos sanitarios, ingenieros sanita-



RAZONABLE A LA INDUSTRIA ADAPTE LOS MOTORES"

rios, químicos y bioquímicos, arquitectos urbanistas y abogados, para redactar la reglamentación correspondiente.

"Recomiéndase a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y las del Gran Buenos Aires establecer un sistema de control permanente sobre el grado de contaminación atmosférica, con estaciones fijas de control y una computadora central de datos." Con este propósito se elevó a la comuna porteña un posible modelo de control, que tendería a aliviar la situación general.

El doctor Ríspoli explica la necesidad y urgencia de actuar de esa forma en Buenos Aires. "La ciudad está realmente contaminada. Es preciso obligar a la instalación de chimeneas e incineradores con nuevos diseños, con equipos que impidan que salgan afuera el hollín y los gases", afirma. Se refiere más adelante a la preparación del Congreso Mundial que, sobre el tema de su especialidad, se realizará en Washington en diciembre de 1970. "Participarán cuarenta países y diversos organismos internacionales. Argentina integra la comisión organizadora", nos dice.

La encuesta

Interrogamos a nuestro entrevistado sobre los alcances de la encuesta

para el estudio de la contaminación del aire y su efecto sobre la salud, que organizó la AACCA conjuntamente con el Comité Argentino para la Educación Sanitaria de la Población (CAESPO), la Liga Argentina de Lucha contra el Cáncer y otras entidades que han ofrecido su colaboración para la realización de los sondeos. "Los perjuicios de la contaminación sobre la salud se manifiestan en afecciones específicas —nos dice Ríspoli—, sobre todo en dolencias broncopulmonares crónicas. Al respecto, debo señalar que el Automóvil Club Argentino ha prestado absoluta colaboración, permitiendo el encuestamiento y examen de los empleados de playas. Se está realizando la evaluación de ese material.

"Con carácter previo a la encuesta, se han realizado estudios sobre la incidencia de la contaminación en canillitas, floristas y, en general, vendedores callejeros; estas investigaciones demuestran, de manera indudable, la mayor contaminación en las áreas urbanas de intenso tránsito. La encuesta se va a realizar en la Capital Federal, localidades vecinas y en la ciudad de La Plata."

Posibles soluciones

"El problema que estamos analizando es complejo y su solución debe

El uso de automotores, chimeneas e incineradores plantea acuciantes problemas a las grandes metrópolis.

ser encarada desde distintas esferas. Tres son los aspectos esenciales: los que se refieren a la educación sanitaria, que constituye básicamente la tarea de la Asociación —dice Ríspoli—; los que se refieren a la tecnología (que avanza, entre nosotros, pero muy lentamente) y las cuestiones legales. Con respecto a estas últimas, un ejemplo puede demostrar el grado de apatía que reina en la esfera administrativa: por Ordenanza N° 20.091 del año 1962 se concretó un convenio con diversos institutos técnicos para encarar integralmente las soluciones al problema de la contaminación, pero el proyecto no se llevó a cabo. Han pasado ocho años y nada se ha hecho."

Con referencia a las innovaciones en los automotores, expresa nuestro entrevistado que "se debe dar un plazo razonable a la industria para que adapte los motores. No hay que preocuparse tanto por los tapizados ni por el aspecto de los coches, sino por aquellos aspectos verdaderamente esenciales".

Interrogamos al doctor Ríspoli sobre el apoyo que reciben las campañas de la Asociación por parte de las entidades vinculadas con la producción petrolera y con la industria automotriz. "La Cámara de la Industria del Petróleo apoya nuestra acción, pero las entidades vinculadas con la producción de automotores no lo hacen. Se han enviado reiteradas notas a instituciones de ese tipo pero ni siquiera fueron contestadas." ♣

El gran progreso industrial del siglo, basado en la motorización y mecanización, acompañado de un extraordinario acrecentamiento del ruido, ha motivado que éste se constituya en un serio problema social y de higiene urbana.

En un principio se consideró al ruido como un atentado al reposo y a la tranquilidad, pero posteriormente se advirtió que podría ser factor de importantes perturbaciones del organismo. Desde hace 40 años numerosas entidades científicas de muchos países realizaron investigaciones de laboratorio y serios estudios en los individuos sometidos al ruido.

Una vez que se puso de manifiesto que el ruido constituye un problema de graves proyecciones para la comunidad, y que es de absoluta necesidad su control, la mayoría de las naciones se ha ocupado en combatirlo. En nuestro país se ha creado la *Liga Argentina contra el Ruido*, entidad de bien público con personería jurídica, afiliada a la *Liga Internacional* con sede en Zurich.

Es objeto de la Liga obtener un relevamiento de los ruidos urbanos e industriales, lograr información de la acción existente para combatirlos y de los instrumentos legales vigentes, etc. Asimismo, proyecta campañas de educación señalando los graves daños que los ruidos producen en la salud mental y física de la población.

Organización de la Liga

La *Liga Argentina Contra el Ruido* tiene su sede en Córdoba y es presidida por el Ing. Guillermo L. Fuchs. Existe la filial Capital Federal, que tengo el honor de presidir. Es propósito de la Liga ir creando filiales, representaciones y corresponsalías en las poblaciones del país en donde exista el problema, que virtualmente abarca todo el territorio.

Integran la Liga personas sensibles al problema —hombres y mujeres—, profesionales de distintas actividades: médicos higienistas, otorrinolaringólogos, psiquiatras, neurólogos, especialistas en medicina del trabajo, ingenieros, sociólogos, investigadores, técnicos especializados, etcétera.

Actualmente están adheridas a la Liga y representadas en la Comisión Directiva las siguientes entidades: *Automóvil Club, Touring Club, Rotary Club, Círculo de la Prensa, Escuela de Ciudadanía, Guías Argentinas, Amigos de la Ciudad, Liga Pro Comportamiento Humano, Asociación Contra la Contaminación del Aire, Liga Argentina de Higiene Mental y Sociedad Argentina de Sexología*. La Liga propicia la incorporación de personas y de entidades de bien público, clubes, ligas y círculos prestigiosos que, además de sus finalidades específicas, desarrollan actividades en bien de la comu-



"Se aprendió a vivir, pero no a convivir", dice Gotta.



EL RUIDO,

ENEMIGO DEL

hombre moderno

por GUIDO GOTTA

Presidente de la filial Buenos Aires
de la Liga Argentina Contra el Ruido
PARA AUTÓCLUB

ES UN GRAVISIMO Y CRECIENTE PROBLEMA SOCIAL

nidad, como así también representantes de reparticiones gubernamentales, universidades, etcétera.

Desde hace varias décadas entidades científicas de Norteamérica, Francia, Inglaterra, Alemania e Italia, comenzaron a realizar experiencias de laboratorio y estudios en personas sometidas al ruido en distintos ambientes. En este aspecto nuestro país no ha quedado a la zaga. Hay centros o entidades que se ocupan del problema. Citaré el *Centro de Investigaciones Acústicas y Luminotécnicas* con sede en Córdoba, y cuyo Director es el Ing. G. L. Fuchs; el *Bowcentrum* Argentino y otros laboratorios pertenecientes al sistema de INTI; el *Grupo de Acústicos Latino Americano*, con secretariado en Córdoba; cátedras e Institutos dependientes de las Facultades de Ingeniería y Medicina y sociedades científicas. Son numerosos e importantes los trabajos de distinguidos médicos, ingenieros, sociólogos, etc., que han estudiado el problema en ambientes laborales cerrados (fábricas, talleres) y en ambientes abiertos (calles).

Es necesario destacar la preocupación de la prensa y revistas del país, que en editoriales y noticias llaman la atención a las autoridades sobre la gravedad del problema. Es importante hacer notar la sensibilidad y angustia de gran parte de la población, que sufre las consecuencias del ruido.

Perturbaciones en el organismo

Está científicamente demostrado que el ruido exagera las tendencias hacia la excitación, agrava el estado de los ansiosos, tan numerosos en nuestros tiempos, y se opone al restablecimiento de los deprimidos. Las investigaciones han demostrado que el ruido, al obrar permanentemente, daña el sistema nervioso, perturbando las facultades de atención y elaboración, provocando modificaciones en el carácter de las personas que llevan al cansancio y progresivamente al *surmenage* y la neurastenia. Las personas con sistema nervioso frágil son más vulnerables al trauma. Es factor importante de la neurosis colectiva que ha invadido las ciudades.

En establecimientos donde hay mucho ruido, la atención es menor y el número de accidentes relativamente alto. El poder de concentración de los trabajadores intelectuales y su capacidad de producción disminuyen, la ejecución de trabajos difíciles que demanda mayor esfuerzo. Las pupilas se dilatan por efecto del ruido, lo que puede afectar el rendimiento de los trabajos de precisión que obligan a un control visual: torneros, relojeros, cirujanos, chóferes, etc.

Estudios en una fábrica inglesa comprobaron que los tejedores con protectores auriculares mostraron un au-

mento del rendimiento del 12 por ciento. Los efectos del ruido se manifiestan sobre todo en el aparato auditivo. La larga permanencia en lugares o ambientes ruidosos alteran el delicado y sensible aparato auditivo y una sordera parcial o total puede producirse dando lugar a las sorderas profesionales. Existen sorderas profesionales definitivas más o menos graves cuyo número va aumentando con el desarrollo siempre creciente de la industria. Son casi siempre bilaterales. Esto se observa en talleres, astilleros, secciones de banco de prueba de motores; en quienes manejan perforadoras; en los lugares donde los obreros están expuestos a un trauma acústico del orden de los 100 a 120 decibeles. Se establece en 80 a 100 dB el nivel sonoro a partir del cual el ruido empieza a ser nocivo. Un ruido de 160 dB puede producir la rotura del tímpano.

Estudios fisiológicos han demostrado que el ruido provoca vasoconstricción periférica con aumento de la tensión arterial y alteraciones del ritmo cardíaco y aceleración de la respiración. Produce también modificaciones hormonales y de las secreciones digestivas, con trastornos en la digestión.

Aspectos sociológicos y psicológicos

El gran desarrollo industrial del siglo y los aconte-

cimientos económicos, científicos, políticos y sociales que en las últimas décadas conmovieron al mundo, trajeron cambios fundamentales en el modo de vivir. Las poblaciones se desplazaron hacia las grandes ciudades, y en éstas se produjo el abandono de las casas individuales por los edificios de vivienda colectiva. En las ciudades el transporte automotor colectivo aumentó considerablemente; lo mismo ocurrió con el automóvil. La industria proporcionó numerosos inventos, aparatos, artefactos a fin de hacer la vida más cómoda, más agradable y más intensa.

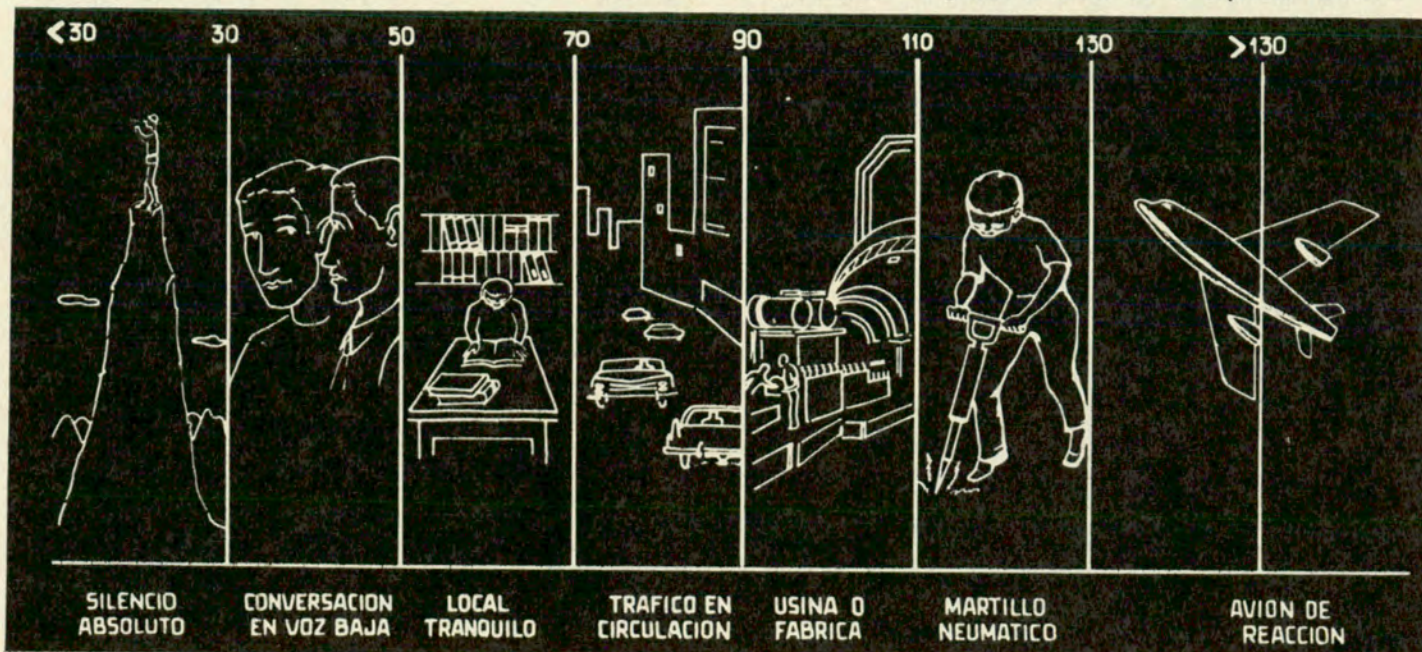
Lamentablemente, el hombre aprovechó el beneficio de todos los factores que le procuraron una nueva manera de vivir, pero descuidó o ignoró el perjuicio que podía significar para la comunidad. Es decir, *aprendió a vivir en el nuevo estilo, pero no aprendió a convivir.*

Modalidades distintas tienen el ruido producido en lugares cerrados, el ruido producido en lugares abiertos y el ruido de los edificios de vivienda colectiva.

Es posible limitar y controlar el ruido producido en ambientes cerrados. La gente está generalmente advertida de su existencia y puede defenderse con protectores auriculares, materiales y elementos absorbentes del ruido, etcétera.

Los ruidos de la calle se producen y atacan de impro-

Desde menos de 30 decibeles a más de 130: la ilustración permite captar los grados diversos de la expresión acústica.



viso. El oído siempre alerta, pero indefenso, es sorprendido, agredido a traición. Los ruidos producidos en las casas de vivienda tienen características comunes a los anteriores. Podrían ser evitados o controlados; pero ello depende de la buena voluntad del vecino.

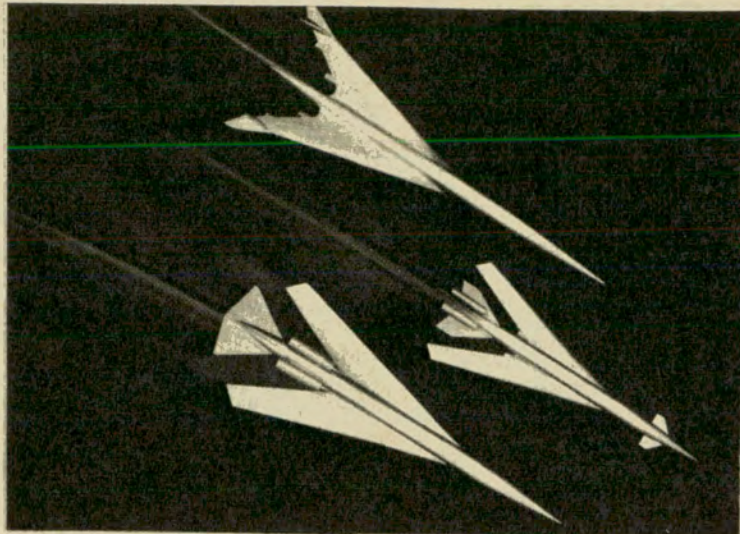
De los muchos ruidos bárbaros de la calle, la bocina es soberana. Su bramido sorprende al transeúnte, atraviesa ventanas y muros y se introduce como un ladrón para ir a torturar a sus víctimas en sus últimos refugios. No se respeta ni la proximidad de los hospitales. Idénticas características tienen los ruidos producidos por escapes libres, motores en condiciones deficientes o especialmente acondicionados para ser ruidosos. En tal estado transitan por la ciudad automóviles, motocicletas, camiones y especialmente colectivos, que hacen largos trayectos con absoluta impunidad.

El problema de Buenos Aires

Muchos millones de ruidos se producen diariamente en Buenos Aires al punto de convertirla en una de las ciudades más ruidosas del mundo. Es lamentable que además de estar los ruidos molestos prohibidos y severamente penados por ordenanzas municipales, en un ambiente de sana convivencia podrían evitarse. Me refiero en especial a la catarata de bocinazos que se desencadena ante cualquier interrupción de tránsito, de los semáforos, ruidos que nada resuelven y que acentúan el clima de desorden y neurosis de la ciudad.

Considerado el ruido como un problema de higiene social, la mayoría de las naciones desde hace años se ha ocupado en combatirlo con sistemas de represión y de educación. En Francia, uno de los países que se ha destacado al respecto, la legislación data de 1881. En Buenos Aires existe una reglamentación bastante completa que prohíbe y castiga los ruidos molestos, en vigor desde el año 1933 (Ordenanza 5388). En su sanción pusieron mucho empeño las autoridades de *Amigos de la Ciudad*. En la reciente reforma del Código Civil se incorporó a la legislación la represión de los ruidos molestos y perju-

Los acelerados progresos de la aviación tienen efectos muchas veces imprevisibles en cuanto se refiere a la incidencia de las ondas sonoras en la vida humana.



diciales. En julio de 1968 se dictó en la provincia de Buenos Aires la ordenanza general N° 27, con la que se pretende la eliminación de los ruidos en ese estado.

Las campañas de represión tendrán que ser permanentes para ser eficaces. En nuestro país ha sido deficiente o nulo el esfuerzo educativo, y en la represión hay muy poco esfuerzo y menos convicción.

Serán necesarias campañas permanentes de educación señalando los graves daños que los ruidos producen en la salud mental y física de la población, merced a notas en diarios y revistas, conferencias, charlas, slogans por radio y televisión, cortos cinematográficos alusivos, leyendas y frases sobreimpresas en la correspondencia y noticieros cinematográficos comerciales, folletos instructivos a distribuir entre los conductores de vehículos, policías, inspectores municipales y población en general. También afiches de distintos tamaños, colocar en carteleros en la vía pública, plazas, vidrieras; calcomanías pegadas en los parabrisas de los automotores; clases educativas en escuelas, colegios y universidades, etcétera.

Aspectos legales

Virtualmente, la totalidad de los ruidos molestos inútiles están penados por ordenanzas municipales.

Se ha dicho que los ruidos molestos constituyen una auténtica *violación de domicilio* y se han señalado los graves perjuicios que ocasionan

al reposo, la tranquilidad y la salud mental y física de la población.

Queda una instancia más; los perjudicados pueden seguir la vía judicial para defender sus derechos, su salud. Y en este procedimiento existe jurisprudencia.

En efecto, el 23 de diciembre de 1931, el juez doctor Varangot dictó sentencia condenando al poseedor de un aparato parlante poderoso a cesar en sus actividades. El pronunciamiento fue comentado con interés por la prensa del país y hasta del extranjero; porque la decisión judicial parecía resolver un problema de interés común a todos los habitantes de los pueblos civilizados. La Liga Argentina contra el Ruido está estudiando la creación de un consultorio jurídico gratuito para orientar a los afectados.

En muchos países, la preocupación de las autoridades y el respeto de la población por las ordenanzas consiguieron que los factores de perturbación desaparecieran en gran parte o, al menos, que no gravitaran mayormente. Lamentablemente nuestra población, a pesar de la rigidez de las ordenanzas, las ignora a sabiendas y las autoridades no han encontrado la forma de hacerlas cumplir. Es notoria la falta de sensibilidad de los responsables y la gravedad que significa el escaso número de agentes de que se dispone para solucionar un problema de tal magnitud. Muchos años hace que vive la ciudad este clima, y no hay duda que con los elementos, procedimientos y estructuras actuales, las cosas seguirán empeorando.

Los colaboradores del Orden

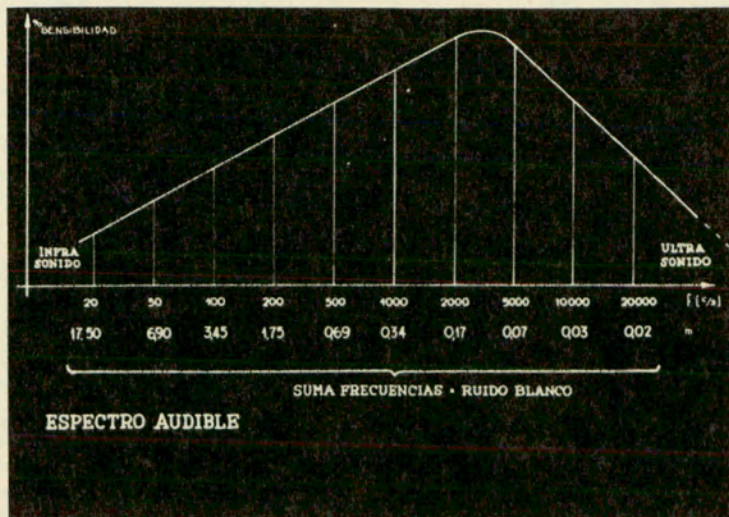
Pero hay solución para el serio problema.

El país cuenta con un gran número de personas sensibles a los problemas de la comunidad. Gente honesta, responsable, serena, que es víctima de ésta y otras enfermedades de la "civilización" y que rechaza este tipo de sociedad en la que los adaptados resultan víctimas. Estos buenos ciudadanos con pasión por la cosa pública, pero marginados de toda posibilidad de actuar, quisieran ser protagonistas y no indefensos espectadores. Desearían estar al servicio del bien público, colaborar con las autoridades en forma absolutamente honoraria y activa para asegurar el respeto y la protección de sus personas y de la colectividad, obligando al acatamiento de las normas de convivencia.

Será necesario aprovechar esa gran riqueza argentina que patrióticamente se brindaría en bien de todos; poner en vigencia, movilizar ese potencial humano, ese rico yacimiento que está inerte y desalentado en la superficie.

Es necesario asociar, nuclear esas voluntades al servicio del país. Es preciso estructurar un cuerpo rigurosamente seleccionado por sus antecedentes, que podría llamarse "Los Colaboradores del Orden" y que, anexo o controlado por alguna de las dependencias del Estado, funcionaría como tantas instituciones de bien público.

El ciudadano munito de una credencial o carnet que lo acredite para poder actuar con cierta respetabilidad y garantía, sentiría acrecenta-



da la responsabilidad de que está naturalmente mudo, al tener la posibilidad de participar efectivamente en la vida de la ciudad. En forma similar cumpliría una tarea educativa en las muchas ocasiones que se le presentaran y, ante casos serios y formalmente comprobados, documentaría la denuncia ante las autoridades. Su actuación no se limitaría a los ruidos; se extendería a las muchas deficiencias, contravencio-

nes, transgresiones que ocurren (tránsito, transporte, higiene, etc.).

Al aportar una estimable dosis de competencia y seriedad, se aliviaría a las autoridades de problemas incontrolables para ella y que son, a veces, relativamente sencillos. Nadie puede dudar que un cuerpo de 5.000 ó 10.000 personas instruidas para esa misión, cambiarían el aspecto que actualmente ofrece la ciudad.

El espectro audible muestra zonas de infra-sonido y de ultra-sonido. Los fenómenos acústicos se vinculan notablemente con el desarrollo y el orden de la comunidad.

zación de la comunidad. Pero actualmente el mundo vive un cambio acelerado y la comunidad debe organizarse con el sentido realista que imponen los cambios.

Hay que confiar en el hombre. La gravedad de los problemas obliga a las autoridades a resolverlos con esa nueva mentalidad. Autoridades y entidades de algunos países y organizaciones mundiales se han fijado como meta para la década del 70 la solución de las agresiones de que son víctimas permanentes las poblaciones.

Es necesario encarar seriamente la protección de la población con la movilización de todos los recursos con que cuenta el país. Es menester organizar la defensa de su salud física y mental, sin temor a vulnerar estructuras envejecidas, insuficientes y, por muchos motivos, ineficaces.

"La salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no meramente la ausencia de enfermedades o trastornos." Esta clara definición de la Organización Mundial de la Salud debe hacernos meditar y actuar en consecuencia. ♣

Por supuesto, que no se trata de imponer una disciplina espartana que ponga trabas a la vida o la libertad de nadie. Se aspira a hacer efectivo el acatamiento de las ordenanzas, y poner orden en el movimiento, establecer el equilibrio de una sana convivencia para beneficio de todos.

Tendrán las autoridades que desprenderse de la desconfianza o prevención que significaría esta nueva organi-

BARDAHL **PODEROSO!**

BARDAHL
MAXIMA COMPRESION

PARA AGREGAR AL ACEITE DEL CARTER DE MOTORES DE 4 TIEMPOS

PRISIONOVILES - CAMIONES - TRACTORES - TORPES - AVIONES - ETC. CON MOTORES NAFTEROS O GASOLEROS

LABORADO CON CONCENTRADO DE ORIGEN NORTEAMERICANO

ARGENTINA

CONTENIDO NETO 500

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

- Logra -en motores nuevos- que rindan los reales HP que poseen.
- Da pique, potencia y asegura máxima compresión, al sellar perfectamente aros y camisas.
- Restituye, por lo mismo, la potencia y energía a los motores gastados.
- Su protección permanente en cualquier condición operativa asegura además una marcha suave y silenciosa.
- Mejora la presión del aceite, aun al más elevado régimen, evitando desgaste y engranamientos.
- Sus moléculas -con atracción polar- proveen una super lubricación permanente que reduce notablemente el desgaste y la corrosión. Ahorrando aceite y combustible.

BARDAHL LUBRICANTES ARGENTINA S.A. - PEDRO I. RIVERA 3454 - TEL. 78-9355 - BS. AS.

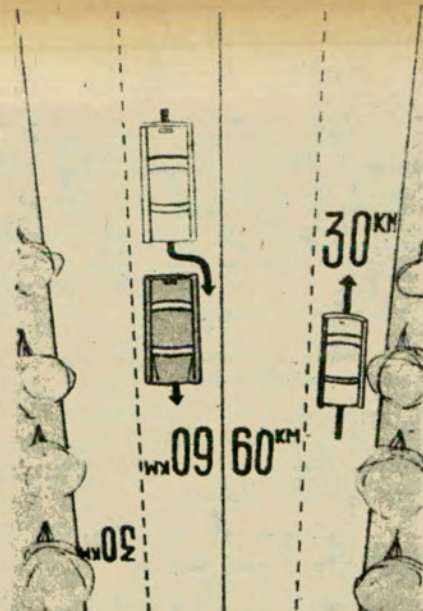
¿ESTA USTED SEGURO DE SER UN BUEN CONDUCTOR?



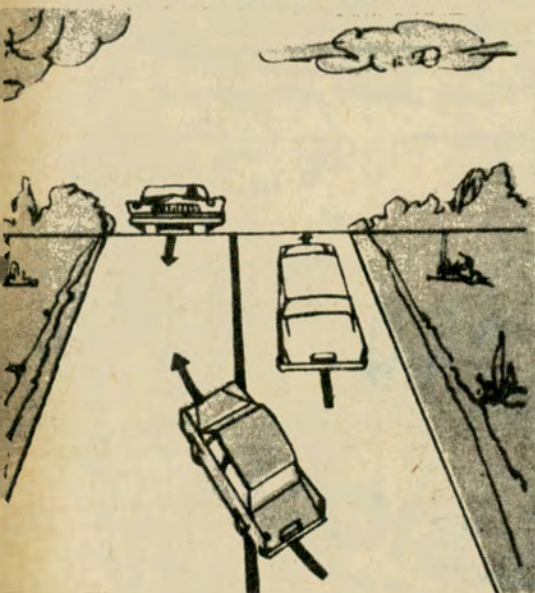
—Como norma elemental de conducción, el volante debe mantenerse firmemente asido con ambas manos.

El tema de esta pregunta pocas veces es recordado por el automovilista en general. Sin embargo, a pesar de la experiencia, que en muchas oportunidades está basada en largos años de estar sentado frente al volante, resulta interesante efectuar periódicamente la memorización de algunos requisitos que determinan el ser considerado un buen conductor. Conviene repasar, de tanto en tanto, esos detalles que parecen mínimos, pero que en conjunto establecen la capacidad que debe poseer todo automovilista.

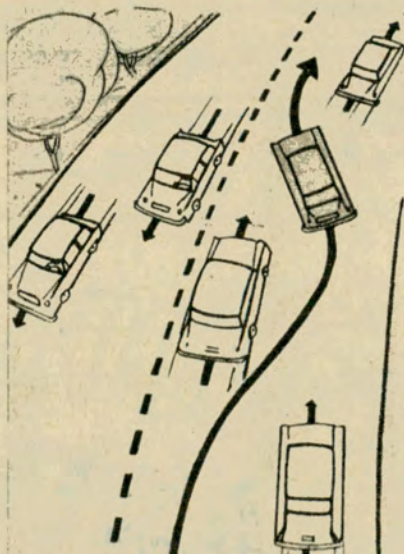
En esta página damos algunos consejos que en forma permanente son difundidos por el Automóvil Club Argentino. ▲



—¿Cede inmediatamente el paso por la izquierda a quien lo solicita?



—No intentar adelantarse a otros vehículos en cuestas o curvas.

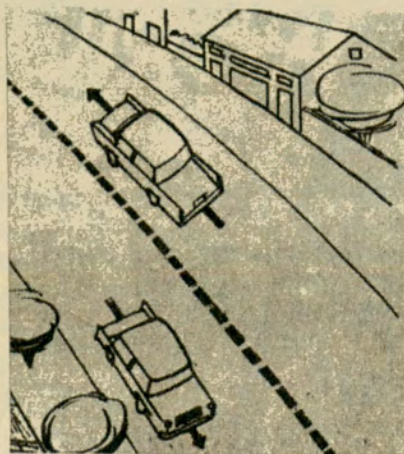
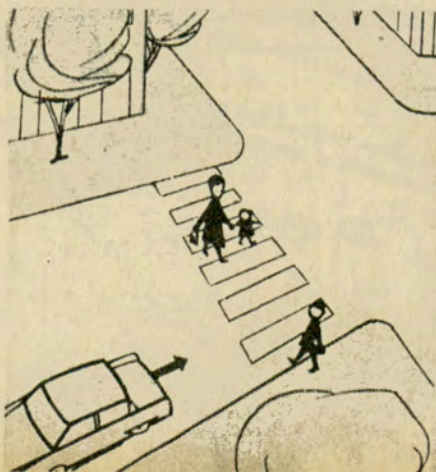


—¿Se mantiene en su banda de circulación, evitando avanzar en zigzag?



—No adelantarse a otro vehículo en caminos de tierra, cuando la polvareda le impide clara visibilidad.

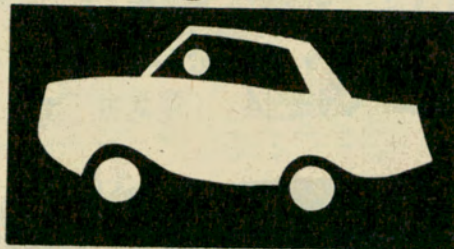
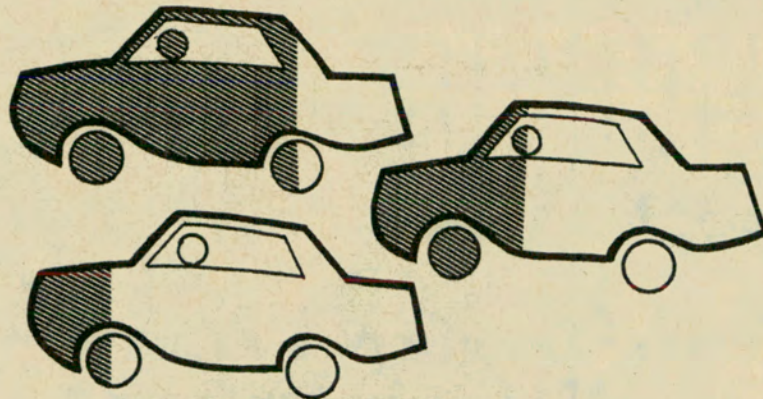
—¿Respetar la prioridad de paso de los peatones en las esquinas?



—Conducir con suma prudencia en días de niebla o lluvia.



—Evite distraerse mientras conduce.



ASEGURE SU AUTOMOVIL

A TARIFAS Y FRANQUICIA QUE BRINDAN
UN POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO



SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

POLIZA

1

**ROBO O HURTO,
INCENDIO,
RESPONSABILIDAD
CIVIL HACIA TERCEROS
Y DESTRUCCION TOTAL**

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 país sobre el
vehículo de su interés,
capital asegurable, prima anual o
en cuotas y riesgos que cubren.

1er SIMPOSIO



DE INGENIERIA DE TRANSITO

En el local de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Buenos Aires se realizó el Primer Simposio de Ingeniería de Tránsito.

El Automóvil Club Argentino estuvo representado en esa convención, por su presidente, Dr. César C. Carman, en las sesiones de apertura y de clausura, y por el jefe de la División Asuntos Viales, señor Raúl Harsich; por el jefe de la Oficina de Estudios de Tránsito, señor Héctor Aldo Nine y por el jefe de la Oficina de Educación Vial, señor Eduardo J. Cartamil.

Al acto inaugural asistieron, además de los miembros invitados al simposio, el Decano de la Facultad de Ingeniería, ingeniero Antonio Marín, y el Administrador General de la Dirección Nacio-

nal de Vialidad, ingeniero Roberto M. Agüero.

En la ocasión pronunciaron discursos el Subsecretario de Obras Públicas y presidente del Comité Ejecutivo de la Convención, ingeniero José D. Luxardo y el ingeniero Marín.

Habla el ingeniero Luxardo

"Inauguramos con este acto —dijo el ingeniero Luxardo— el primer Simposio sobre Ingeniería de Tránsito, organizado por esta Facultad, cuyo objeto es el de congregar a todos los técnicos y funcionarios, que de una u otra manera están vinculados o sienten inquietudes por este particular problema de la era moderna, para que

Durante la sesión de clausura del Primer Simposio de Ingeniería de Tránsito, en el momento en que pronuncia su discurso el Ing. Egberto F. Tagle (de pie en el grabado); de izquierda a derecha: Ing. Mario J. Leiderman, vicepresidente primero del Simposio; Ing. Armando García Bardizzone, secretario; doctor César C. Carman, presidente del Automóvil Club Argentino; Ing. José D. Luxardo, presidente del Simposio; Ing. Antonio Marín, Decano de la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires; y a la izquierda del orador, el Ing. César Pertierra Cánepa, Vicepresidente segundo del Simposio.



expongan sus conocimientos sobre el mismo y contribuyan, mediante su divulgación, a crear el ambiente necesario que lleve a otorgar a esta disciplina el nivel que le corresponde, tanto en los centros de estudio como en los entes gubernamentales responsables de su organización y control.

"El temario fijado para el Simposio, con ser vasto —agregó— no pretende abarcar todos los aspectos que presenta el estudio del tránsito, aunque sí dar una secuencia relativamente lógica de sus principales capítulos.

"Hemos empezado por las características generales. Citamos en ellas al conductor y al vehículo automotor en sus dos primeros títulos, para puntualizar la necesidad de que se encaren estudios dirigidos a establecer las características particulares que presentan en nuestro medio, liberándonos de seguir utilizando exclusivamente información extranjera que puede ser de dudosa adaptabilidad.

"Paralelamente con la medición de volúmenes y velocidades —expresó más adelante— se desarrollaron otros estudios de tránsito para zonas urbanas, dado que eran de poca y difícil aplicación los métodos de relevamiento en zonas rurales. Nos referimos a los estudios de origen y destino de los viajes que se efectúan en el ámbito urbano, cualquiera sea el medio de transporte utilizado, que permiten identificarlos por zonas, por horas del día y por

los motivos que los originaron, surgiendo asimismo para estas áreas urbanas, la técnica que permite determinar las necesidades de estacionamiento de vehículos en las mismas.

"Lamentablemente, el desarrollo del transporte automotor —continuó diciendo el orador— ha tenido que pagar y sigue pagando un durísimo tributo de vidas humanas, pérdidas o inutilizadas, tal vez como no lo haya pagado ningún avance tecnológico en la historia de la humanidad. La gravedad de este tributo ha conducido al perfeccionamiento de los estudios sobre accidentes, cuya finalidad esencial es establecer las causas que les dieron origen y extraer de las que sean imputables a la técnica del vehículo o del camino, las conclusiones que permitan eliminarlas o atenuarlas en el futuro."

El desarrollo regional

Tras referirse a otros aspectos fundamentales del Congreso, el ingeniero Luxardo expresó: "Llegamos finalmente a la Administración y al Planeamiento. Es indiscutible que la complejidad de los estudios de tránsito obligan a considerarlos como una disciplina cuyos conocimientos deben ser impartidos en forma completa y coherente, a cuyo efecto debe considerarse como una meta la creación de la especialidad en

Ingeniería de Tránsito en nuestro medio, a semejanza de lo ya instituido en otros países.

"Queda, por último, un aspecto de estos estudios que no hemos tratado en forma concreta, pero que está implícito en las referencias hechas de su aplicación a la infraestructura. Es el de la técnica de la proyección del tránsito, que permitirá ubicar y diseñar esa infraestructura en forma tal, que resulte eficiente para el tránsito del futuro.

"Ello requiere ampliar el campo de la Ingeniería de Tránsito con los conocimientos urbanísticos o de desarrollo regional, según se trate de vías urbanas o rurales, que permitan predecir la evolución social y económica de las áreas en estudio, para deducir de las mismas las conclusiones referentes a las necesidades futuras de desplazamiento.

"Al dejar inaugurado el Simposio —concluyó—, tengo el agrado de comunicar a los delegados y autoridades presentes, que el señor Decano de la Facultad de Ingeniería, ingeniero Antonio Marín, ha sido designado Presidente Honorario del mismo por los miembros del Comité Ejecutivo.

"Antes de terminar, quiero manifestar nuestro agradecimiento a todas las instituciones oficiales y privadas que han posibilitado la realización del Simposio, mediante su generosa contribución financiera."

Del ingeniero Marín

"Es muy grato para nuestra Facultad de Ingeniería —expresó el Decano, ingeniero Antonio Marín— que sea ella sede de este Simposio tan importante y es muy agradable, también, tener la seguridad que lo que está propiciando va a dar un fruto real.

"Lo que se va a tratar, lo que van a tratar ustedes, son problemas técnicos que hoy conocemos como Ingeniería de Tránsito, una nueva orientación de la ingeniería que el progreso del mundo o el avance del mundo imponen, pero es en el fondo algo que hace a la economía nacional. En gran medida, es algo que hace a la seguridad de todos, es algo que hace al mejor vivir, es algo que hace a una tranquilidad que buscamos. En fin, es algo que se proyecta. Creo que el tema es de interés para los que gobiernan, para los funcionarios, para los técnicos y para todos los ciudadanos de todos los países, y así se trata día a día con más interés, con más seriedad.

"No tengo ninguna duda, como he dicho —finalizó—, que de los trabajos que aquí se presenten, de las nuevas ideas que se aporten, de la información que se traiga y del conocimiento mutuo, va a surgir un fruto de gran valor para perfeccionarnos en este campo."



Vista parcial de los participantes del Primer Simposio.



AVENIDA DE CINTURA VERSUS AVENIDAS DE PENETRACION

"Las avenidas de cintura, tienen como objetivo absorber toda la corriente vehicular que debe de atravesar un centro urbano. Se justificará plenamente cuando el tiempo de viaje por esa trayectoria marginal sea menor que el que se necesita para cruzar una ciudad. Por lo general, las avenidas de este tipo, surgen necesarias cuando se alcanzan altos niveles de congestión y en las pequeñas ciudades donde un elevado volumen de tránsito, no tiene como destino la ciudad en sí.

"Por ejemplo, para una ciudad de 100.000 habitantes solamente el 20 % tiende a cruzar; el 80 % restante, tiene como destino diferentes áreas circulares alrededor del núcleo administrativo y comercial urbano. Es evidente que las arterias de penetración van adquiriendo su mayor relevancia en la medida que los centros poblados crecen. Destacamos este detalle, por considerar que los anchos previstos para las avenidas de penetración en San Juan, no contemplan, a nuestro juicio, dimensiones apropiadas a los requerimientos del tránsito futuro."

(Del trabajo "Vías Urbanas de Penetración a la ciudad de San Juan", del agrimensor Alfonso de la Torre.)



Grupo de participantes durante la visita que efectuaron al gabinete psicotécnico en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A.

Las sesiones

Se realizaron seis sesiones durante las cuales se consideraron los 23 trabajos presentados al simposio, y cuya nómina damos en otro lugar.

El Automóvil Club Argentino participó por medio de sus representantes en forma muy activa. Distribuyó, además, entre los asistentes a las reuniones, juegos completos de sus publicaciones sobre Educación Vial.

Asimismo, hizo proyectar la película "Encandilamiento y Visión Nocturna". Invitó también a los miembros del simposio a efectuar una visita a la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A. En esa oportunidad, el director de la Escuela, ingeniero Gabriel A. Lamarque explicó a los visitantes el funcionamiento y la actividad que desarrolla ese organismo.

Entre las actividades desarrolladas cabe destacar la proyección de las películas "Patentes reflexivas para automóviles", de Minnesota 3 M. Argentina SACIFIA, y "Lumicot y la señalización vial", de Lumicot SAICAFI.

Se cumplieron también una visita nocturna al cruce de alto nivel en avenida Juan B. Justo y avenida Córdoba; a Distribuidor de Avenida General Paz y Avenida del Libertador, con breve recorrido del Acceso Norte; visita al Nuevo Puente sobre el Riachuelo y sus conexiones lado sur (avenida Mitre y Pavón, Avellaneda).

El acto de clausura del Primer Simposio de Ingeniería de Tránsito contó con la presencia del Ingeniero Egberto

F. Tagle, Director del Departamento Vías de Comunicación de la Facultad de Ingeniería, quien pronunció un elocuente discurso.

Trabajos presentados

En las sesiones de trabajo del Primer Simposio de Ingeniería de Tránsito se estudiaron los 23 trabajos presentados a la convención y que fueron los siguientes: "Comando centralizado de tránsito", por los ingenieros Carlos Nies y Osvaldo Llovera; "Vías urbanas de penetración a la ciudad de San Juan", por el agrimensor Alfonso de la Torre; "Estudio

de estacionamiento", por el señor Juan Lis; "Reglamentaciones de tránsito", por el ingeniero Armando García Baldizzone; "Patentes reflectivas para automóviles", de Minnesota 3M Argentina SACIFIA; "Alumbrado de vías urbanas", por el ingeniero Emilio O. J. Grecco y los señores Héctor Luppi y Fernando Barbasch; "Nuevas tendencias de diseño vial", por el ingeniero Ricardo Ferraro; "Planeamiento de transporte y tránsito", por los señores H. Jack Leonard y Edward G. Wetzel; "Análisis de beneficios de usuarios para igual costo operativo en función de las velocidades", por el ingeniero Alberto J. Urbarren; "Estudio de origen y

destino para la ciudad de Córdoba", por el ingeniero Carlos J. Dellavedova y la arquitecta María E. Foglia; "Nueva señal de contramano... ¿es posible su aceptación?", por el ingeniero Mario J. Leiderman; "Señalización luminosa para el tránsito", por el señor E. L. Repetto; "Dispositivos para el control de tránsito", por los señores Luis A. Mirabelli y Jorge L. Gómez; "Movilidad y ecología urbana", por los arquitectos Julio Morosi y Juan C. Pérgolis; "Análisis de interferencias entre la red vial y ferroviaria", por los arquitectos Santiago Balseiro, Jorge Rocca y el ingeniero José Braverman; "Diseño de la red vial de la provincia del Chaco 1970-1990", por el señor Horacio A. Sormani; "Impresiones de un ingeniero de tránsito de California acerca del tránsito en Buenos Aires", por el ingeniero B. J. Sisson; "La asignación y proyección del tránsito en el planeamiento de caminos", por B. J. Sisson, Manuel Solanet, Luis Girardotti y Juan C. Lafosse; "Autopistas urbanas", por los ingenieros Graciela Casella, Roberto Miranda y Arnaldo Terchinsky; "Gravitación de la señalización vial en la prevención de accidentes", de Lumicot SAICAFI; "El cálculo de capacidades de calzada mediante computadoras", por el ingeniero Arturo Abriani. "Tránsito urbano. Encuesta de tránsito y estacionamiento en el área central de Resistencia", por la señora Marta González Longo de Sormani, y "La señalización como factor de seguridad", de Cleanosol Argentina SAICFI. ♣

INTERFERENCIAS ENTRE LA RED VIAL Y EL SISTEMA FERROVIARIO

"Se encaró un análisis de la red vial de la Capital Federal a los efectos de determinar la importancia, función y grado de eficacia de las arterias con mayor densidad de tránsito.

"Una vez obtenido el trazado vial primario, se analizaron sus contactos con la red ferroviaria que atraviesa la ciudad, a los efectos de determinar los puntos de conflicto existentes entre las mismas.

"La individualización de los cruces entre las redes vial y ferroviaria, fue seguida por un estudio de prioridades para la resolución de los mismos. A tal fin se establecieron aquellas zonas en las cuales las principales arterias de penetración, colectoras o distribuidoras de tránsito o que sirven de conexión entre los centros urbanos de Primera Categoría eran interferidas por las vías férreas, provocando una merma en su rendimiento.

"Mediante este procedimiento se fijaron 19 cruces importantes en los cuales resulta imprescindible tomar medidas que faciliten el cruce de las vías ferroviarias, con el objeto de obtener una circulación vehicular óptima."

(Párrafos del estudio realizado sobre "El análisis de interferencias entre la Red Vial y Ferroviaria", de los arquitectos Santiago Balseiro y Jorge Rocca y el ingeniero José Braverman.)



El primer auxilio mecánico de la Entidad, que comenzó a prestar servicios hace 42 años. Abajo: uno de los modernos equipos que actualmente cubren esas tareas.

1928 - Año cero

A manera de ensayo y con carácter puramente de emergencia este servicio comenzó a prestarse en enero de 1928, los días domingos y feriados de 9 a 21 horas, y en un radio no mayor de 20 kilómetros contados hasta la estación de servicio de la Entidad, que por aquel entonces funcionaba en Tucumán 2155.

En diciembre de ese mismo año se incorporó una nueva unidad de auxilio, con la que se totalizaban tres, el horario se amplió hasta la una de la madrugada y, al mismo tiempo, se dispuso el viaje semanal de un coche piloto a Mar del Plata, el que servía de guía y auxilio a la vez a gran cantidad de asociados.

Los doce primeros meses de trabajo arrojaron un saldo alentador que ponía en evidencia la importancia que iba adquiriendo el servicio. Se realizaron 2.040 auxilios de toda clase, como así también 14 viajes de ida y otros tantos de retorno del coche piloto.



EL AUXILIO MECANICO



UN JALON FUNDAMENTAL EN LA EVOLUCION DEL A.C.A.



1930: frente de la estación de servicio Tucumán. Eran los heroicos comienzos de esta útil actividad del Club.

En el año 1930 comenzó la etapa de expansión y con ella un período de significativa importancia para el desarrollo Institucional. Paulatinamente se fueron estableciendo una serie de estaciones en los principales caminos (Córdoba, Rosario, Bahía Blanca), y en los alrededores de la Capital Federal, que atendían el servicio de auxilio durante las veinticuatro horas del día.

Hacia mediados del año 1932 la estación central fue trasladada a Billingham Road N° 2467. Los auxilios eran atendidos con cuatro camiones adecuados a las exigencias requeridas y dos motocicletas para servicios relámpagos. En agosto de 1934 la Comisión Directiva resolvió ampliar ese importante beneficio anexándole algunos servicios complementarios y ampliando el radio de acción hasta 50 kilómetros de la estación central.

Servicio útil y efectivo

La efectividad de esta prestación aumentó sensiblemente la demanda y ello obligó a las autoridades a

procurar medios y elementos más adecuados para responder a las necesidades. Lo que estaba hecho, sin lugar a dudas, era muy importante, pero la evolución no debía detenerse. Así fue que el Club tomó a su cargo directo, porque antes se valía también de algunos talleres particulares, la atención de los servicios con personal en relación de dependencia. La estación central se trasladó entonces a la Avda. Alvear 2640 y el material rodante afectado al auxilio fue aumentado con la incorporación de tres nuevos camiones completamente equipados y cuatro motocicletas. De esa manera se ofrecía al asociado un servicio completo, con todos los elementos requeridos para el auxilio mecánico, la técnica y la conservación de los automóviles.

Consecuentemente, en el año 1940, se creó una "Academia de Instrucción para el personal", que contemplaba la capacitación teórica-práctica de esos tres aspectos, incluidas las reglamentaciones vigentes, el control de los servicios y la atención que invariablemente debía brindarse al socio. Claro es-

tá que el desarrollo y expansión del servicio de Auxilio Mecánico no era ajeno a la evolución del Club, que ya ejercía una notoria influencia en todo el ámbito nacional.

El 27 de diciembre de 1942 comenzó una etapa decisiva y fundamentalmente concreta para el progreso del Automóvil Club Argentino, y para mayor beneficio de sus asociados, pues se declaró inaugurada la sede social y estación de servicio central en la Av. Alvear 2750, lugar que ocupa en estos momentos, siendo su dirección actual Av. del Libertador 1850.

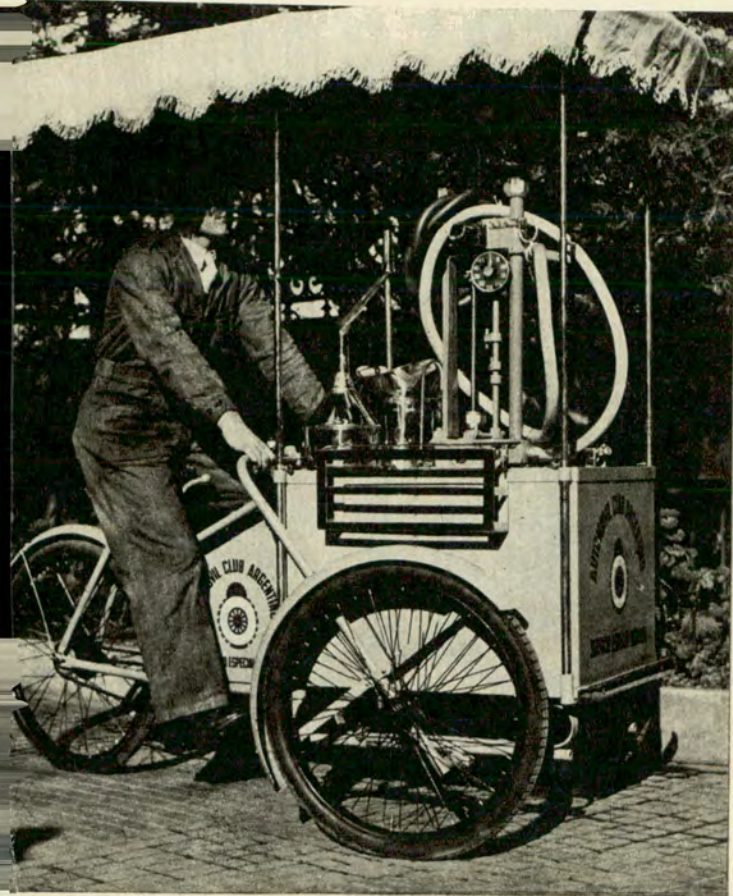
Sin lugar a dudas ese hecho resultó altamente significativo, pues permitió centralizar definitivamente el esfuerzo común, organizando cada sector según sus propias necesidades, en aras de un mayor y mejor aprovechamiento de tantas y tan buenas voluntades mancomunadas.

El Reglamento de Auxilio fue modificado de manera tal que mejor consultara los intereses del importante núcleo societario. No obstante ello, entre fines de 1945 y mediados de 1946, hubo que sortear una serie de obstáculos inevitables que res-

taron efectividad al esfuerzo continuo e incesante de directivos y empleados. Entre otros, podrían citarse el racionamiento de la nafta, la imposibilidad de reemplazar los camiones radiales de circulación, por estar paralizada la importación de vehículos, y aun en muchos casos de disponer de los que estaban en servicio por no contar con las cubiertas necesarias o los repuestos indispensables para mantenerlos en buen estado de conservación. El esfuerzo y la buena voluntad, con el trabajo constante, superaron todas las dificultades y la crisis no tuvo mayores consecuencias.

Mayor capacidad operativa

Inmediatamente después la Institución adquirió en los EE.UU. cuarenta camiones de una tonelada y media, equipados con guías de remolque, a los que le fueron colocados también aparatos de radio de frecuencia modulada, para comunicaciones bilaterales, dirigidos desde la sede central. Este siste-



Una nota curiosa: triciclo con depósito de combustible.

ma agilizó notable y rápidamente el trámite de recepción, ordenamiento y control de los servicios, lo que se tradujo en una apreciable ventaja para todos los usuarios debido a que, en el mismo período de tiempo, se podían realizar más y mejores servicios. En los propios talleres internos de la Entidad se carrozaron luego los veinte chasis adquiridos para reforzar la flota de unidades en actividad, lo que permitió disponer de ellos en menor tiempo y reducir considerablemente los costos.

Paralelamente con estas mejoras se fueron dando otras, no menos importantes, tales como la ampliación progresiva de los radios de acción de las zonas gratuitas, los servicios complementarios en los principales accesos viales —hoy llamados de patrullaje en ruta— y la contratación de concesionarios con miras a que cada día se contara con mayores posibilidades de atención.

El ejercicio financiero del año 1962 contemplaba una inversión del orden de los m\$N. 30.000.000, para el mejoramiento y ampliación de este servicio tan apreciado por todos los socios, parte de la cual se destinó a la adquisición de once nuevos equipos, con los cuales se totalizaron 144 unidades en permanente actividad, que a fines del año siguiente llegaron a ser 171, con un total de 327.244 servicios realizados en la vasta dimensión geográfica de la República.

Una encuesta realizada en el año 1967 arrojó un porcentaje óptimo de rendimiento, pues se obtuvieron 1.787 respuestas calificando al servicio como bueno y 30 objetándolo, lo que representa un índice del 98,36 por ciento.

constituya en un motivo de verdadero orgullo para los casi 500.000 automovilistas asociados. Puede decirse a ciencia cierta que las 350 personas que con su trabajo diario contribuyen a la realización de esta compleja tarea forman una dinámica familia. La clave que mantiene alerta permanentemente a ese sincronizado grupo humano es el número telefónico 82-6081. Por su intermedio, y a través de 15 líneas, a las que próximamente se agregarán otras cinco, los pedidos de auxilio llegan a la mesa de recepción del tercer piso (hemisiclo) de la sede central.

Inmediatamente después de recibidos, los partes correspondientes pasan a la cabina de coordinación y distribución, desde donde, una vez ordenados por zonas, son entregados a los dos radioperadores con la prioridad previamente asignada.

Estos, a su vez, los transmiten al mecánico cuando, por intermedio del aparato de radio de frecuencia modulada instalada en su equipo, llama a central para informar su ubicación después de finalizado cada servicio de auxilio. Se calcula que los operadores telefonistas reciben unas 1.600 llamadas diarias que, después de cumplido el ciclo descrito, se convierten en servicios efectuados, lo que representa un promedio mensual de 48.000 servicios de todo tipo, atendidos en Capital y Gran Buenos Aires con el concurso de 158 unidades, en un lapso que oscila entre los 15 y 60 minutos.

Las demoras mayores alcanzan sólo al 5 por ciento del total antes citado.

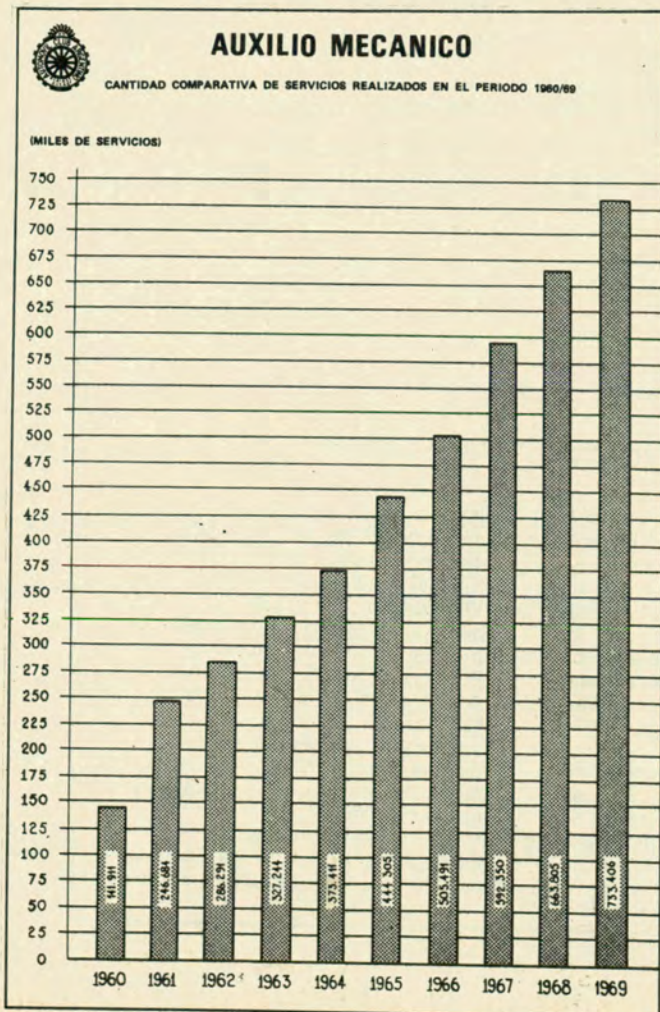
La zona gratuita en Capital Federal actualmente abarca un radio de 30 kilómetros desde el mojón kilómetro 0, y en el interior 15 kilómetros contados desde las Filiales ubicadas en ciudades donde los socios están incluidos en la categoría "A".

En el interior del país actúan 214 equipos de auxilio, algunos de los cuales, como ser los afectados a regiones montañosas, están especialmente equipados para responder con eficacia a las características propias de cada zona. El presupuesto correspondiente al año en curso prevé una inversión de m\$N. 100.000.000, para la adquisición, carrozado y equipamiento total de 40 nuevas unidades, destinadas a reforzar esta importante prestación servicial en todo el territorio de la República. ♣

El servicio actual

El ensayo que se realizó en el año 1928 fue realmente positivo. La experiencia adquirida a través de las cuatro décadas siguientes fue también productiva y eficaz. El orden y la disciplina que caracterizó cada una de las etapas del proceso evolutivo de este servicio, contribuyeron a sentar las bases de su celosa organización actual.

La capacidad técnica del personal que opera con las unidades de auxilio en la vía pública y la eficiencia de los modernos medios con que se cuenta actualmente, hacen que el Auxilio Mecánico se

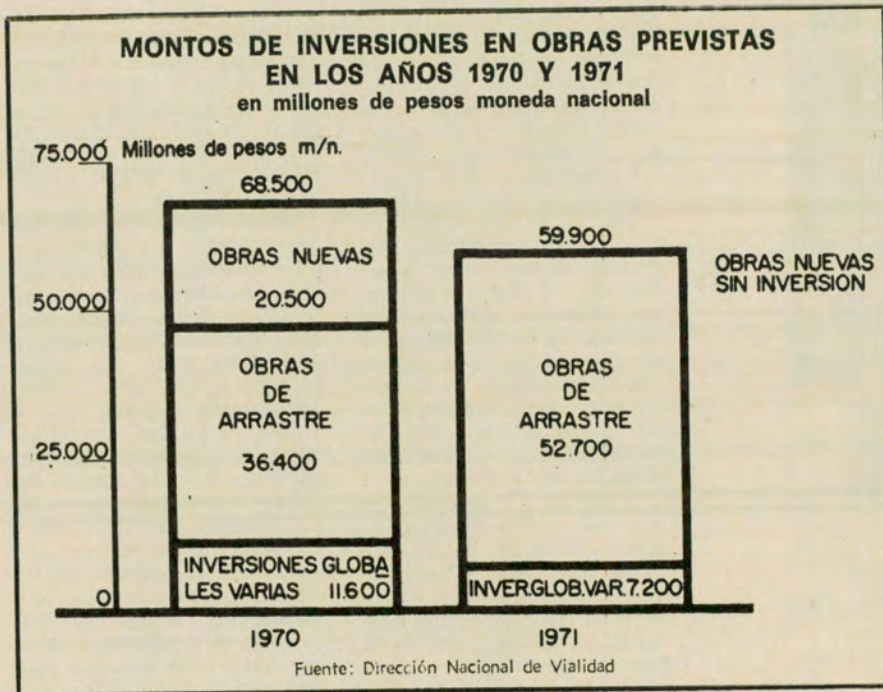


EL CONSEJO VIAL FEDERAL

"La función de Vialidad es una función de servicio", afirmó el Secretario Ejecutivo de ese organismo, ingeniero Federico G. O. Ruhle



El ingeniero Federico Guillermo Otto Ruhle, secretario-ejecutivo del Consejo Vial Federal.



Para informar a sus lectores acerca de la marcha del Consejo Vial Federal y de la labor que desarrolla, AUTOCLUB entrevistó a su secretario ejecutivo, ingeniero Federico Guillermo Otto Ruhle, funcionario de carrera de la Dirección Nacional de Vialidad.

"La labor que desarrolla el Consejo Vial Federal —dijo el ingeniero Ruhle, al iniciar la entrevista— cuenta ahora con elementos de planificación que realizan las direcciones de vialidad provinciales y Vialidad Nacional: se trata del reconocimiento de las redes Troncal Nacional y las Primarias Provinciales. Fue ejecutado por la Dirección de Vialidad Nacional con conocimiento de las direcciones de vialidad provinciales, y está destinado, en primera instancia, a lograr la financiación de una serie de obras, sean éstas nacionales o provinciales.

"Se aplica, de este modo, un nuevo concepto, ya que anteriormente estas financiaciones se dedicaban sólo a obras nacionales.

"Obtenido el crédito solicitado al BIRF —Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento— el criterio que se adoptó para su aplicación fue económico; es decir: que el beneficio tangible de los usuarios de los caminos fuera superior al costo que ocasionan dichas obras (construcción y mantenimiento).

"Ese criterio privó en la selección de las obras —agregó nuestro entrevistado—, pero no en la ejecución de

aquellas, caso este último en el que se tienen en cuenta otros factores, ya se trate de obras de promoción turística, de integración, de desarrollo o de seguridad nacional.

"Una obra, dijo después el ingeniero Ruhle resumiendo, puede no tener un fin específico y sí varios fines."

La distribución de fondos

"El Consejo Vial Federal ha dis-

puesto que se estudie una metodología destinada a definir, con criterios uniformes, todas las redes primarias provinciales a los fines de una posible distribución más equitativa de fondos originados con los recursos viales, que tenga en cuenta las verdaderas necesidades existentes.

"Actualmente —aclaró seguidamente el funcionario— la distribución se realiza por coeficientes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley 505/58 que, como se sabe, esta-

EL CONSEJO VIAL FEDERAL

El decreto ley 505/58 dispuso la creación del Consejo Vial Federal, cuerpo constituido por el presidente, los directores y el ingeniero jefe de la Dirección Nacional de Vialidad y los presidentes de los organismos viales provinciales para "estudiar y coordinar la obra vial del país, considerar y proponer soluciones a los problemas de interés común".

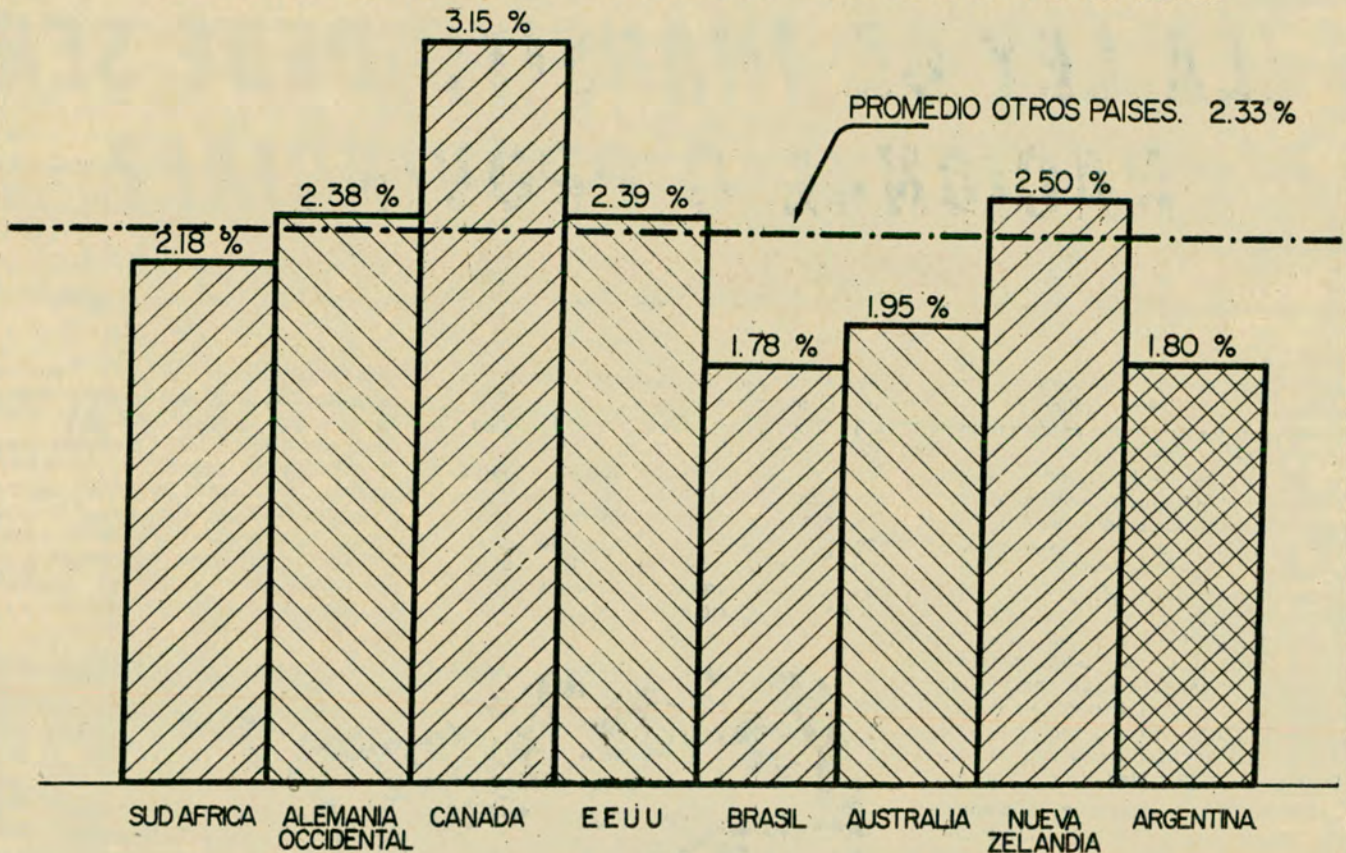
Las actuales autoridades del cuerpo fueron elegidas en una reunión de presidentes de las direcciones de Vialidad provinciales efectuada en Paraná, el 14 de noviembre de 1969. Su titular es el

ingeniero Luis Chrestia, director de Vialidad de la provincia de Tucumán; vicepresidente el ingeniero Carlos Lengsberg, director de Vialidad de la provincia de Neuquén y secretario ejecutivo el ingeniero Federico Guillermo Otto Ruhle, funcionario de carrera de la Administración de Vialidad de la Nación.

Sus autoridades se renuevan cada dos años (en años pares), y el cuerpo realiza una asamblea plenaria por año.

La correspondiente a 1970, se hará en la provincia de San Juan del 21 al 23 de octubre en curso.

PORCENTAJE DEL PRODUCTO BRUTO INTERNO DESTINADO A GASTOS VIALES



Fuente: Dirección Nacional de Vialidad

blece: El fondo II, carreteras provinciales complementarias del sistema troncal de caminos nacionales fijado en el artículo 21, se distribuirá entre todas las provincias en la siguiente forma: 30 % en partes iguales; 20 % en proporción a la población; 20 % en proporción a la inversión de recursos viales propios de cada una de ellas y 30 % en proporción al consumo de nafta y gasoil en cada provincia. "Pero —agregó— existe el criterio unánime de llegar a una distribución

más racional, y hasta diría, más científica, de los fondos viales, para lo cual, sobre la base de un estudio realizado por el Consejo Vial Federal y la Dirección de Vialidad Nacional en forma conjunta sobre los nuevos sistemas de distribución de fondos, se realizan actualmente entre estos organismos programas integrados de inventario vial y tránsito vial que determinarán cuantificadamente estas necesidades.

"El inventario medirá los costos de construcción, mejoramiento y mantenimiento de todas las rutas y los censos de tránsito servirán de base para determinar los beneficios que recibirán los usuarios por dichas mejoras."

cuenta, en la medida adecuada, la promoción del turismo en sus respectivas zonas de influencia. Los fines turísticos tienen fundamental importancia."

La remodelación de la Red Troncal Nacional

"En la 8ª Asamblea Plenaria del Consejo Vial Federal realizada en Mendoza en 1968 —dijo finalmente nuestro entrevistado— las provincias expresaron la necesidad de remodelación de la red troncal nacional teniendo en cuenta la evolución de las distintas zonas del país.

"Es decir, que correspondía iniciar la construcción de redes transversales a la red troncal que converge en Buenos Aires.

"Estas construcciones se harían atendiendo a la necesaria vinculación de los centros de producción y de consumo. Por ejemplo, de Mendoza a Córdoba, de Mendoza a Bahía Blanca, de Córdoba a Tucumán por zona llana y más directa que la actual; Salta y Jujuy con Resistencia y Corrientes, etcétera.

"De acuerdo con estas inquietudes, la Dirección Nacional de Vialidad ha elevado al Poder Ejecutivo Nacional un proyecto de remodelación de la red troncal nacional contemplando los siguientes aspectos: económico, de desarrollo, de integración, de seguridad y de coordinación." ♣

EL PAIS Y SUS REGIONES

Para la consideración de los problemas que le conciernen, el Consejo Vial Federal ha dividido el país en siete regiones: *Región 1:* Patagonia, que comprende las provincias de Santa Cruz y Chubut; *Región 2:* Comahue: integrada por Neuquén, La Pampa y Río Negro; *Región 3:* Cuyo: San Juan y Mendoza; *Región 4:* Centro: Córdoba, San Luis y La Rioja; *Región 5:* Santa Fe, Entre Ríos y Buenos Aires; *Región 6:* Noreste: Chaco, Formosa, Misiones y Corrientes y *Región 7:* Noroeste: Salta, Tucumán, Jujuy, Santiago del Estero y Catamarca.

Una toma de conciencia

"Esto, en definitiva, podrá determinar la ejecución de planes integrados. Se ha tomado conciencia —dijo también el ingeniero Rühle— de que la función de Vialidad es una función de servicio. No es un fin hacer caminos, sino un medio de servir a los usuarios. En verdad, somos simplemente administradores de los impuestos que ellos pagan."

Respecto de la incidencia de criterios de promoción del turismo en la elaboración de planes viales, el secretario técnico del Consejo Vial Federal, dijo: "Cada provincia tuvo en

¿LA LEY DE TRANSITO DEBE SER NACIONAL O PROVINCIAL?

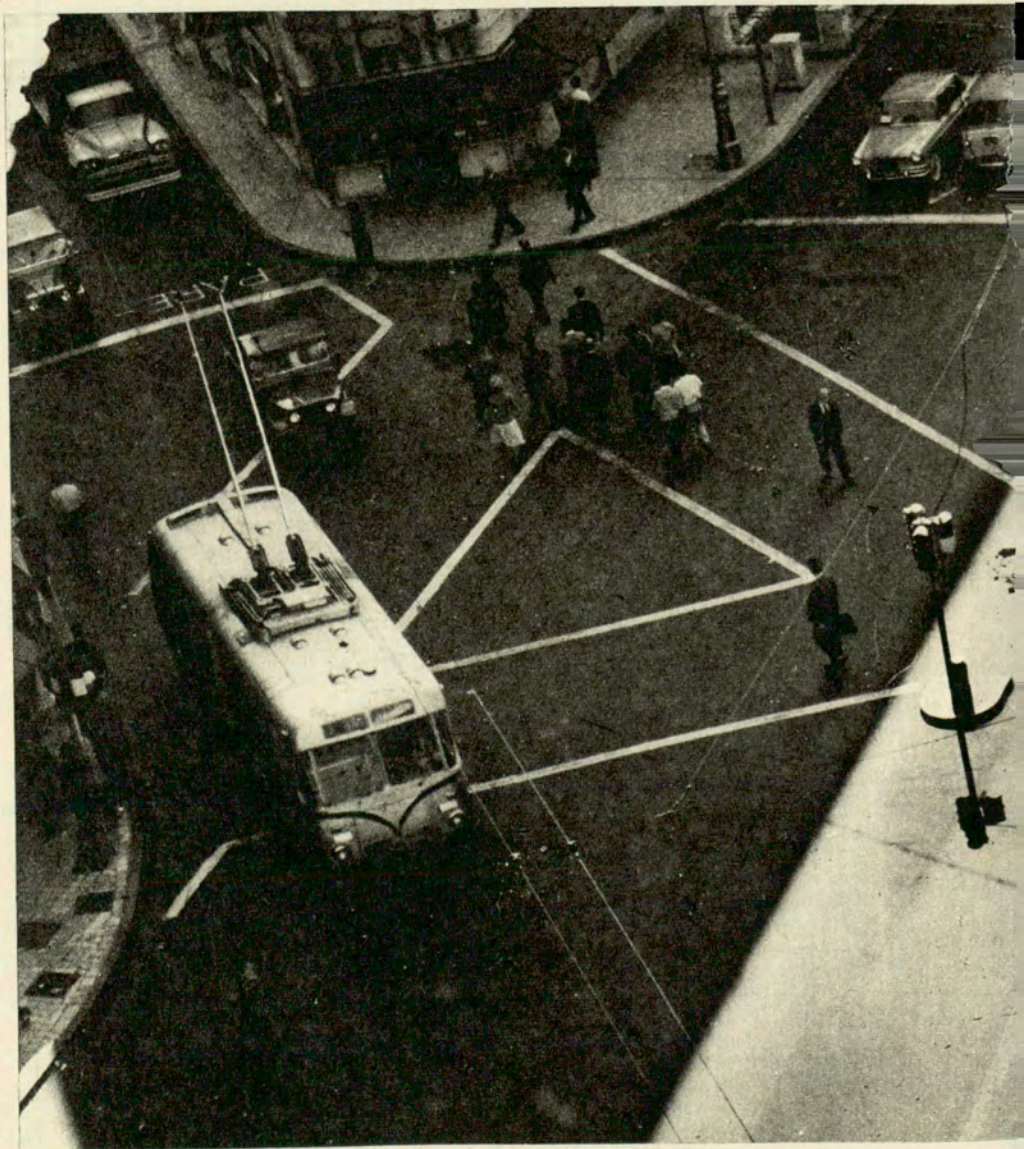
1º— Como lo que se refiere a la legislación del tránsito público en todo el territorio de la República Argentina forma parte del *Poder de Policía*, dentro del Derecho Administrativo y la Ciencia de la Administración, así como también dentro del propio Derecho Penal, en sentido amplio, comprensivo de delitos y contravenciones o faltas, sin salir por cierto de la órbita del Derecho Constitucional, se ha dado en considerar, a nuestro juicio erróneamente, que los denominados *poderes implícitos* constitucionales, entre los cuales pertenece el Poder de Policía, estaría comprendido entre los *poderes reservados* por las provincias y por lo tanto ajeno a la jurisdicción nacional.

Nuestra forma federativa de gobierno, implica una coexistencia armónica y coordinada de dos órdenes de gobierno: el federal o poder central y los gobiernos provinciales, que también se denominan estadales o locales. El problema federal es, pues, una cuestión de competencia en razón del territorio, dado que tanto la Nación como las provincias son entidades jurídicas públicas con base territorial, a las que debemos añadir, por imperio del art. 5º de la Constitución Nacional, todas las comunas del país, que también tienen base territorial, pero que funcionan en virtud de *poderes delegados* por las legislaturas provinciales, ocurriendo lo propio con el municipio de la Ciudad de Buenos Aires, que se rige por las normas de su respectiva ley orgánica, sancionada por el Congreso Nacional, como legislatura local (art. 67, inc. 27 y 86, inc. 3º de la Constitución Nacional), y que de acuerdo con la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia Nacional, el Municipio de la Ciudad de Buenos Aires, es jurídicamente una provincia.

Esta armonía surge, como sostuvo Carlos Octavio Bunge (en su obra "El Federalismo Argentino", Bs. As., año 1897, p. 5), al decir: "Llámase régimen federal de gobierno aquel que reconoce la autonomía de las fracciones diversas de un todo político constituido. Este régimen reposa sobre un hecho político preexistente y un derecho político reconocido. El hecho consiste en la preexistencia histórica de diversas agrupaciones autonómicas, de diversos pueblos o estados más o menos independientes. El derecho es aquel que alegan los pueblos autónomos de con-

servar una autonomía relativa desde su unión con otros y de su sometimiento armónico a un poder central". Vale decir que la república es federal cuando "además del poder central constituido por la soberanía popular, existen centros seccionales de gobierno", como sostiene Montes de Oca, en su Derecho Constitucional, t. I, p. 101, y a lo que Estrada agrega, "que si las facultades que pertenecen al Estado son

reconcentradas en un solo foco de autoridad, se dice que la Constitución es unitaria; se dice que es federal, cuando sus atribuciones son repartidas, atribuyéndolas: primero, a un centro general de gobierno encargado de manejar los intereses comunes y encabezar las relaciones exteriores; segundo, a centros seccionales encargados de presidir el orden civil y los intereses parciales de cada grupo histórica o ju-





por JOSE CANASI

PARA AUTOCLUB

El autor de esta nota, jurista de destacada actuación, es profesor de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires y presidente de la Comisión Especial para el estudio de una Ley Nacional de Tránsito. Preside, asimismo, el Tribunal de Honor del Automóvil Club Argentino, en el que ha desarrollado una vasta y proficua actividad.



rídicamente circunscripto y con capacidad de gobierno propio" (Curso de Derecho Constitucional, t. II, p. 167). Es ni más ni menos, que la mente de la Convención Nacional Constituyente.

No dejamos de reconocer que en la práctica de nuestras instituciones federativas, como así también la de casi todos los estados federales del mundo, se acentúa paulatinamente una creciente centralización, que va robusteciendo el poder central, en perjuicio de las autonomías provinciales, rompiendo la armonía originaria que constituye el *substractum* de los constituyentes del 53, por el influjo, unas veces, de crisis financieras y económicas provinciales, que repercute involuntariamente en su autonomía, en homenaje al mejor enfoque de las funciones esenciales y otras veces en el necesario avance que va marcando el progreso por las transformaciones técnicas, económicas, sociales, políticas y jurídicas de los servicios públicos, dentro de los que se comprenden todas las actividades que realiza el Estado, o las controla, en materia industrial o comercial de igual naturaleza, como reza en las leyes orgánicas de las empresas de economía mixta, empresas del Estado o de las modernas sociedades anónimas con mayoría accionaria estadual de un 51 % como mínimo, y demás formas que va arbitrando de hecho el Estado moderno, en su incesante e incontenible evolución.

Este permanente evolucionar incide fundamentalmente en el Poder de Policía, en punto a seguridad, moralidad, higiene o salubridad públicas, y modernamente en las amplísimas aguas del mundo económico, que ha transformado el concepto "narrow" del poder de policía, es decir, estrecho, hacia uno "broad and plenary" que abarca el actual sistema norteamericano hacia el campo económico, cosa que no ocurría en el sistema europeo que mantenía el criterio clásico tripartito (moralidad, seguridad e higiene), pero que las necesidades actuales obligan a su inclusión en nuestra propia legislación positiva argentina, como un fenómeno de la época.

2° — El poder de policía es, pues, poder implícito en la Constitución Nacional, y se sostiene, de acuerdo con el art. 104 de la misma, que es poder

local o provincial, por cuanto las provincias conservan los poderes no delegados y también porque el art. 108 no menciona entre los poderes delegados, al poder de policía. Pero se hace al respecto un razonamiento trunco, por cuanto el poder de policía, si es implícito, lo es tanto para la Administración pública nacional como local, es decir, tanto para controlar el orden público en el orden local como nacional, si no dejaría de ser implícito o íncito y necesario a toda organización administrativa, por cuanto es de su propia esencia.

Posiblemente se confunda el "poder de policía", que es "poder de legislación", con el concepto de "policía", que es "poder de administración". La legislación puede ser nacional o provincial, según la jurisdicción correspondiente, pero, por lo general, salvo los casos establecidos para los bienes del dominio público nacional, suele ser provincial. La norma que establece el límite jurídico es la ley, o sea el "poder de policía", mientras que la "policía" es la acción de la autoridad para hacer cumplir aquélla.

Por ello, la legislación en materia de "poder de policía" va más lejos que el de "policía" como función administrativa en sí. De allí que ha sobrepasado el límite clásico de su contenido y de su forma y ello se va produciendo y extendiendo hacia nuevas necesidades que va marcando el progreso del país, y que no han podido estar previstas en disposiciones expresas constitucionales, como reservadas a las provincias, ya que la evolución social del Estado, frente a las necesidades colectivas y de interés general, va también extendiendo su ámbito nacional o federal, y así lo vemos que va ocurriendo en materia de prostitución (ley 12.331), toxicomanía (decreto-ley 3540/44), espectáculos cinematográficos (decreto-ley 62/57), así como todo lo referente a la policía animal y vegetal o policía agraria (leyes 4863 de 1905, la 3705 y la 3708 del año 1898, la 5556 de 1908, las leyes 3490 y 3708 de destrucción de la langosta, etc., y recientemente el Gobierno Nacional sancionó la ley N° 18.560, que constituye el Código Alimentario Argentino, extendiendo el poder de policía en materia bromatológica a todo el país, y lo mismo ocurre en materia de radiotelefonía, televisión, etc. Todas son leyes de policía, que salen de la jurisdicción originariamente local, para alcanzar la jurisdicción nacional, única forma de adaptarse a las necesidades de toda la población del país, porque ha dejado de ser prácticamente del resorte de las jurisdicciones locales para bien de todos. Esto ocurre cuando el problema es nacional, no local.

Y así explica el eminente maestro Rafael Bielsa, en su Tratado de Derecho Administrativo, 4° ed. t. IV, ps. 162 y sgts., que "la razón por la cual la ley ha establecido disposiciones de carácter general, sanciones enérgicas contra el incumplimiento de las mismas y un procedimiento especial, en el





caso contencioso, es precisamente aquella protección a los intereses de orden general para todo el país". Por ello este autor, refiriéndose, precisamente, a una ley de policía agraria (que sería como todas del orden local, en principio, por aquello de "los poderes no delegados"), afirma su carácter nacional o general, agregando: "De suerte que la defensa de la producción agrícola tiene dos manifestaciones específicas: a) policía sanitaria de los vegetales (ver al respecto Lizer y Bazzi, "Legislación nacional sobre la policía sanitaria de los vegetales en la República Argentina, Bs. As., 1923); b) destrucción de las plagas. La obligación de extinguir tales plagas es servicio general nacional, es decir, verdadera carga pública, y sabemos que todo este tipo de obligatoriedad requiere necesariamente ley del Congreso Nacional, por afectar derechos individuales fundamentales, garantizados por la Constitución Nacional, como serían las censales, las comiciales, la de jurados de enjuiciamientos, etcétera.

3° — Este mismo problema pasa con respecto a la ley nacional de Tránsito N° 13.893, actualmente en vigencia, que es para todo el país, cuyas normas generales no impiden su adaptación a normas locales de las provincias, es decir una legislación *concurrente*, pero nunca *excluyente* de la legislación nacional, por imperio del principio de la jerarquía de las leyes, contemplado enfáticamente en el art. 31 de la Constitución Nacional, ya que la ley nacio-

nal contempla la uniformidad de la protección de intereses de carácter general para todo el país, y que como bien dice Joaquín V. González en su "Manual de la Constitución Argentina", pág. 408 y siguientes, párrafo 403, se trata de evitar el caos de legislaciones locales, mediante el establecimiento de reglas uniformes sin crear celos ni desventajas ruinosas para el comercio en general de todas ellas, y fundando en cambio la uniformidad, la igualdad, en todos sus reglamentos, que es la condición más importante. Se debe comprender por comercio interprovincial el que abarque en sus operaciones el territorio de una o más provincias; y respecto de las cosas, las que para su aplicación o consumo deben salir de aquella en que fueron extraídas, elaboradas o fabricadas, y las transacciones de los habitantes de una sola provincia, y dentro de ella. No puede el Congreso intervenir en las operaciones de ferrocarriles que arrancan y terminan dentro de la misma provincia. Lo mismo es el tránsito de automotores.

Y así, como legislar en materia de ferrocarriles es legislar sobre comercio, de acuerdo con la expresión de Marshall, en la Corte Suprema de los Estados Unidos de Norteamérica, traída por González a nuestra doctrina sobre la jurisdicción nacional de los ferrocarriles, de lo que nada dice nuestra Constitución Nacional, así también legislar sobre automotorés en general, que es el régimen actual de transporte y turismo, es también legislar sobre comercio, industria y fuentes

de riqueza y economía nacional. Y nadie puede ignorar ya que al transporte de automotores, tanto de pasajeros como de carga, está desplazando al tráfico ferroviario en una vasta proporción.

4° — Así es como la Corte Suprema de Justicia Nacional ha invalidado las leyes locales concurrentes, cuando estaban en pugna con la ley nacional, fundándose en los arts. 33 y 104 de la Constitución Nacional, en una sentencia corriente al t. 3, p. 131 de su "Fallos". Y lo mismo ha seguido sosteniendo al respecto en el t. 137, p. 212, diciendo: "Para que resulte incompatible el ejercicio de los poderes, el nacional y el provincial, no es bastante que el uno sea el de crear y proteger, y el otro sea el de imponer o destruir... sino que es menester que haya repugnancia efectiva entre esas facultades a ejercitarse... en cuyos casos y siempre que la atribución se haya ejercitado por la autoridad nacional dentro de la Constitución, prevalecerá el precepto federal, por su carácter de ley suprema".

5° — La ley nacional de tránsito N° 13.893, del 30 de setiembre de 1949 (decreto 29.177 de 1949), establece la jurisdicción nacional o federal, y a ella se adhirió la Municipalidad de Buenos Aires y los distintos organismos intervinientes en su redacción, ya que se legislan intereses comunes a todas las provincias y que escapan a las posibilidades locales. Por ello, el proyecto de reforma a dicha ley 13.893, cuya elaboración fue encomendada a un nutrido número de instituciones públicas y privadas, por la Dirección Nacional de Vialidad, para su adaptación a las necesidades actuales, cuyo anteproyecto, que exigió una labor de más de dos años y medio de trabajo intensivo, fue entregado al señor Director de dicha entidad autárquica nacional, a los efectos de ser elevada al Poder Ejecutivo Nacional.

6° — Formaban parte de la Comisión de Reformas de la Ley Nacional de Tránsito las siguientes instituciones públicas y privadas: Asociación Argentina de Carreteras, Asociación de Fábricas de Automotores, Automóvil Club Argentino, Confederación Argentina de Transporte Automotor de Cargas, Consejo Vial Federal, Dirección Nacional de Gendarmería, Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Policía Federal Argentina, Policía de la Provincia de Buenos Aires, Secretaría de Estado de Transporte, Touring Club Argentino, y sin perjuicio de distintos organismos públicos y privados, cuyas colaboraciones fueron solicitadas por la Comisión Especial, para ajustar el nuevo instrumento legal, a las mayores garantías de objetividad y generalidad.

Es de esperar que los problemas aún gravitantes sobre jurisdicción y competencia locales, de algunos intereses en juego, no enerven la sanción de la ley. ♣

ENTEL ARGENTINA

en la era del satélite

El servicio telefónico medido, modalidad que rige en los principales centros mundiales de telecomunicaciones, tiende a un mejor desenvolvimiento del sistema al promover su utilización más moderada, y también proporciona otras ventajas, entre las que debe destacarse el telediscado, o sea, la posibilidad de efectuar llamadas a larga distancia sin intervención de operadora, y que se realizan de manera tan sencilla como si se tratara de una comunicación entre abonados de una misma central.

Este servicio está logrando acelerada expansión en nuestro país, como consecuencia de la constante inauguración de centrales automáticas que viene efectuando ENTEL Argentina, en cumplimiento de su conocido Plan de Obras para el período 1969/1974.

Las comunicaciones internacionales han aumentado en un 140 por ciento

"Trasladores de salida" para líneas de larga distancia.

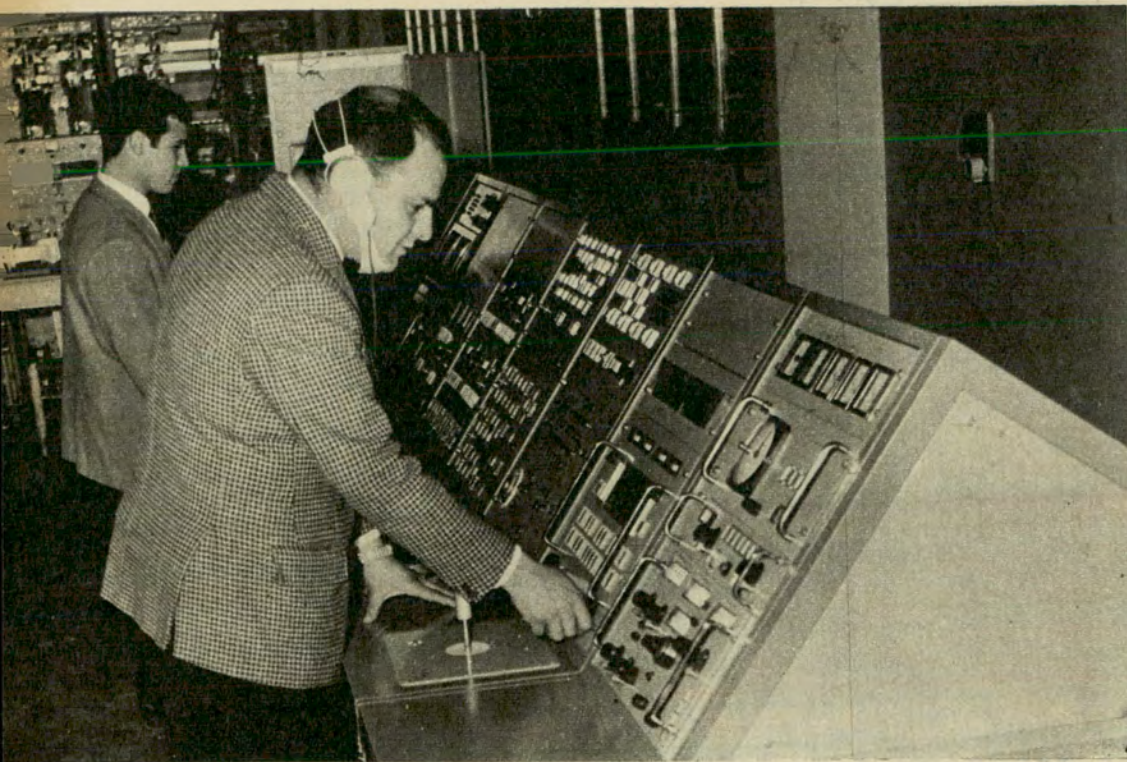


Celeridad y economía

La primera ventaja que se apreciará sin mayores comentarios en el telediscado es la celeridad en establecer la comunicación, puesto que, salvo el caso de congestión de líneas en las llamadas "horas pico", ésta se obtiene sin demoras.

Pero existe otro aspecto digno de ser destacado, como es el de las economías que es posible obtener mediante el sistema de telediscado. Cuando la comunicación de larga distancia se realiza con intervención de operadora, los períodos de conferencia que se facturan son de tres minutos completos, aunque la conversación haya sido solamente de uno o dos minutos. No ocurre esto con el telediscado, puesto que el sistema contabiliza pulsos de quince segun-





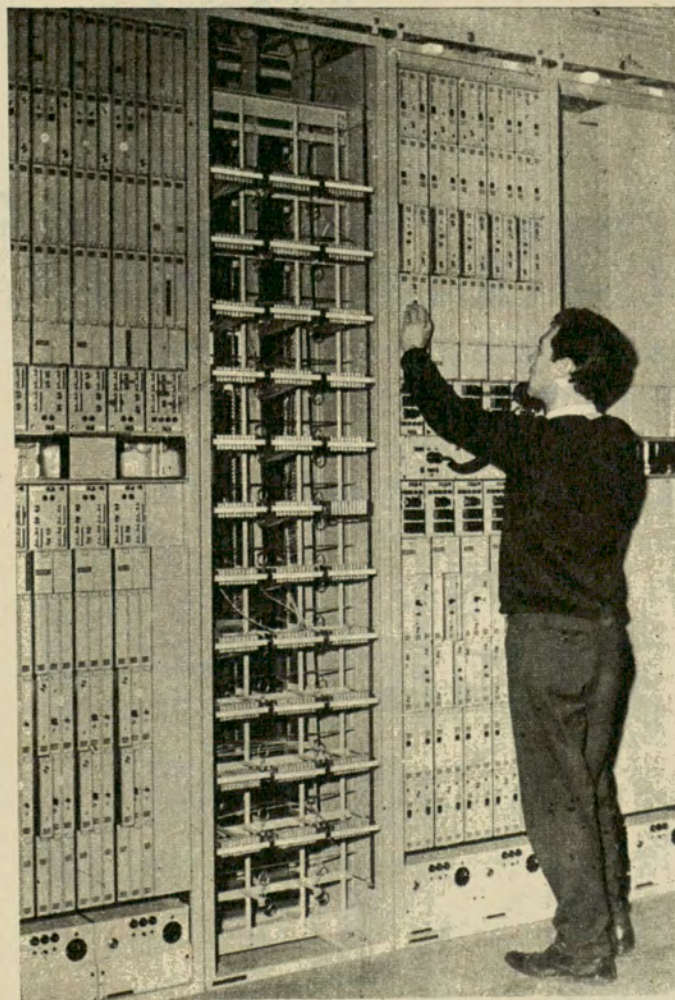
Vista de una consola de control donde se efectúan los ajustes para transmisión y recepción.

El grabado muestra un equipo de modulador de extensión de umbral que vincula a los corresponsales del sistema.

dos, cuyo precio varía según sea la distancia de la comunicación. Resulta así, que si el usuario habla durante un minuto o dos, solamente abona ese tiempo y no como ocurría frecuentemente con el anterior método cuando se pagaba en muchos casos, tiempo no utilizado.

Para mayor claridad, analizaremos los entretelones de una llamada entre Buenos Aires y Córdoba. Con intervención de operadora, los tres minutos de comunicación se facturan a \$ 648 m/n y la misma suma se abona por telediscado. Pero si en lugar de los tres minutos, el abonado, por este último sistema utiliza solamente dos, pagará \$ 432 m/n; por un minuto \$ 216 m/n. y por medio minuto \$ 108 m/n. Pero supóngase una comunicación de cuatro minutos de duración: con intervención de operadora se abonarán \$ 1.296 m/n y por telediscado solamente \$ 864 m/n; vale decir, que habrá una economía de \$ 432 m/n.

Por otra parte, el descuento del 33% sobre las llamadas realizadas en horas nocturnas y en sábados, después de las 13, y domingos y feriados establecidos, es también acordado en el telediscado, pero por razones técnicas, éste se concreta



aumentando la duración de los pulsos en forma equivalente.

La industria nacional

Es oportuno mencionar que todos los elementos técnicos son en su inmensa mayoría productos argentinos, equipos avanzados contruidos en el país y que no sólo satisfacen nuestras necesidades en materia de comunicaciones, sino que están ganando mercados extranjeros, en condiciones competitivas de calidad y precios.

Los contratos suscritos a ese efecto con las firmas Siemens Argentina y Standard Electric Argentina, determinan que la primera de las mencionadas empresas deberá proveer en un período de cinco años, a partir de 1970, la cantidad de 340.000 líneas e igual cantidad de aparatos telefónicos y 4.000 líneas de servicio telex. En cuanto al compromiso con la Standard Electric, establece que deberá proveer durante el mismo período 390.000 líneas; 340.000 aparatos telefónicos, equipos para larga distancia y el reajuste de los equipos de su fabricación que se hallan en servicio. El monto de dichos contratos sobrepasa los 78.000.000.000 de pesos moneda nacional.

Los servicios internacionales

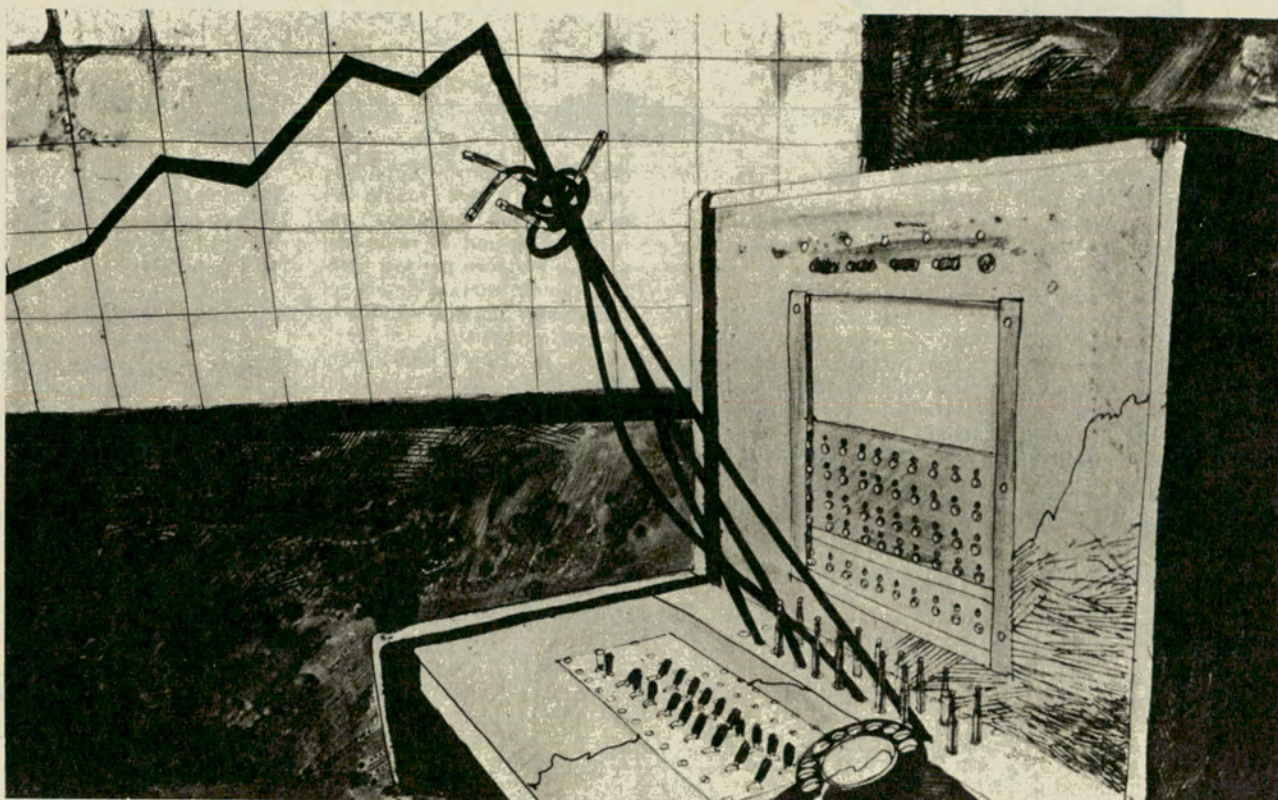
Otra de las actividades de ENTEL Argentina, en las que la empresa ha efectuado últimamente avances fundamentales, es la de las comunicaciones internacionales. Factor básico de este empuje, ha sido la inauguración y puesta en servicio, a fines del año 1969, de la Estación Terrena de Comunicaciones Vía Satélite Balcarce. Se trata del más adelantado sistema técnico en uso actualmente en todo el mundo para estos servicios.

Estudiada, planificada y atendida totalmente por ingenieros y técnicos argentinos, ha determinado un incremento en las comunicaciones, tanto de entrada como de salida del país, que alcanza en estos momentos cifras que se estiman realmente extraordinarias y que permiten prever un mayor auge en el futuro en las telecomunicaciones por tan modernísimo sistema.

La mencionada estación de Balcarce, ubicada en el



El desarrollo de su empresa puede quedar atado a los cables de un viejo sistema de comunicación.



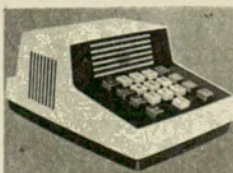
Standard Electric Argentina

...si su necesidad es comunicación.

El sistema más rápido para
acelerar a su empresa lo tiene
STANDARD ELECTRIC



BUSCA PERSONAS
El mensajero que opera
a la velocidad del sonido.



PRO 411. Una nueva palabra
para comunicarse mejor.



Sistema Crossbar Pentaconta.

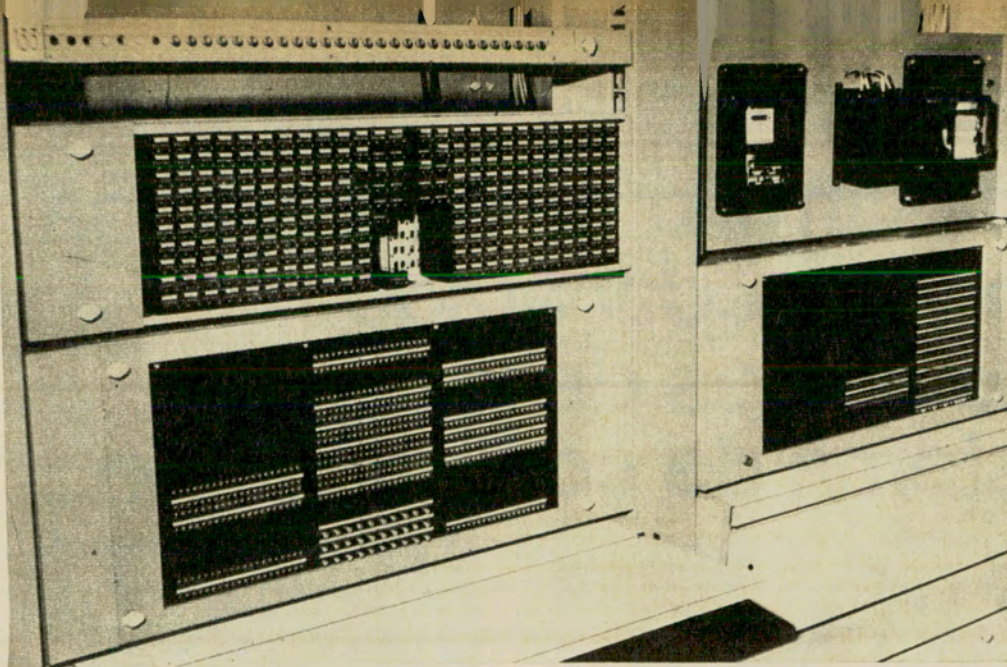
Standard Electric Argentina le ofrece
la seguridad de su

CONMUTADOR TELEFONICO AUTOMATICO EXCLUSIVO.

Es silencioso y ocupa poco espacio.
Además, es más rápido
porque permite comunicaciones sin operadora.
Así, su sistema de comunicación gana en agilidad

Solicite la visita de nuestros especialistas a:
Tel. 392-8614, 392-7865 y 49-3291.
Oficina de Ventas: Viamonte 723.

Standard Electric **ITT**
MAS DE MEDIO SIGLO COMUNICANDO EL PAIS



Cuadro de cuatro emisoras de tipo "B", con circuito de operadores. En su mayor parte los elementos técnicos son de fabricación nacional.

partido del mismo nombre de la provincia de Buenos Aires y a sólo 48 kilómetros de Mar del Plata, fue instalada por un consorcio de empresas italianas, adjudicatario de la correspondiente licitación internacional.

La Argentina además de la explotación de la estación terrena tiene intereses en el consorcio INTELSAT, que ejerce la explotación comercial de los satélites de comunicación. Nuestro país participa en el mismo, con el 1,5 por ciento de las acciones, lo que le da derecho

a voz y voto en las reuniones.

En el satélite del Atlántico actualmente en servicio, la Argentina tiene asignados 300 canales, de los que sólo utiliza actualmente 68 (10 para telegrafía y telex y los restantes para telefonía, además del canal de televisión que puede ser usado por más de un país).

En estos momentos se están utilizando circuitos de comunicación con Estados Unidos de América, Chile, Brasil, España, Italia, Inglaterra, Alemania, Perú, Fran-

cia, Suiza, Austria, México y Venezuela y por medio de estos países podemos comunicarnos con el resto del mundo, siempre por vía satélite, puesto que, además del que opera sobre el Atlántico, hay satélites sobre el Pacífico y el Océano Índico, cada uno de los cuales "ilumina" un tercio de la tierra. El que utiliza la Argentina, o sea el del Atlántico, cubre la zona que se extiende desde el Este de los Estados Unidos hasta Pakistán occidental, incluyendo toda Europa, Sudamérica y África.

Tanto la prontitud en las comunicaciones por vía satélite, como la extraordinaria calidad de las mismas, han determinado el gran crecimiento de comunicaciones de salida a que se ha hecho referencia anteriormente, debiendo consignarse que en el mes de julio último, se registró un record de llamadas de salida, con 135.500 minutos, lo que representa un 140 por ciento de aumento con respecto al total anotado en el mismo mes del año anterior. ♣


SIEMENS

**Quando se trate
de electrotecnia,
electrónica
o técnica nuclear -
hable con Siemens.**

SIEMENS ARGENTINA S.A. - Av. Julio A. Roca 530, Capital - Tel. 30-0411

NOTÍCULAS

❁ PRODUCCION ARGENTINA

Aunque pueda ser sorprendente, "prima facie", hasta el punto de que cuesta un tanto aceptar sin reservas la información que sigue, debemos señalar que según datos reunidos por la publicación "American Economic Affairs", de Washington, Estados Unidos, la producción manufacturera argentina durante el año último sumó, en valores comerciales, exactamente el doble del valor de nuestra producción agropecuaria. Bueno, o esta última bajó mucho en su productividad o en el número de novillos y de hectáreas sembradas, o los fabricantes industriales llevaron sus planes hasta las nubes.

❁ DEBIERAMOS IMITARLO

El ENIT (Ente Nacional Italiano de Turismo) ha organizado o patrocina un seguro especial contra todos los accidentes y daños que el turista puede sufrir durante su permanencia en Italia. La póliza responde por los riesgos de invalidez permanente, fallecimiento, gastos médicos (reembolso), robo e incendio del equipaje, con valores que van desde 200.000 libras —en los últimos dos casos— hasta 3 y 4 millones de libras para los primeros. El costo de la póliza, que cubre un período de 10 a 90 días, a voluntad del turista, oscila entre 800 libras y 3.750 libras como máximo. Quedan excluidos del seguro las personas mayores de 70 años y los daños derivados de la conducción o utilización de automotores, la práctica de algunos deportes y los causados por tumultos o insurrecciones.

Nos parece que el asunto merece una atención seria en nuestro país: los turistas lo agradecerán.

❁ BUEN VINO

Según las últimas estadísticas fehacientes, la producción vitivinícola de nuestro país ocupa el tercer lugar en el mundo, sólo después de las de Francia e Italia. Confiemos patrióticamente en que la calidad responda a la cantidad. Ah, y pongamos alguna atención en los precios, porque a nuestro pueblo le gusta también el buen vino, como al mejor catador de bolsillo "suelto".

❁ CARRETERAS SEGURAS

Un grupo de especialistas de la Universidad de Birmingham, Inglaterra, después de cuatro años de investigaciones sobre superficies de carreteras, ha llegado a la conclusión de que una mezcla cuidadosa y convenientemente elaborada de areniscas silíceas naturales permitirá obtener una superficie del pavimento no resbaladiza y mucho más segura que las actuales, cualquiera fuere la velocidad de desplazamiento de los automóviles.

Damos traslado de la novedad a nuestra Administración Nacional de Vialidad, por si todavía no la conocía.

❁ EL ARCA DE NOE

Una expedición norteamericana espera poder descubrir el arca bíblica de Noé. Hace algún tiempo un explorador francés había hallado en una grieta del monte Ararat, en Turquía, a 4.265 metros de altura, algunos trozos labrados de madera de roble, cuya antigüedad, de 4.000 a 5.000 años, y la circunstancia de que el roble no se da, es decir, no crece ni siquiera en las proximidades del Ararat, confirman la tesis de los científicos de que debía tratarse del arca diluviana. El año próximo —si tenemos "paz en la tierra"— los investigadores se proponen buscar el arca en el fondo de un lago helado que existe en el lugar.

Así nos informa la revista alemana "Scala". Y creemos nosotros que si el arca es hallada, éste sería quizás el más importante descubrimiento arqueológico de todos los tiempos.

❁ LOS ARRAYANES

No nos referimos a esos hermosos y magníficos ejemplares de nuestros bosques patagónicos, sino al tren que, con alto sentido turístico, está haciendo correr nuestra Empresa de Ferrocarriles Argentinos, entre Buenos Aires y Bariloche. Parece que este año estará dotado del máximo de comodidades que puede desear un viajero o turista exigente, inclusive de una verdadera sala cinematográfica, "de características únicas en el mundo por... su perfección técnica", según nos informan. Felicitaciones a EFA... y al público.

❁ PRIVILEGIO TURISTICO

Los ciudadanos de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Guayanas, Jamaica, México, Paraguay, Perú, República Dominicana, Trinidad-Tobago y Uruguay (y de los Estados Unidos, por supuesto), no necesitarán visación consular para viajar y permanecer en Italia, hasta tres meses; en cambio, todavía se exige ese trámite previo a los ciudadanos de El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Panamá y Venezuela. No percibimos muy bien la causa de esa diferencia.

❁ AUTOMOVILES

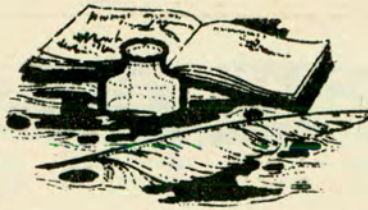
El parque automotor argentino cuenta con una unidad para cada tres familias, como promedio. Pero sólo podremos sentirnos satisfechos cuando la proporción llegue a ser de una unidad para cada tres individuos. Como en los países más adelantados.

❁ FISONOMIAS SOSPECHOSAS

McArthur Microscope, una casa especializada de Cambridge, Inglaterra, ha aportado una importante modificación en el sistema llamado "identikit", para individualizar o reconstruir fisonomías de sujetos sospechosos, y la policía inglesa está ensayando con éxito, al parecer, el nuevo procedimiento. Este consiste en utilizar fotografías reales en vez de los esbozos dibujados, que constituyen la base del método identikit ideado por los norteamericanos.

El "Foto-Kit" —nombre del invento inglés— está compuesto por fotografías de los distintos rasgos de la cara —ojos, narices, labios y también cabellos, etc.—, que, prestándose a una infinita variedad de combinaciones, permiten en definitiva reconstruir la fisonomía del sospechoso que se busca. El sistema se basa en la idea de que si bien cada cara es única, los rasgos individuales que la componen no lo son. En suma, los resultados obtenidos hasta ahora no solamente son buenos sino que también han reducido a la mitad el tiempo necesario para que un testigo y un policía, trabajando juntos, puedan reconstruir un "complejo" fisonómico. ♣

Autores y Libros



EL QUICHUA SANTIAGUEÑO

Por Emilio A. Christensen (Ed. del Ministerio de Cultura y Educación de la Nación)

El autor exhibe en este libro una genuina y profunda versación en cuanto atañe a los problemas relativos a la formación étnica de nuestro país, uno de los cuales, que parece haber desorientado a los historiadores, gira en torno a la explicación de la presencia de poblaciones más o menos importantes, dentro de la provincia de Santiago del Estero, cuyo idioma tradicional era el quichua —y en cierta medida sigue siéndolo, inclusive con predominio sobre el castellano, en los ambientes populares, en algunas partes—, lo que indicaría la existencia de un substratum incaico, digamos, en una región que parece haber estado al margen del llamado "camino de los incas" en su expansión conquistadora hacia el Sur, que abarcó, en el último siglo de la dinastía, los actuales territorios de Bolivia —no en su totalidad éste—, el norte y noroeste argentino y casi todo el territorio chileno septentrional hasta las cercanías de Santiago.

En realidad, este fenómeno étnico-filológico es apasionante, no sólo por el hecho en sí sino porque no faltan entre los eruditos en la materia, argentinos y extranjeros, que sostienen esta curiosa y un tanto sorprendente conclusión: que el quichua fue traído a la región de Santiago del Estero y enseñado a los pobladores autóctonos del tiempo de la

conquista, por los frailes, con la intención de encontrar facilidades para catequizar a los pobres infieles locales. Pero parece admisible, como lo sostiene el autor, que esa afirmación esté un tanto traída de los cabellos... sencillamente porque habría sido más fácil enseñarles el catecismo directamente en castellano y no traducirlo al quichua y enseñar después este idioma "extraño" (que apenas si manejaban los propios frailes) a los indígenas, para que aprendan *después* el otro. Christensen, con gran acopio de información e investigaciones, demuestra, a nuestro juicio acabada e inobjetablemente, que las poblaciones santiagueñas que, como núcleos étnicos coherentes aún hablan en la intimidad el quichua, deformado o no por el tiempo y la interferencia de otros idiomas, son descendientes de auténticos pobladores, "colonizadores" civiles o militares, de origen incaico, asentados por los dirigentes de esa gran nación en esa zona hoy argentina, para cumplir dos objetivos esenciales: civilizar mediante el trabajo regular a las tribus aborígenes vecinas, aún salvajes o semisalvajes (en particular las de la región de Chaco-Formosa), y asegurar también la defensa de las fronteras meridionales del imperio incaico.

El libro, ameno y bien documentado, se lee con mucho interés. (M. G.)

AUTOMOBILE BRAKES AND BRAKES TESTING

Por Maurice Platt (Ed. Isaac Pitman and Sons, London)

Es lamentable que, según creemos, no circule entre nosotros la versión castellana de esta obra, breve —109 páginas útiles— pero sustanciosa, escrita con gran sentido didáctico, claro estilo dentro del género y convenientemente ilustrada. Trae todo lo que necesita saber el mecánico en aprendizaje o aun el pro-

fesional técnico o el estudiante del ramo, en cuestiones de frenos para automóviles, pruebas sobre su eficacia y principios técnicos-teóricos sobre su construcción y mantenimiento. El ejemplar que examinamos corresponde a la 4ª edición, impresa en 1969.

(M. G.)

Libros Recibidos

- ADRIANA:** Somos así (Rodolfo Alonso Editor).
JACQUES PREVERT: Historias, poemas (Rodolfo Alonso Editor).
SOLYENITSIN Y OTROS: Historias de la URSS, prosa y versos (Rodolfo Alonso Editor).
MARIA ELENA WALSH: Otoño imperdonable, versos (Ed. Sudamericana).
ELBIA ROSBACO MARECHAL: Los tiempos mágicos, cuentos (Ed. Sudamericana).
MANUEL ROJAS: Cuentos (Ed. Sudamericana).
WOLFGANG R. LANGENBRICHER: Selección de narradores alemanes contemporáneos (Ed. Sudamericana).
LEOPOLDO MARECHAL: Megafón, o la guerra (Ed. Sudamericana).
HUMBERTO COSTANTINI: Hábleme de Funes (Ed. Sudamericana).
ALBERTO VANASCO: Canto rodado, poemas (Ed. Sudamericana).
MARIA ELENA WALSH: Zoo loco, con dibujos de Vilar (Ed. Sudamericana).
ROGER CAILLOIS: Imágenes, imágenes. Ensayos (Ed. Sudamericana).
HERMAN MELVILLE: Moby Dick o la ballena blanca (Ed. Sudamericana).
MANLIO ARGUETA: El valle de las hamacas, cuentos (Ed. Sudamericana).
ALDOUS HUXLEY: Las puertas de la percepción (Ed. Sudamericana).
GRAHAM GREEN: Viajes con mi tía (Ed. Sur).
ADOLFO BIOY CASARES: Memoria sobre La Pampa y los gauchos (Ed. Sur).
MARIA CARMEN L. DE AMAYA: Retrospecciones, cuentos (Ed. Inst. Amigos del Libro Argentino).
CABESTANY PIÑOL: Visión retrospectiva (folleto con fotos de sus obras, dibujos, esculturas, pinturas y versos). (Imprenta Muñoz y Cía.).
FRANÇOIS PONTHER: Cita en Basora, novela (Juan Goyanarte, editor).
PIA PAOLI: El colombiano, cuentos (Ed. Juan Goyanarte).
LINA LOBOS: Ser una persona mayor, cuentos (Ed. Quetzal).
JOSE MANUEL MONETA: ¿Nos devolverán las Malvinas? (Edición del autor).
LUCIA FOX: El rostro de la patria en la literatura peruana (Ed. Continente).
JOSE ANTONIO OTERO: Los caudales del Río Colorado (Edición del autor).
HELMUT SCHOECK: La envidia, una teoría de la sociedad (Ed. Club de Lectores).
ARTURO JAURETCHE: Política nacional y revisionismo histórico (Ed. A. Peña Lillo).
BROTHER PHILIP: El secreto de los Andes (Ed. Kier).
JOSE ALVAREZ LOPEZ: Dioses y robots (Ed. Kier).
PAPUS: El Tarot de los bohemios (Ed. Kier).
JOSE A. GURAIEB: El mensaje de los sueños (Ed. Kier).
M. A. ROBERT: Ethos, introducción a la antropología social (EUDEBA).

MANUAL DE CAZA

Por Robert Stone (Ed. Glem)

Sumamente interesante para los aficionados es este excelente, sintético pero muy completo trabajo —un volu-

men de 227 páginas, muy bien impreso— sobre caza menor y mayor. El lector atraído por esa actividad ca-

JUAN A. LENA PAZ: Compendio de Derecho Aeronáutico (EUDEBA).

ENRIQUE A. DUSSEL: El humanismo semita (EUDEBA).

RODOLFO N. PANZARINI: Introducción a la oceanografía general (EUDEBA).

ANDRES PREDÖHL: El fin de la crisis económica mundial (EUDEBA).

MARCELO RAMON LASCANO: El crecimiento económico, condición de la estabilidad monetaria en la Argentina (EUDEBA).

CLAUDE LEVI-STRAUSS: Tristes trópicos (EUDEBA).

S. SAMBURSKY: El mundo físico a fines de la antigüedad (EUDEBA).

FLORENCIO ESCARDO: Clase de despedida, folleto de 40 págs. (Ed. Américalee).

DANTE J. CASALE: Manual de obras sanitarias domiciliarias e industriales (Ed. Américalee).

MIGUEL ANGEL (BUONARROTI): Sonetos y madrigales - Versión castellana de Rafael Obdulio Lozza (Impreso por Francisco A. Colombo).

RUBEN CAVADINI: ¿Tango o nueva expresión de Buenos Aires? (Ed. Colombo).

PEDRO KROPOTKIN: El apoyo mutuo: un factor de la evolución (Ed. Colombo).

MAURICIO LEON: El predestinado, novela (sin mención de editorial).

FELIX GABRIEL FLORES: Ahora sin fin, versos (Ed. Imprenta Universidad Nacional de Córdoba).

FELIX G. FLORES: Lugones y el sentimiento nacional (separata de la Revista de la Universidad Nacional de Córdoba, año X, 1969, Nros. 3-4).

HARRY MILEAF: Fallas en service de urgencia (Ed. Glem).

JOSEPH DERMAN Y OTROS: Aire acondicionado para el hogar y la oficina (Ed. Glem).

M. TEPPER: Curso básico de Radio-Transistores-Receptores AM y FM (Ed. Glem).

ALBERTO GIORDANO: Curso básico de armado de radio a transistores con circuitos (Ed. Glem).

HECTOR M. ENZ: Carta al comunismo, con prólogo de A. C. Alsogaray (sin indicación de editorial).

FERROCARRILES ARGENTINOS: Guía turística "Expreso Buenos Aires-Tucumán (Ed. del F. C. N. General Mitre).

JULIO E. PAYRO: Introducción a la pintura expresionista (Ed. Columba).

GUILLERMO DIAZ PLAJA: El barroco literario (Ed. Columba).

VINCENT MARTIN: Marxismo y humanismo (Ed. Columba).

JULIAN MARIAS: Esquema de nuestra situación (Ed. Columba).

CLIVE TRICKEY: Racing engine preparation (Ed. Speed and Sport, London).

EDDIE GUBA Y DOUG NYE: Racing Cars (Fountain Press, London).

GUSTAVO FLAUBERT: La educación sentimental (Ed. Bruquera).

FRANCO SOGLIAN: La Revolución Rusa (Ed. Bruguera).

LOPE DE VEGA: Poesía lírica (Ed. Bruguera).

LUIS CORDOVA: Los indios verdes, cuentos (Ed. Fondo de Cultura Económica, México).

RAMON FERREIRA: Los malos olores de este mundo, cuentos (Ed. Fondo de Cultura Económica, México).

RUBEN H. ZORRILLA: Segundo arenario, poemas (Ed. Losada).

ANTONIO AGUILAR: La Palabra (Editorial Sanjuanina).

CARLOS A. FERRO: La Bandera Argentina (Ed. M. de Cultura y Educación de la Nación).

LUIS F. NUÑEZ: Los cementerios (Almario de Buenos Aires) (Ed. del Ministerio de Cultura y Educación de la Nación).

MORDEJAI HERBAT: El espíritu de Israel (Ed. Candelabro).

BARRY WEIL: De Tel Aviv con amour, novela (Ed. Candelabro).

Boletín de la Asociación de Ex-alumnos de la Escuela Nacional de Bibliotecarios, Nros. 17-19 (Talleres Gráficos Leonardo Impresora).

da vez más difundida entre nosotros, puede hallar aquí las más importantes —y hasta minuciosas— instrucciones respecto de todo cuanto debe saber un cazador, desde que se inicia en esa afi-

ción hasta cuando ya cultiva pretensiones mayores, y todo está dicho con claridad y la sencillez indispensables para que el aprendizaje quede al alcance de cualquier amante de ese deporte. Los títulos

HABLA EL ALGARROBO

Por Victoria Ocampo (Ed. Sur)

Aparte de los temas estéticos o literarios de significación universal, diré, e inclusive específicamente argentinos —reflexiones, juicios, recuerdos personales, etc.—, que Victoria Ocampo ha abordado en sus libros, su pensamiento propiamente vinculado a la evolución de la civilización argentina, al proceso histórico, social y político del país, puede ser hallado y está agudamente expuesto o formulado, aunque de modo fragmentario, en los numerosos artículos periodísticos —algunos de ellos, verdaderos y valiosos ensayos breves— que ha publicado y sigue publicando en estos últimos años. Pero ahora, en este trabajo de 104 páginas, en el que la autora hace hablar al centenario algarrobo de la quinta o chacra de Pueyrredón, evocando recuerdos que van desde las "invasiones inglesas" hasta 1941, cuando ese inmueble fue adquirido para ser convertido en Museo público, Victoria Ocampo expone resu-

midamente, pero con claridad, precisión y la energía necesaria, cuando hace falta, sus limpias ideas sobre los temas y problemas argentinos que tanto interesan al porvenir de la Nación.

En una breve "advertencia al lector", la autora señala que esas páginas fueron escritas en 1958, "para que sirvieran de guión en un espectáculo de Luz y Sonido"; pero pasaron los años sin que este proyecto se realizase, hasta que, según parece, ahora se hace, después que la autora hubo podado y adaptado el texto a las exigencias técnicas de aquel tipo de espectáculos, y esto precisamente la decidió a publicar "Habla el Algarrobo", con su texto íntegro original. Los lectores pueden alegrarse de ello, porque encontrarán en este pequeño pero sustancioso libro, al lado de un íntimo placer estético, muchos motivos para reflexionar sobre lo que nos ha sucedido y sobre lo que nos pasa en nuestros días. (M. G.)

SEIS ESCRITORES DE CONCEPCION DEL URUGUAY

Sendos Cuentos de Guillermo Gruben, José Augusto Nadal Sagastume, Nora Pietroboni de Jourdan, Celia de Schwartzman, Regina Suárez de Vanzini y Teresita H. Zapata (reunidos y editados por el "Centro Editor Río de los Pájaros")

El poeta y escritor enterriano —de Concepción del Uruguay— E. Bourband T. ha iniciado la optimista y desde luego arriesgada aventura de fundar un centro editorial, con el sugestivo y eufónico nombre de "Río de los Pájaros" —nuestro hermoso Río Uruguay—, especialmente destinado a hacer conocer al público argentino la producción literaria de las últimas "promociones" de poetas y prosistas de Entre Ríos, en particular de los de Concepción y demás ciudades de esa costa fluvial.

En este pequeño volumen de 44 páginas —aunque de formato mayor—, se agrupan seis cuentos breves de seis

autores —mujeres en su mayoría—, de los cuales algunos se inician ahora en el arduo oficio de escribir bien y otros, como Nadal Sagastume, ya tienen antecedentes que les honran, si bien sus trabajos no han trascendido la escena local. De todas maneras, estas seis producciones, de calidad homogénea y pareja, se destacan por su frescura, por la naturalidad cuidada y limpia de la expresión y por la imaginación lúcida que reflejan. Se leen con verdadero placer. Además, anticipan positivamente tareas de mayor envergadura, porque es fácil advertir la presencia del escritor de buena ley detrás de cada página. (M. G.)

de algunos de los capítulos son de por sí muy indicativos; por ejemplo: "El arma del cazador"; "El disparo"; "El perro de caza"; "Saliendo a cazar" (el equipo, el traje, mapas, brújula, prismáticos,

cámara, etc.), y en fin, un amplio "Repertorio para cazadores". Todo eso está precedido por un capítulo donde se estudia el efecto de la caza sobre la extinción de las especies animales. (M. G.)

Autores y Libros



LA SERPIENTE DEL PARAISO

Historia de una búsqueda en la India (Editorial Kier)

Apasionante y de múltiples facetas como pocos de los que tratan temas similares, es este libro del diplomático chileno —o ex diplomático, esto no lo sabemos a ciencia cierta— Miguel Serrano, quien vivió, investigó y viajó muchos años en la India, por sugestión de un "gran maestro" del esoterismo oriental, como él dice, o quizás respondiendo simplemente a su profunda curiosidad intelectual y espiritual, que le llevó a buscar e internarse en caminos —en el sentido real y en el metafórico de la pala-

bra— que muy pocos occidentales pueden jactarse de haber explorado.

El libro, que aborda temas realmente profundos y de sutil trascendencia, a ratos parece una novela por el estilo y la forma de algunos de sus capítulos, aunque, al llegar al final, el lector se ve obligado —con placer— a descartar toda sospecha de que pudiera tratarse de una obra de ficción, de una creación meramente imaginativa, aunque esto mismo no disminuiría sus méritos. Pero no: la conclusión a que se llega inevi-

tablemente es que se trata del relato de una larga experiencia vivida y, por supuesto, esto contribuye a acrecentar el interés del trabajo, que seguramente será apreciado por cuantos lo lean.

Incidentalmente quiero señalar dos capítulos, de los que nacen extrañas y hasta conmovedoras sugerencias: uno se titula "La tumba de Jesús" (pág. 56) y el otro "El Cristo de la Atlántida" (pág. 67). Merecen ser leídos y meditados con calma. A mí me recordaron un pequeño libro del profesor Notovich —(si mi memoria no me falla, éste es el nombre)— arqueólogo catedrático de la vieja Universidad de San Pe-

tesburgo, entonces capital de Rusia, quien en 1912 estuvo en el Tibet, estudió con los lamas y se quedó en la región —en el Himalaya sobre todo— durante varios años, a causa de la primera Gran Guerra. Cuando regresó a Europa tras haber hallado en escondidos e importantes monasterios de lamas extraordinarios documentos, publicó el referido libro bajo el título de "La vida desconocida de Jesús". (Se trata de los 17 años "ausentes" en los Evangelios). Ahora Serrano reitera en "La Serpiente del Paraíso" algunas afirmaciones que encontré en la obra del profesor Notovich. (M. G.)

LAS GENERACIONES ARGENTINAS

Por Jaime Perriau (Ed. EUDEBA)

Pese a la claridad expositiva —sustentada por una excelente prosa— de esta obra singular, es difícil formular un juicio crítico objetivo sobre su contenido. "Las generaciones argentinas", ensayo de notable originalidad no obstante tratarse de la aplicación a la metodología del estudio de la historia argentina, de ideas —éstas sí absolutamente originales— de Ortega y Gasset, difundidas y precisadas después por su más alto y calificado discípulo, el filósofo y publicista Julián Marías, el libro de Perriau, repetimos, pese a la unidad del concepto estructural en que se funda, suscita dudas y reflexiones que obligan al lector a plantearse algunos interrogantes que no parecen estar suficientemente o del todo satisfactoriamente resueltos en ese trabajo.

Perriau, tras exponer sus razones para hacerlo, arranca el cómputo y análisis de las "generaciones argentinas" en el año 1753, porque entre éste y el de 1767 (comprendiendo así los "quince años" que Ortega atribuye a cada período de nacimiento, y de posterior actuación en diversos planos sucesivos, de los grupos generacionales históricos), nacieron ya algunos de los actores que intervendrían más o menos decisivamente en el nacimiento y evolución ulterior de la na-

cionalidad argentina. Después las etapas, siguiendo al autor, continuarán de 15 en 15 años "generacionales" hasta nuestros tiempos. Se forman así 11 grupos o generaciones, el primero, como hemos dicho, con los nacidos entre 1753 y 1767, y que comprendería a Saavedra, Paso, Alberti, Alzaga, Vieytes, Castelli, Posadas y Cayetano Rodríguez, y el último que el autor incluye en su cuenta, el grupo XI o generación 11ª, que comprende a los nacidos entre 1903 y 1917 y que incluiría, entre otros, a personajes de tan dispar psicología, a mi juicio, como Frondizi y Alsogaray; Onganía y Pedro E. Aramburu; José Luis Romero y de Pablo Pardo; Mujica Láinez, Bioy Casares o Bonifacio del Carril, y Mario Amadeo, Rogelio Frigerio o José María Rosa, por otro lado, etc., etc. Algo hay aquí que no encaja en el molde y rompe la pretendida homogeneidad generacional.

No me siento inclinado a tentar una controversia con el pensamiento siempre vivo y actual de Ortega, en este punto, ni con su continuador más autorizado y eminente, Julián Marías —a quien respeto por diez motivos—, ni con el doctor Perriau, tan profundo conocedor de la obra del maestro; pero no resisto, como lector curioso simplemente, a la necesidad de hacer algunas observacio-

nes a esta concepción de "las generaciones argentinas", objeciones que considero válidas por lo menos hasta que aparezca el segundo libro que Perriau anuncia. Ante todo, me parece útil que nos entendamos sobre lo que es una generación, y convendría saber cuál es el punto de vista en que habremos de colocarnos para definirla. ¿Estamos hablando de generaciones biológicas o, más específicamente, de los instrumentos —grupos humanos— que la historia y el pensamiento utilizan para realizar sus propósitos? En el primer caso, es obvio que las generaciones no pueden sino contarse de padres a hijos y solamente así, y advertiremos entonces, aunque esto no sea siempre rigurosamente cierto, una continuidad en evolución permanente, del pensamiento y la acción de las generaciones, si bien a veces, no con demasiada frecuencia, un hijo vaya a la derecha o la izquierda, o dispere para atrás, cuando el padre caminó siempre hacia adelante, o viceversa. Y si se trata de enfocar sólo la actuación y el resultado de la acción de los distintos grupos humanos "sucesivos" como intérpretes, ejecutores o creadores de la historia o del pensamiento que animó o anima a las civilizaciones, me parece bien claro, una vez decantada lo que sólo es anécdota mediante el reposo de la reflexión y mirando el panorama desde

cierta altura, que no existen limitaciones tajantes o fosos divisorios que separen fundamentalmente a las generaciones que se suceden —a despecho de toda cronología geométrica—, sino que el desarrollo en ascenso (con detenciones transitorias o dolorosos retrocesos de tanto en tanto) es el resultado sistemático de un fluir continuo, orgánico, coherente, que no se cuida demasiado del calendario. Y en la historia argentina, me parece mucho más sostenible este punto de vista —con muy escasos eclipses del concepto que lo sostiene— que el de las divisiones generacionales que con tanta elegancia y tan admirable versación sostiene el doctor Perriau.

Sin contar con que el autor —pese a que intenta una rápida explicación del hecho con aquello de "los acontecimientos o sucesos epocales" que interrumpirían el proceso contable—, se hallaría en muy serias dificultades para explicarnos la aparición de las grandes, singulares y aisladas cumbres, que abrieron derroteros totalmente originales e inéditos a la humanidad. ¿En qué generación metería, en la de atrás o en la de adelante, a César o Bonaparte, a Copérnico, a Freud o a Einstein? Es fácil contestar que sólo fueron consecuencias; pero no es una respuesta satisfactoria, ni siquiera para el menos exigente de los estudiosos.

(M. G.)

LETRA VIVA

por
ULYSES
PARA AUTOCLUB

ARQUETIPOS

En su biblioteca de psicología profunda, la editorial Paidós da a conocer una obra fundamental de C. G. Jung: *Arquetipos e Inconsciente Colectivo*. En realidad, bajo este título, se agrupan varios ensayos. Todos ellos son una muestra de la típica genialidad y el estilo espléndido del hombre que muchos conceptúan a la altura del propio Freud.

Jung, en todos sus escritos e investigaciones es pura letra viva. Merece un homenaje especial el humanista singularmente versado que hay en él. No se paga con la adjetivación de moderno, que pudo dedicársele como una especie de alabanza, por los tiempos de su radiante aparición. Sabe Jung pagar su deuda al pasado. Así cuando afirma la primacía de Platón en uno de sus hallazgos mayores.

La temática del libro que señalamos como de lectura fascinante, ataca tópicos que pueden generar una fecunda incitación a la altísima tarea de pensar.

Es exacta la opinión que reproducen los editores, que firman dos psicólogos contemporáneos, Calvin Hall y Gardner Lindzey, cuando dicen que la originalidad y la audacia de las concepciones de Jung tienen pocos paralelos en la historia científica reciente. También, y esto va por nuestra cuenta, Jung puede ser eso tan extraño y excepcional que es un poeta. Véase la hermosa y asombrosa enumeración de los aspectos sorprendentes del arquetipo madre, como ejemplo concreto y definitivo.

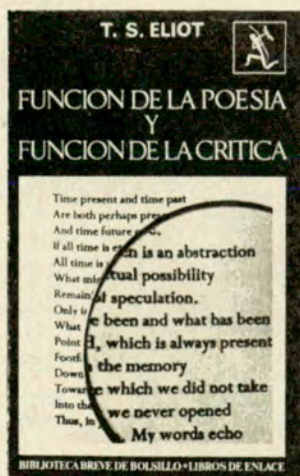
T. S. ELLIOT

En memoria de Charles Whibley, T. S. Elliot publicó conferencias dictadas en Harvard, que en excelente traducción de Jaime Gil de Biedma da a la estampa Seis Barral de Barcelona. Se titula la obra *Función de la Poe-*

sía y Función de la Crítica. Parece que la segunda parte del título está sobrando. Sobre todo si tenemos en cuenta que Elliot fue un auténtico creador y renovador de la poética inglesa y universal, y que críticos son los que sobran. Filas que se componen en especial de los que intentaron realizarse por sí y luego, al verse obligados a renunciar, se emboscan para esperar el paso de los intrépidos inventores.

Elliot, reconociendo implícitamente lo que afirmamos, no tarda en decir que la crítica, por supuesto, no llega jamás a averiguar qué es la poesía: no puede encerrarla en una simple definición. Luego dice que tampoco es posible una valoración definitiva de la poesía.

Otras cosas interesan más. Con agudo sentido, propio de un poeta creador, Elliot analiza el complicado (y bastante escaso) desarrollo del gusto por la poesía. Es una verdad rotunda para él y con mayor razón para muchísimos más que, de haber sido un niño independiente, Shakespeare no les hubiera interesado. El gusto por la poesía es una altísima vocación, poco accesible a críticos y lectores en general, algo para lo que hay que prepararse largamente con la lectura de las esencias que fluyen, únicamente y definitivamente, de los propios poetas, por más rodeos que use el señor Elliot para sugerirlo, en el libro que nos ocupa.



ITINERARIO

Se han multiplicado las formas de difusión de la obra de Ernesto Sábato. Su espléndida novela *Sobre Héroes y Tumbas*, de segura perdurabilidad, aumentará su difusión en España y diez y siete países más de nuestra habla, mediante la edición de Planeta, de Barcelona. Edicom ha publicado *La Convulsión Política y Social de Nuestro Tiempo*, que constituye, según el subtítulo de la edición a que nos referimos, una serie de enfrentamientos y coincidencias en una dramática selección de textos, frases, citas y aforismos. Esta selección nos revela al Sábato erudito, al pensador capaz de llegar a una evaluación de las opiniones que importan sobre los temas más acuciantes de la hora. Sur ha dado a la estampa, por su parte, un *Itinerario de Sábato*. Es un valioso libro antológico, que nos permite una vista panorámica de una obra bastante conocida en detalle y volumen por volumen, pero que conviene releer, bajo la conducción de su propio inventor. Si a los libros enumerados unimos la mención de *Hombres y Engranajes*, la obra que Sábato publicara en 1951 y que Emecé ha reeditado, nos encontramos frente a una justiciera tentativa de hacer llegar a todos los sectores y en las formas más diversas una especie de viva y fluyente biografía de un novelista y ensayista que no ha cesado de angustiarse ante los infinitos problemas que plantea nuestra propia condición de extraños seres efímeros. En todos estos libros existe un impulso y una grandeza que no se sujetan a nuestras fronteras. Sabemos que la novela esencial de Sábato no cesa de ser buscada por todos aquellos que se interesan por la realidad nacional argentina, aquí y en las ediciones vertidas a otros idiomas. Pero el *Itinerario*, por ejemplo, nos advierte con profundo interés, de la existencia de un escritor que desdeña la banalidad, que califica cada creación suya —pertenzca al género o no— con ese sentido universal al que bautizó Montaigne y que Sábato ejerce con plenitud de medios pensantes.

CARNETS

Un fuera de serie: Saint-Exupéry. Los compiladores de *Carnets*, últimos pensamientos del autor de *Vuelo Nocturno*, un libro editado por Goncourt que vale la pena leer y releer, nos dicen que Antoine de Saint-Exupéry llevaba siempre consigo una delgada libreta de cuero en la que volcaba, al azar del momento, reflexiones sobre una temática muy diversa.

Para esta ocasión han sido divididas, por ese afán tan clásicamente francés de claridad, en cuatro tópicos: Moral y Política; Inteligencia y Lenguaje; Estructura del Universo y por fin, Economía.

En todos estos acápites está presente el creador de *Ciudadela*. A esta obra en especial tenemos que referir el relampagueo a veces tajante, durísimo, de estos *Carnets*, más que a los ejercicios narrativos y poéticos de otras de sus obras. Antes de disolverse en el misterio central de un universo que había acajado infatigablemente (desapareció en el curso de una misión aérea), quiso ordenarlo un poco con el poder de su imaginación y de su pensamiento. No lo consiguió más que otros que hicieron lo mismo por distintos caminos. Pero apunta en Saint-Exupéry ese sentido misional de las grandes almas. Dice: La grandeza nace ante todo —y siempre— de una finalidad situada más allá de uno mismo. Para agregar que el hombre puesto al servicio de sí mismo se empobrece, inexorablemente. Es admirable escucharle decir: No sé nada acerca del universo en sí, pero ya no hay litigio entre el universo y yo. Una auténtica metafísica del amor, si es que lo estamos interpretando correctamente a este insólito cartesiano del siglo XX.

Nadie exaltó como Saint-Exupéry el instrumento esencial, el verbo que estaba, actuante, en el principio de los principios. Dice en *Carnets*: El conocimiento no es la posesión de la verdad, sino de un lenguaje coherente. Aunque se enojen Ionesco y otros centelleantes excursionistas en la selva inextricable de la semántica, ésta es una de las cosas más exactas que pueda formular el pesado balbucear del hombre, que apenas si liberan ciertos pensadores y, sobre todo, ciertos poetas. ▲

Designación en Safrar



EL señor Marcelo Spiller ha pasado a desempeñar la secretaría general de Safrar-Peugeot, bajo la dependencia directa de su titular. Desde sus nuevas funciones supervisará los departamentos de Relaciones Internas, Relaciones Públicas y Relaciones Externas. El señor Spiller ingresó en la empresa en 1966, y desempeñó distintos cargos. En 1968 fue nombrado jefe del Departamento de Publicidad, puesto que ocupó hasta ahora.

Industria automotriz

LA Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) informó que la producción nacional alcanzó en 1969 a 153.047 automóviles y 65.543 vehículos comerciales, que sumaron en total 218.590 unidades.

Nombramiento en IKA-Renault



EL señor Jacques Leroy ha sido designado vicepresidente general adjunto de la empresa, con responsabilidad directa sobre la dirección general industrial, las direcciones de compras y comercial y la empresa Metalúrgica Tandil S. A.

AUTO CLUB *informa*

Autocamping

EL Autocamping Pinar de la Serena, situado en Playa Serena, Mar del Plata, cuenta con el confort de un verdadero hotel. Restaurante, proveeduría, quinchos, parrillas, 22 baños, campo de deportes, luz de mercurio, hacen de este lugar —que cubre 5 hectáreas— un lugar ideal para el descanso y el esparcimiento. Los socios del A.C.A. tienen un descuento del 20 %.

Olavarría: inauguración

LA firma Anri S.R.L., de Angel Cucco y Rogelio Culaciati, especialistas en soldaduras en frío, ha inaugurado una sucursal en Olavarría, provincia de Buenos Aires. En dicho local se podrán requerir los beneficios de su servicio especializado en la soldadura de cigüeñales (rotos o rellenos con muñones), blocks, tapas de cilindros, máquinas industriales, soldadura en aluminio y mecanizado completo.

Despedida

LA comisión de Concesionarios Peugeot ofreció una cena para despedir al señor Jean Daniel Baulot Tolle, quien se desempeñaba como gerente comercial de Safrar, fabricante en la Argentina de los vehículos Peugeot. El señor Baulot Tolle regresa a Francia para cumplir altas funciones en la casa matriz de la Société Anonyme des Automobiles Peugeot.

Filtro de aceite

AGROAR S.A., empresa argentina con proyección internacional, fabrica en nuestro país el filtro de aceite Pur Flux, bajo licencia de Precision Mecanique Labinal, de Francia. El rally Londres-México y el safari París-Ciudad del Cabo, han sido el mejor banco de pruebas para este producto argentino. Se ha abierto el mercado hacia Uruguay, Paraguay, Chile, Perú y México, que ya han recibido los filtros.

Stand de Fiat Concord

"ESTOY sumamente satisfecho. Me parece que es una gran industria y que tiene muchísimo porvenir. Por supuesto, muy satisfecho de ver el adelanto y la nueva tecnología que está empleando esta empresa", dijo el secretario de Industria y Comercio Exterior, general Oscar Mario Chescotta, al visitar el stand de Fiat Concord en la Exposición Rural de Palermo.

IBM: visita

EL señor Jacques G. Maisonrouge, presidente ejecutivo de IBM World Trade Corporation, realizó una gira por América Latina, acompañado por el señor Robert A. Bennett, vicepresidente de la empresa a cargo de las operaciones latinoamericanas. En una breve visita a Buenos Aires tomó contacto con hombres de negocios locales y, al mismo tiempo, amplió su información y evaluó personalmente el potencial de nuestro país.

Mercado automotriz

EL presidente y director general de IKA-Renault, señor Yvon Lavaud, pronunció una conferencia en el Centro de ex Becarios Técnicos Argentinos en Francia, sobre el tema: "Desarrollo del mercado automotriz en la Argentina, en el mediano y largo alcance".

Nuevo garaje céntrico

MUY cerca del Obelisco —en Sarmiento 1138/48— se acaba de habilitar el garaje Royal, de 7 pisos, con capacidad para 400 coches, con amplias y suaves rampas. Cuenta con un comodísimo "rond-point" para coches, que se movilizan sin ningún mecanismo eléctrico.

Sheaffer Argentina

PARA fabricar su afianzada línea de lapiceras, Sheaffer Argentina ocupa una planta de 3.000 m², en la que trabajan 12 técnicos y 95 operarios. Un equipo de modernísimas maquinarias cortan, fresan, pulen y transforman acero, hierro, oro, plata y níquel en plumas, cuerpos de lapiceras y capuchones. El ritmo de producción alcanza a las 15.000 lapiceras diarias, en 60 modelos diferentes.

Motel en Jesús María

FRENTE a la ruta nacional N° 9 (mójon 753), en Jesús María, provincia de Córdoba, ha sido inaugurado el motel Paso Viejo, dotado de habitaciones con baño privado, aire acondicionado, música funcional, teléfono, pileta de natación, cochera, sala de estar con televisión y "grill room".

Reestructuración empresarial

LA empresa Dow Conning Argentina ha creado una gerencia comercial para

sus líneas de Siliconas y Molykote, que estará a cargo del señor Abel Salas, al cual competirán las actividades de publicidad, investigación de mercado y relaciones públicas. Asimismo, se nombró al señor H. Weyland gerente de ventas de las divisiones Siliconas y Molykote.

Arte en Villa Dolores

CON obras del conocido pintor Anibal Estrella comenzó en Villa Dolores, Córdoba, una serie de exposiciones que culminó en el Primer Salón de Artes Plásticas. "En sus manos las líneas cobran vida, espíritu y gallardía", dijo el secretario de Cultura de la Municipalidad de Villa Dolores, señor Arturo Cabrera Domínguez, al presentar la obra del expositor.

Amortiguadores

LA empresa De Ambrosi-Lameka S.A., ampliamente conocida como distribuidora de las importantes marcas Carborundum, Kelube, Abrasivos Argentinos, Petromoly y otras, ha ampliado sus actividades con la distribución nacional de amortiguadores Fric-Rot-Gabriel.

Chevrolet Rally Sport 70

EL gerente de ventas de General Motors Argentina, señor Sergio Poyo, anunció que desde esta semana el modelo Chevrolet Rally Sport 70 llevará frenos a disco. Esta incorporación constituye una importante mejora, que posibilitará un frenado óptimo en cualquier circunstancia. Para un funcionamiento aún más eficiente, se han incorporado también a ese modelo llantas de 14" y cubiertas de 7,35 x 14.

Donación de un automóvil

IKA-Renault efectuó la donación de un automóvil a la Asociación Cooperadora del Hospital de Niños. El señor Tibor Teleki entregó el coche —un Renault 16— a la presidenta de aquella entidad, señora Elizabeth Duhalde de Barrenechea. Este modelo fue elegido, en su oportunidad, "El Automóvil del Año", en Europa.

Mercedes-Benz Argentina

INDISOLUBLEMENTE ligada a las más gloriosas horas del automovilismo argentino, en las inolvidables campañas protagonizadas por nuestro quintuple campeón mundial, Juan Manuel Fangio, la empresa Mercedes-Benz Argentina sigue brindando su desinteresado apoyo a todos los intentos argentinos en el viejo mundo. Una prueba más ha sido la colaboración con el equipo Berta, en su reciente participación en Nürburgring, tomando a su cargo el traslado de la máquina que defendiera los colores nacionales.



A través de su amplia red de concesionarios en todo el país, Fiat Concord ha presentado al mercado el 1600 Sport, que sustituye al 1500 Coupé. Diseñado por técnicos argentinos, tanto en su carrocería de avanzadas líneas como en su moderna mecánica, el nuevo modelo, tipo "fast back" o "cola trunca", se destaca por su aspecto deportivo y por los cuidados detalles de su interior y exterior, que lo ubican como un índice positivo del adelanto logrado por la industria automotriz nacional.

Centro Médico de Piel

EL Centro Médico de Piel, institución que dirigen los doctores Julio M. Borda, Jorge Abulafia y Efraim Buschbaum, festejó un año de actividades en su nuevo local de la calle Montevideo 1572. Durante este período, además de una intensa actividad asistencial, se desarrollaron cursos de especialización y fueron honradas destacadas figuras de la dermatología internacional que por diversos motivos visitaron Buenos Aires.

6-4-7-1

NO es un número cabalístico, ni se trata de una cifra de significación esotérica. Es algo mucho más simple y seguramente más agradable que cualquier especulación metafísica. Es esto: en la avenida del Libertador 6471 se ha inaugurado, hace pocas semanas, el restaurante "La Casa de Titto". El gourmet, tanto como el aficionado común a la buena mesa, atendida con servicio esmerado, encuentra allí la mejor comida internacional que pueda apetecer. Teléfono: 70-7083.

Nuevo presidente de ADEFA



HAN asumido sus cargos las nuevas autoridades de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA). La Comisión Directiva quedó constituida de la siguiente manera: Presidente, señor Douglas B. Kitterman (Ford Motor Argentina S.A.); vicepresidentes, Sr. Howard W. Vange (General Motors Argentina S.A.), señor Paul A. Archer (Chrysler Fevre Argentina S.A.) y Sr. José Sclaverano (Fiat Concord S.A.); secretario, ing. Fernand Coulom (Safar); vocales, Sr. Jacques Blehaut (Citroën Argentina S.A.), Sr. Yvon Lavaud (IKA-Renault S.A.) y Sr. William A. Mosetti (Mercedes-Benz Argentina S.A.). En la foto, el doctor Jorge Richard Zorraquín, director general de ADEFA (izquierda), saluda al nuevo presidente, señor Douglas B. Kitterman.

Sobre la personalidad del Dr. Alejandro Posadas disertó el Prof. Dr. Juan R. Michans

El doctor Juan R. Michans, invitado especialmente por el Instituto Popular de Conferencias del diario "La Prensa", evocó en una reunión efectuada en el salón de actos de ese órgano de información la personalidad del doctor Alejandro Posadas, hombre de ciencia que descolló como una de las grandes figuras de la cirugía argentina.

El acto fue presidido por el titular del Instituto, profesor Osvaldo Loudet, quien luego de declarar abierta la sesión cedió la tribuna al doctor Osvaldo Fustionni, quien presentó con conceptuosos términos al orador del día.

El doctor Michans inició su disertación expresando: "Hay existencias —como la de Alejandro Posadas, hombre de ciencia y cirujano— en las que sólo cabe aprender y admirar, y en su caso es muy difícil, por no decir imposible, y lo ha sido particularmente para quien os habla, proceder con la fría objetividad del historiador. Lejos de ello, a medida que preparábamos esta conferencia, más grande ha sido nuestro temor de traer ante vosotros únicamente el pálido reflejo de una vida que no vacilamos en calificar de heroica; un héroe civil, como lo hubiera definido Carlyle".

Luego de mencionar a los doctores Manuel A. Montes de Oca, Ignacio Pirovano y Juan Bautista Justo, hizo una circunstanciada referencia biográfica del cirujano evocado.

A continuación se refirió a Alejandro Posadas como investigador.

Al respecto dijo: "La observancia de las rígidas normas de la investigación, la seguridad y la apreciación objetiva de los hechos le permitieron desentrañar el hecho fundamental, decisivo; pero, sobre todo, puso en evidencia el don, privilegio de unos pocos, de saber ver allí donde otros, menos dotados, hubieran pasado de largo. ¿No es así acaso, como en nuestro tiempo, el genio de Fleming le condujo a descubrir, por idéntico mecanismo, pues no hay otro, la clave del mundo maravilloso de los antibióticos, oculta celosamente en una trivial y casi olvidada cápsula de Petri? Pero Posadas no era un bacteriólogo consagrado como el ilustre investigador británico; estaba en los albores de su carrera; como McLean, hoy un tanto olvidado, quien, siendo sólo un estudiante, realizó el trascendental descubrimiento de la heparina".

Más adelante se refirió a los cursos que el joven médico dictó sobre medicina operatoria. Entre otras cosas, expresó: "En los cursos sobre medicina operatoria fue un revolucionario, pero, "rara avis", un revolucionario constructivo, de quien debieran tomar ejemplo algunos presuntos renovadores que sólo están capacitados para destruir, sin ofrecer soluciones válidas. Lejos de ello, remozó los métodos de amputación, imponiendo el llamado procedimiento subperióstico, como técnica general modificable y adaptable a cada región. Así, pues, nada de trazados fantasiosos ni de acrobacias



de técnica, sino lo más sencillo, que es, a la postre, lo más humano".

Finalmente el orador, tras otros conceptos, expresó: "Su reputación ya estaba sólidamente afirmada durante ese curso de 1900. Tenía muchos discípulos que lo admiraban, y si la valía de un hombre puede aquilatarse a través de aquéllos, diremos que entre los muchos que se formaron a su lado hubo cuatro figuras sobresalientes que merecen párrafo aparte: Rodolfo Roccatagliata, el cirujano habilísimo y clínico eximio desaparecido tempranamente en la plena madurez de sus talentos; Enrique Finochietto, jefe de escuela y artífice asombroso de la técnica; Pedro Chutro, maestro consumado, modelo insuperable de la elocuencia didáctica, y José Arce, personalidad poderosa y subyugante, para quien la cirugía y la cátedra fueron sólo un capítulo en su vida recia e inquieta". ♣

HOMENAJE AL DOCTOR ANTONIO CATALDO

Le fue rendido con motivo de haber cumplido 80 años de edad y 62 como periodista



Momentos en que el presidente del Automóvil Club Argentino entrega al periodista doctor Antonio Cataldo, director de la revista "Velocidad", una plaqueta recordativa. Aparecen también en el grabado el vicepresidente 1°, señor Federico Lajud; el gerente general, señor Domingo M. Armendáriz; el gerente de Estaciones, señor Carlos Alberto Iribarnegaray, y el jefe de la Oficina de Prensa y Relaciones Administrativas, Sr. Enrique E. J. Rossi.

La Asociación Argentina de Periodistas de Industria y Comercio del Automotor —APICA— agasajó con una comida que se sirvió en los salones de la entidad "Unione e Benevolenza", a su socio fundador, doctor Antonio Cataldo, con motivo de haber cumplido 80 años de edad y 62 de ejercicio del periodismo deportivo.

Asistieron a la reunión el presidente del Automóvil Club Argentino, Dr. César C. Carman, miembros de la embajada de Italia y personas representativas del automolismo deportivo, de círculos periodísticos especializados y de la industria automotriz.

La demostración fue ofrecida por el presidente de APICA, señor José B. Vaizelles. Luego improvisó una alocución el presidente del A.C.A., quien entregó al doctor Cataldo una plaqueta recordativa del agasajo, y a continuación pronunciaron discursos los periodistas Federico B. Kirbus y Ho-

racio Speratti, en su carácter de colaboradores de la revista "Velocidad", fundada en nuestro país por el veterano periodista agasajado.

Finalmente hablaron el cónsul de Italia, doctor Sergio Vento, y el doctor Mario Arano, en nombre, este último, de los Ex Combatientes Italianos, tras lo cual agradeció la demostración el doctor Cataldo, quien, entre otros conceptos, expresó: "Doy las gracias a Dios que me ha permitido vivir 80 años y asistir a esta demostración por parte de autoridades, personalidades, colegas, amigas y amigos. Estoy profundamente agradecido al doctor César Carman, presidente del Automóvil Club Argentino. Con verdadero afecto agradezco a los jóvenes periodistas que desde el primer momento me acompañaron en mi labor como fundador y director de la revista "Velocidad", que en estos días ha cumplido su XX aniversario". ♣

novedades en DISCOS

por M. M.

PARA AUTOCLUB

PULSACION

Astor Piazzolla y su orquesta.
TROVA, VL 38 Monoaural y
TLS 5038 Stereo

En junio de 1969, el pintor Carlos Páez Vilaró estaba en París, sumergido de lleno en un curioso experimento: prolongar su pintura en el cine. Filmar —como él mismo decía— sin premeditación, sin guiones. Una historia sin historia. Una película sin palabras. De pronto, se dio cuenta que le faltaba algo. Ese algo se llamaba música. Pero no cualquiera. Música de Piazzolla. Fue así como nació este fascinante long play, cuyo lado 1 lo integran los temas que escribiera y grabara Astor, y de idéntico nombre que el film de Páez

Vilaró: PULSACION. Un mágico clima envuelve al oyente desde las primeras notas, en un registro cuya calidad técnica es inobjetable, en cuatro temas con un nombre común: Pulsación 1, 2, 4 y 5. Un personal que colinda con la perfección musical integra este conjunto. Piazzolla mismo en bandoneón; Dante Amicarelli en piano, Hugo Bernalis y Antonio Agri en violín; Simón Zlotnik en viola, José Bragato en cello, Cacho Tirao en guitarra, Arturo Schneider en flauta y saxo, Quicho Díaz en contrabajo y José Corriale en percusión. El lado 2 se completa con la música instrumental de "María de Buenos Aires". Una placa inobjetable para coleccionistas.

EL SENTIR DE JOSE LARRALDE. HERENCIA PARA UN HIJO GAUCHO (Segunda parte)

José Larralde. RCA Víctor
ADL 3929. Monoaural

La incorporación de José Larralde a los vates de nuestro folklore es relativamente reciente. Su estrella comenzó a lucir en el Festival de Cosquín de 1967. Desde entonces, ese brillo se ha acrecentado y popularizado, favorecido por una feliz conjunción de poeta y de cantor. En esta oportunidad Larralde manifiesta, a través de él, un retorno que ya es evidente a través de la última década: el de los bardos y juglares. Este nuevo mester de jugla-

ría, acriollado, y dentro de las mejores tradiciones hermandescas, tiene una esplendente muestra en este long play. Acompañado por su guitarra, Larralde cuenta, dice y canta sentidos versos, de notable calidad. Una adecuada musicalización transforma esta nueva grabación de Larralde en una excelente versión de nuestra criolla forma de decir las cosas. Una cuidada grabación, en una placa sin defectos, hacen que este disco sea de inclusión recomendable en la discoteca de los amantes de estas manifestaciones. Hay acá poesía de la buena, y musicalidad excelente. Larralde demuestra estar en plena posesión de sus mejores condiciones interpretativas.

LA CETRA

Op. 9. Volúmenes 1, 2 y 3, de Antonio Vivaldi, por I Musici. Phonogram, selección Apolo. N° 89038 AY, 89039 AY y 89040 AY, respectivamente. Stereo compatible con monoaural

Una extraordinaria versión nos brinda I Musici de esta obra de Vivaldi publicada en 1728 por el editor de Amsterdam, Michele Carlo Le Cene. El nombre La Cetra, que significa "La lira", es puramente simbólico, y agru-

pa a doce conciertos para cuerdas y órgano (continuo). Al margen de la notable existencia, en estos conciertos, de problemas técnicos resueltos por Vivaldi, una generación antes que alguien más pudiera hacerlo, como Giuseppe Tartini, es de destacar la madurez y multiplicidad de recursos del compositor, cualidades que la partitura traslada, inexorablemente, a los intérpretes. Esta versión, debida al sello Philips, es notable por su factura técnica.

CUANDO DOS GRANDES SE JUNTAN

SALGAN - AMICARELLI.

DOS VIRTUOSOS

DEL PIANO

Philips 6347009. Stereo compatible con monoaural. Long play

Por dos caminos distintos, dos grandes intérpretes de dos compañeros históricos —el jazz y el tango— han confluído en una placa de características sensacionales. Horacio Salgán y Dante Amicarelli han llevado a feliz término la proeza de integrar un dúo de pianos en el cual no existe divismo, en el cual ninguno quiere demostrar al oyente que él "toca mejor que el otro", y en el cual ninguno de ambos interpreta, tampoco, para el otro, sino en función de simbiosis, de maravillosa y reconfortante comunión musical.

Horacio Salgán, vanguardista —si es que esta palabra tiene algún sentido— de la música tanguística, es autor de notables temas, tales como "A fuego lento", "Don Agustín Bardi" y "Grillito". Su orquesta es recordada por su intento de conciliar el tango para bailar con la música

para escuchar. Y, además, fue organista en iglesias, radios y salas de música. Dante Amicarelli proviene del jazz. Recordamos su actuación en la orquesta de Harold Mickey, la de Eduardo Armani y la famosa Casablanca Jazz. Ambos tienen, pese a orígenes profesionales aparentemente dispares, mucho en común: una sólida formación musical académica. Los dos estudiaron piano con el recordado maestro Vicente Scaramuzza. Ambos han completado extensos estudios en el campo de la teoría. La confluencia de ambos en esta excepcional placa está sostenida por una sección rítmica a la altura de sus ejecuciones. Lamentablemente, la contratapa del disco omite el nombre de ese personal. El lado 1 incluye "Malambo de las campanas", "Sangre y razón", "Bonita", "Ave María", "Fuegos artificiales" y "Ritmo fascinante". El lado 2 se integra con "La chica de Ipanema", "En bateau", "Amarraditos", "Zamba de Vargas" y "Rumba de Jamaica". La factura del disco es excepcional, lo mismo que su calidad sonora.

MUERTE Y RESURRECCION DEL JAZZ

BLOOD, SWEAT AND TEARS.
CBS. Mono: 8984; Stereo:
18984

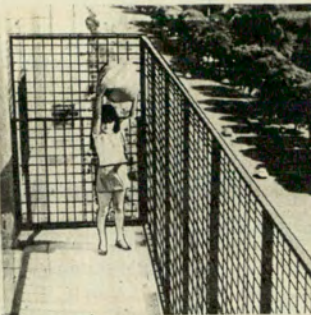
La audición de esta sensacional placa enfrenta al crítico con una dramática realidad: el jazz, refugiado en las catacumbas de los lugares secretos para iniciados, está asomando su triunfal faz de nuevo, para ser iluminada por los reflectores. Luego de la época de oro de las grandes bandas, que no siempre hacían jazz pero que, al menos, recogían fraseos de notables creadores de esa música, el jazz pareció entrar en un callejón sin salida. Las grandes bandas fueron desapareciendo. En su lugar, páliditos jovencitos aullantes

reemplazaban, con letanías y ritmo, las necesidades de la juventud. En tanto, un extraño trompetista y un insólito saxofonista —Dizzie Gillespie y Charlie Parker— plasmaron la primera rebelión. Así nació el bebop, al que siguió luego el cool jazz y más tarde el freejazz. Pero con una particularidad: era música para iniciados. El sensacional conjunto Blood, Sweat and Tears (Sangre, Sudor y Lágrimas) intenta rescatar los eternos valores jazzísticos y ponerlos en contacto con el gran público. De entre sus cenizas, el jazz como expresión masiva ha resucitado, merced a estos nueve extraordinarios y múltiples músicos y vocalistas. ♣

DISCO FRESCO

- ♣ **JUGLARES.** Cuarteto Zupay. CBS MONO: 9007. Estéreo: 19007. Con arreglos y dirección de Mónica Cosachov.
- ♣ **MELOS ENSAMBLE DE BUENOS AIRES.** Talemann, Bach, Rossini, Guastavino, Rameau, Mozart, Haendel, Saint-Sans, Piazzolla y Bartok. Fermata. Mono LF 164.
- ♣ **PEQUEÑA SUITE PARA ORQUESTA.** Claude Debussy. Lily Laskine, arpa, con la orquesta de Jean-François Paillard. Sicamericana, serie Difusión Musical Mono: 70474. Estéreo: 90474.

AUTO CLUB sugiere...



PROTECCIONES DE BALCON

PREVENGASE!... DE LAS TRAVESURAS PROPIAS DE LOS CHICOS CON PROTECCIONES DE CAÑO TUBULAR Y ALAMBRE ARTISTICO

UNA SEGURA TRANQUILIDAD PARA UD. MIENTRAS SUS NIÑOS JUEGAN

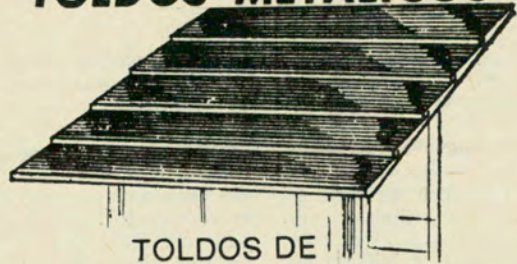
LA BOUTIQUE DEL HIERRO

THAMES 998 - Bs. Aires
Tel. 772-1245

SE ENTREGAN COLOCADAS Y PINTADAS DEL MISMO COLOR DE SU BALCON

CERRAMIENTOS DE ALUMINIO CORREDIZAS Y EN AIREADORES PARA LAVADEROS

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 - CONSULTENOS

46 - 3996

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

1870
1970

UN SIGLO DEDICADOS A LA CONSTRUCCION DE GUITARRAS Y A LA MUSICA EN GENERAL

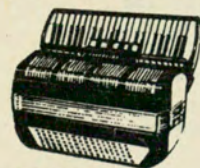


ORGANOS

BATERIAS

Socios A.C.A. descuentos especiales

CREDITOS DESDE 10 HASTA 40 MESES



Acordeones
Combinados
Amplificadores
Grabadores
PIANOS



PRO FORTIFICADO

ANTIGUA CASA NUÑEZ

SARMIENTO 1573 T. E. 46-7164

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

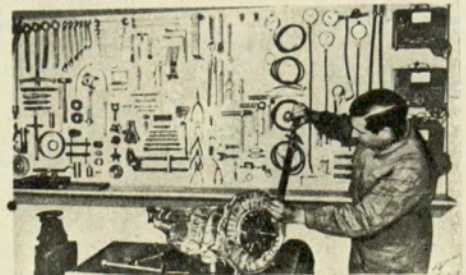
DE MARCO HNOS. S. R. L.

soluciona definitivamente los problemas de su

CAJA AUTOMATICA, garantizando por escrito su perfecto funcionamiento. Cajas de recambio de todas las marcas.

Herramientas e instrumental de prueba IMPORTADOS, asesoramiento técnico, venta de repuestos, direcciones hidráulicas, frenos de potencia.

Envios al interior.



EDDIE

24 de Noviembre 561, Tel. 97-4410/7488 - Capital Federal.



COLOCACION 5 MINUTOS

FUNDAS SUPERFUND

LA FUNDA PERFECTA PARA SU AUTO

BOUCLE DE TOALLA

colores lisos y bicolor

TELA IMPERMEABLE

PERSIFLEX

ANATOMICAS **PLAVintex** y **TELGOFLEX**

CUBRECOCHES DE
plástico aluminizado

SE COPIAN
PERO NO SE IGUALAN



D. POGGIO E HIJO S.R.L.

Alsina 2761/65 Cap.
97-3211 y 93-6871

Sucursal: Balcarce 550 Ruta 8
SAN MARTIN



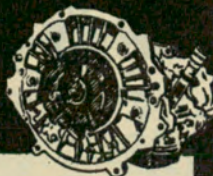
VIDRIOS - CRISTALES - MARCOS
CRISTALES PARA MUEBLES

COLOCACION A DOMICILIO
Y EN OBRAS

SERRANO 2284

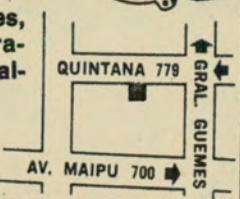
T. E. 71-7136

CAJAS AUTOMATICAS
DIRECCIONES HIDRAULICAS



Taller especializado en ajustes,
peritajes, asesoramientos, reparaciones integrales. Trabajos totalmente garantizados.

MUZZIN - PARDAL



QUINTANA 779 - VICENTE LOPEZ - 795-8243
(a 1/2 cuadra de Avda. Maipú 700)

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

SU RENAULT 4L PUEDE TENER PUERTAS DE AUTO GRANDE



BOOM S.A.

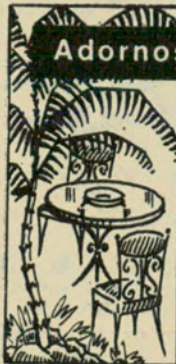
CAMBIAMOS LO UNICO QUE USTED CRITICO A SU AUTO: LAS VENTANILLAS

Colocamos Ventilete y Levanta Cristal (Reg. 8999) en reemplazo de las ventanillas corredizas, ampliando el panorama y la comodidad de su 4L, R4 y furgoneta. Socios de A.C.A. descuento especial.

FALCAMET

I.C.F.S.R.L. - Brasil 1621 - Tel.: 23-3424

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



RENOVARSE ES VENDER!..

Así lo comprendemos y brindamos más confort, para una perfecta atención. Visite nuestro "renovado" local.

La línea más completa en repuestos y accesorios nacionales e importados para PEUGEOT 203 - 403 - 404 - Rural 404 - T4B - 504. Precios especiales a talleristas y revendedores.

Casa adherida a Créditos LONDONCARD, CITICARD y DINERS CLUB.
PICHINCHA 1657 - T. E. 26-2327 - Bs. As.
Av. Pavón 787 - T. E. 22-3166 - Avellaneda

Envíos al interior

AUTO CLUB sugiere...

nueva bicicleta plegadiza



PARA LLEVAR EN EL BAUL DEL COCHE

Uso indistinto para ambos sexos. Cuatro tamaños plegadizos: 12 al 20; 14 al 22; 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, posapie 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

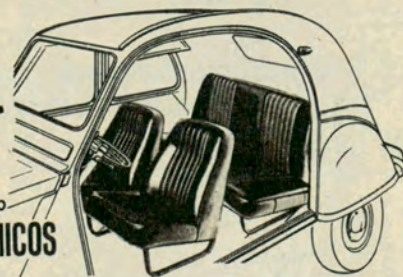
PARA SU **citroën**

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

EXCLUSIVO!

NUEVA CONSOLA ELECTRONICA ALFER SOUND, 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. 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

LOS ULTRAMODERNOS TELEVISORES



Monarch
 El monarca de la imagen.

DIRECTAMENTE DE FABRICA... Y A PRECIOS DE FABRICA

UN REGALO PARA LA VISTA!
 UN REGALO PARA EL BOLSILLO!

DESDE \$ 475.-

HAGANOS UNA VISITA. NO DUDAMOS QUE SALDRA BENEFICIADO. SI RESIDE EN EL INTERIOR, ESCRIBANOS SOLICITANDO COTIZACION

EL PALACIO DEL RADIO ARMADOR S.A.C.I.F.
 BELGRANO 980 • T. E. 38-2027/9 • BUENOS AIRES

DEFENSAS TAMEKO

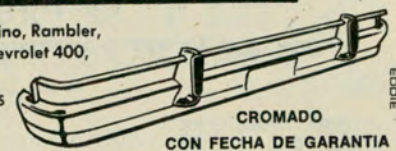
PROTEGEN Y REALZAN LAS LINEAS DE SU AUTOMOVIL

INDEPENDENCIA 1558-66
 TEL. 37-0583 - BUENOS AIRES

Colóquela en las casas del ramo o en nuestra fábrica

Impala, Mercedes Benz, Torino, Rambler, Valiant, Falcon, Citroen, Chevrolet 400, Taunus, Pick Up, etc. etc.

HACEMOS DEFENSAS ESPECIALES SOBRE TODOS LOS MODELOS IMPORTADOS



CROMADO
 CON FECHA DE GARANTIA

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

EXIJA LA MARCA GRABADA

CRISTALES CURVOS o PLANOS
 PARA AUTOMOTORES
 COLOCACION EN EL ACTO

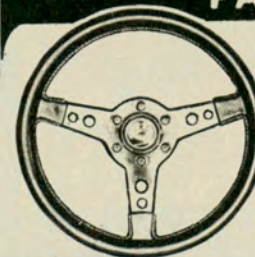


CERRAJERIA

CASA **JOSE RENTA**
 IMPORTADORES
 ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

BILLINGHURST 2150
 Tel. 82-2118 - Bs. Aires

VOLANTES STANDARDS Y DEPORTIVOS
PALANCAS AL PISO



COLOCACION EN EL ACTO
 Fundas boucle toalla
 Superfund

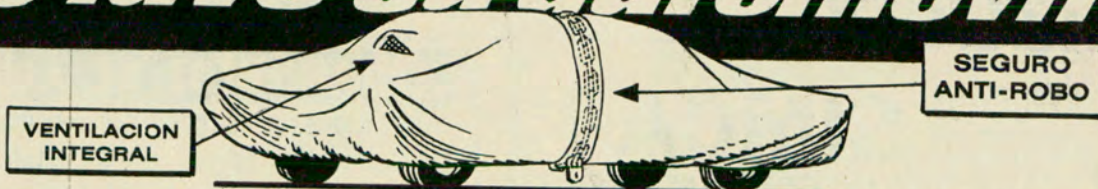
Reparación, Nacarados y Plastificados
 Fundas cubre auto y anatómicas

ACCESORIOS DEPORTIVOS

LA CASA DEL VOLANTE

WARNES 1308/10 - T. E. 58-9694 - BUENOS AIRES

No lave su automovil...



... manténgalo

siempre limpio con una funda

TAPAUTO®

Bruno
PAT. N° 161655

Protección completa de la suciedad y de las inclemencias del tiempo. El TAPAUTO BRUNO está confeccionado en tela frisada con policloruro de vinilo importado y con PROCESO MULTIFLEX. Posee ventilación integral y está cosido a máquina y soldado electrónicamente. OPCIONAL: SEGURO ANTI-ROBO (Mod. Reg. N° 3004). Fabricado para todo tipo de vehículo. Disponemos de fundas para cubrir portaequipajes.

AHORA CON **H.D. 405**
ALUMINIZADO QUE RECHAZA
LOS RAYOS SOLARES

Central LONERA

Bmé. MITRE 2771 - TEL. 87-9666-8481 - Est. gratuito al lado y en CASTELLI 150

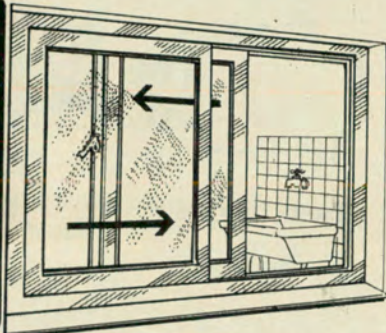
DISTRIBUIDORES: ZONA OESTE Y CASTELAR SUR: MORAS HNOS. Buenos Aires y Zevallos (Ruta 7) T.E. 629-0793 - ROSARIO: LONERIA "EL INDIJO", San Luis 1559, T.E. 68076 - CORDOBA: CASA MARCOS KAPLAN, Rivadavia 265, T.E. 5212 - BAHIA BLANCA: OSCAR LEBED, Charlone 21, T.E. 33750 - TUCUMAN: CASA FUCH, Muñecas 262, T.E. 13274.

CERRAMIENTOS DE ALUMINIO CORREDIZAS Y EN AIREADORES PARA LAVADEROS

CERRAMOS SU LAVADERO CON COLOCACION Y VIDRIOS INCLUIDOS

PROTECCIONES DE BALCON VENTANAS, LAVADEROS Y TERRAZAS

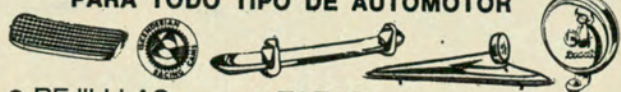
LA BOUTIQUE DEL HIERRO



THAMES 998 - Bs. Aires - Tel.: 772-1245

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

Saboree la mejor carne del mundo en...

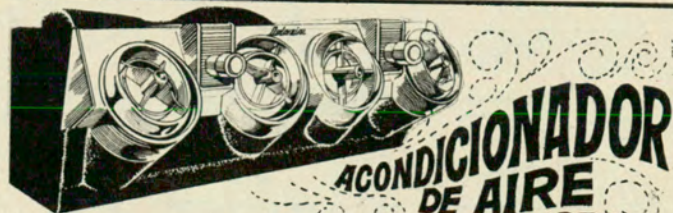
LA ESTANCIA



RESTAURANTE
PARRILLA

un FOGON en
el corazón de
BUENOS AIRES

REFRIGERACION
LAVALLE 941 Tel. 35-0336



ACONDICIONADOR DE AIRE PARA AUTOMOTORES

Notaraire
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 - Tel. 781-8379

Cantina y Rotisería



"LA LLEGADA"

Almuerzo y Ceno con AIRE ACONDICIONADO
Igual que en su casa

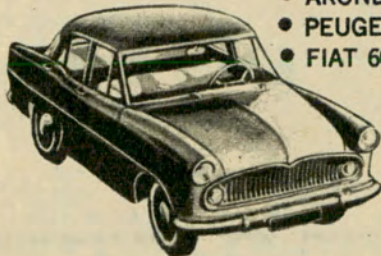
Descuento del 10% a los socios del A.C.A.

CORDOBA 1751 T. E. 44 - 7097 BUENOS AIRES

AUTO CLUB sugiere...

REPUESTOS
Y ACCESORIOS

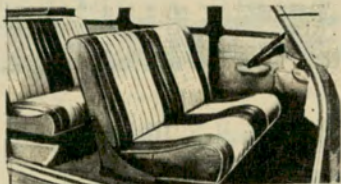
SIMCA



- ARONDE - ARIANE - VDT.
- PEUGEOT 403 - 404.
- FIAT 600 - 1100 - 1500 - etc.

ANTONIO PEREZ FANDIÑO

CERVIÑO 3802/04,
esq. Malabia,
Tel. 72-4817 - Bs. As.



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).
All. 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

**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.

Mejor es prevenir!

En el día le instalamos DEFENSAS para Balcones, Terrazas, Lavaderos, Piletas de Natación, etc.

Liámenos al 53-0420
le asesoraremos sin compromiso

CASA REY

Fábrica de Alambre Tejido
RIVADAVIA 10902 - LINIERS - TEL. 64-3168



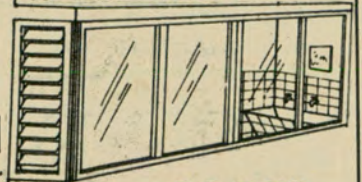
CERRAMIENTOS DE ALUMINIO

PROTECCIONES DE BALCON - CERRAMIENTOS DE HIERRO
Lavaderos - Patios - Terrazas - Balcones - etc.

COMPLETAMENTE
COLOCADOS.
Con vidrios
Incluidos.

ABERTURA
S.C.A.

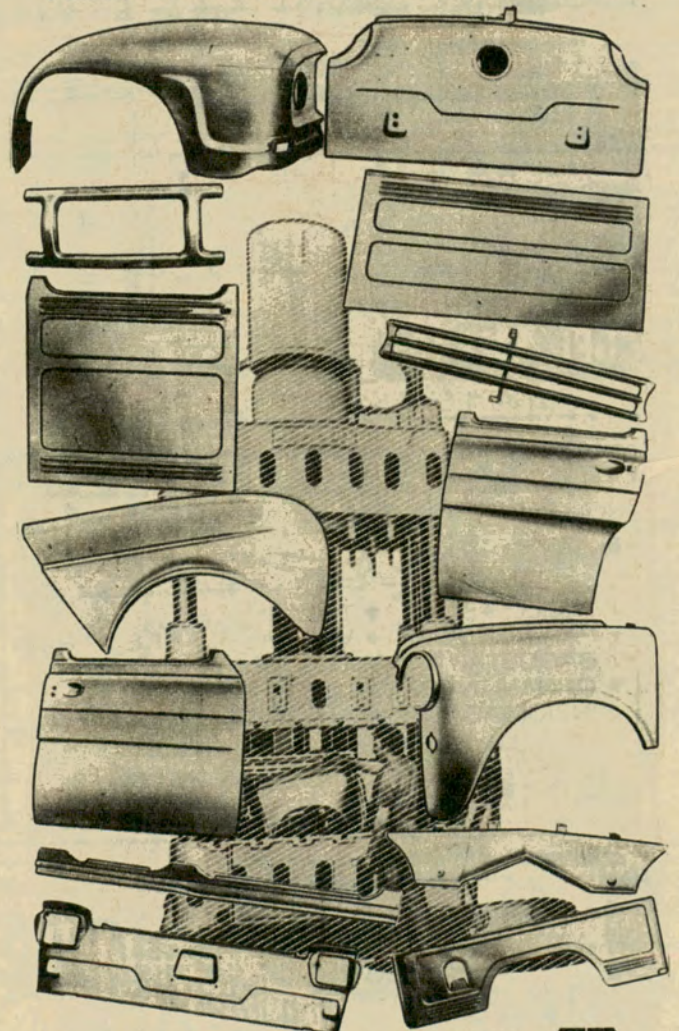
SANABRIA 2440 — CAPITAL — T. E. 50-2053
Solicite corredor - Facilidades de pago



Producciones J. Blankleider

**CARROCERIAS SIEMPRE
ORIGINALES CON
PIEZAS ESTAMPADAS**

EMACA
CALIDAD QUE SE ESTAMPA



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA
ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS
STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES



INDUSTRIAS
METALURGICAS

EMILIO BAT E HIJOS S. R. L.

FABRICANTES
DISTRIBUIDORES

GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
FRENTE A LAS ANTENAS - PCIA. BUENOS AIRES

ENVIOS AL
INTERIOR

ULTIMA NOVEDAD EN BICICLETAS!



BICICLETA PLEGADIZA BROOKLYN

Una joya de la Industria Nacional, que brinda las siguientes ventajas:

- Uso indistinto para ambos sexos
- Plegada puede llevarse en el baúl del auto o guardarse en un placard
- Tres tamaños extensibles: 9 al 14; 14 al 20 y 20 al 28.
- Asiento y manubrio extensibles.
- Trae cartera con herramientas, inflador, timbre, posa-pie y porta equipajes con cesto.
- Fina terminación en vistosos colores metalizados a fuego y cromados.

RODADOS BROOKLYN

Construida con los mejores materiales y accesorios.

Un producto de gran calidad y utilidad,
FABRICADO POR **BROOKLYN**
S. A. C. I. F. I.
Nazca 1259/61
Tel. 59-2656 y 1039
Capital

CERRAMIENTOS

de BALCONES, PATIOS y LAVADEROS.

Frentes de negocio, puertas, ventanas, divisores de ambientes y oficinas, cie-lorrasos. Llámenos al 68-0072 y le asesoraremos sin compromiso.



ESPACIAL S.C.A.
FONROUGE - 2037/39

* CARPINTERIA DEL ALUMINIO

MAREL

BOCINAS
Bocinas eléctricas tipo caracol 2 tonos para automóviles y camiones
DARWIN 279 - TEL. 55-6548 - BS. AIRES

ANTENAS AUTO RADIO
Antenas de todos los modelos para cada necesidad y marca de automotor

LA MONTAÑA

RESUELVE EL PROBLEMA DE "ESOS MUEBLES" QUE USTED NECESITA

Socios A.C.A. Descuento especial



AMENABAR 2164
MONROE 4850

TODOS LOS SISTEMAS DE TOLDOS DE ALUMINIO

TOLMETAL

ABANICOS • SEMI FIJOS • CORREDIZOS • PARASOLES

SÓLICITE REPRESENTANTE SIN COMPROMISO PLANES DE FINANCIACION

OLIVIERI Hnos. S. R. L.
MARCOS PAZ 1944/46 - TEL. 67 - 1594 Y 46 - 2002

NO PERMITA QUE LO RAYEN!



PROTEPUERT®
IMANTADO
FACIL DE APLICAR Y GUARDAR

FABRICADO en ESPUMA de POLIESTER
LARGO 1,80 cms. x 5 de ALTO y 4 de ANCHO

Central LONERA Bmé. MITRE 2771
TEL. 87-8481-9666

BOITANO Y CIA.

COMODIDAD Y VACACIONES FELICES

OFRECE PARA EL PROXIMO VERANO:

- Lonas - Toldos
- Parasoles
- Sillas y Mesas Plegables
- Reposeras
- Carpas
- Columpios - Coys



CAMPING EN GENERAL

BME. MITRE 854 TEL. 45-2484
Est. Bmé. Mitre 871

AUTO CLUB sugiere...

**CIGARRERA
ENCENDEDOR
PARA
AUTOMOVILES**



Carga 20 cigarrillos de cualquier tamaño

YA PREND

Con extracción y encendido automáticos

PRECIO \$ 99,90

ENVIOS AL INTERIOR

TUCUMAN 784 - Bs. Aires - Tel. 392-4914/8348/8398

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

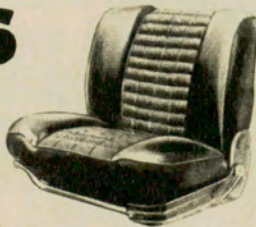
78-7537 58-7362

AMPLIAS FACILIDADES DE PAGO

Talleres Metal. TRES DE FEBRERO - E. MERLO - 286-CASEROS

FUNDAS LIN-TAP

y... nada
más!



EDDIE

¡OFERTAS REALES!
EN SIMIL CUERO BASTONADO

CITROEN \$ 79,50	m\$ 7.950.-	FALCON	97,50	9.750.-
FIAT 600 " 69,50	" 6.950.-	RAMBLER Ent.	94.-	9.400.-
RENAULT " 85.-	" 8.500.-	VALIANT	96.-	9.600.-
DI TELLA " 89,50	" 8.950.-			

TECHOS VINILICOS - FABRICA DE BUTACAS
RIGLOS 253/55 - 99-5933 (ALT. RIVADAVIA 5100)



GUANTES

DE CUERO PARA TRABAJO E INDUSTRIA



BOTAS

DE GOMA Y DE CUERO, MONTURAS
Y SURTIDO DE ARTICULOS DE CUERO

PIDA PRECIOS POR MAYOR Y MENOR A:

TALABARERIA

ARIAS

Av. MONTES DE OCA 1672 - Bs. As.



german

eficiencia
honestidad
rapidez

electrónica

AUTO RADIO

Pasacintas - Grabadores - Antenas

Servicio Autorizado: **MOTOROLA**

En su nuevo y amplio local

PARAGUAY 3882

T. E. 85-3917

**AUTOVOX
BENDIX
PHILIPS**

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. SRL.

CARRASCO 267 - 67-8106
BUENOS AIRES

Service y garantia 1 año

Atendido por VICENTE TIRABASSO

Descuentos esp. a socios A.C.A.

ENVIOS AL INTERIOR - ZONAS DISPONIBLES

ALQUITEL ALQUILER DE TELEVISORES

Primera Empresa Sudamericana
de Alquiler de Televisores.

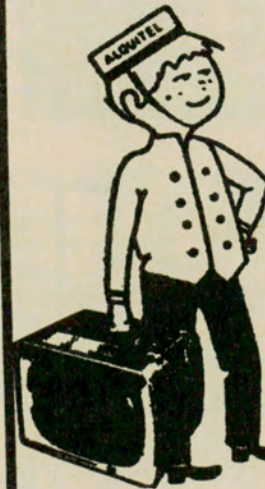
¿Su televisor no funciona?

¿Quiere quedar bien
con un enfermo?

Solicite en alquiler un televisor
por día, por semana o temporario.

Alquile un televisor portátil

y llévelo consigo para
sus vacaciones.



ENTREGA A DOMICILIO

Atención de 8 a 22 hs., inclusive
Domingos y Feriados.

AUSTRIA 2210 - TEL. 84-2878 - 84-4970

C069114

CHAPAS PATENTES

para reposición por pérdida o deterioro

Fab. M.F. BARTHE - Ameghino 1527 - 67-9790, Bs. As.

PROTEJA SU AUTOMOVIL CON EL GARAJE PORTATIL



Ahora a pedido con ojalillos de seguridad sin cargo

**VENTAS POR MAYOR Y MENOR
NO CERRAMOS AL MEDIODIA
ENVIOS AL INTERIOR**

La más resistente a la intemperie que le brinda total protección en cualquier época del año. Cosida y soldada, 100 x 100 impermeable, plastificada y afelpada por dentro, no raya ni se pega. Ventilación integral. Para todas las marcas y modelos de coches.

Atención a socios del A. C. A.

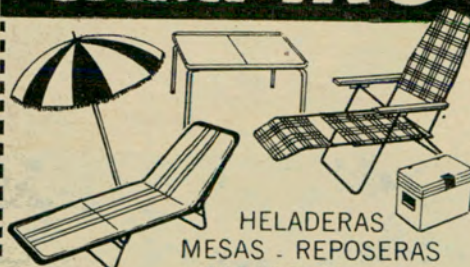
PEDRO V. CAFFARENA

J. B. JUSTO 6801, Buenos Aires T. E. 69-6065

Anexo: Mar del Plata Nº 908 a 50 m. Casa Central

Representante en Bahía Blanca: Camping Sur, Chiclana 680/98

CAMPING



HELADERAS
MESAS - REPOSERAS
PARASOLES - etc.

**SI ES PLEGABLE
CAFFARENA LO TIENE**

**ALARMAS ELECTRONICAS
BARRILO**

**CONTRA
ROBO DE
AUTOS**



ALARMA ELECTRONICA CONTINUA

Cubre: Puertas, Capot, Baúl, Asientos, Sistema de encendido

ALARMA ELECTRONICA INTERMITENTE

Cubre toda la carrocería

BACCIGAS®

(CORTE DE NAFTA)

Cubre sistema de alimentación

SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

BOEDO 583 - T. E. 97-2679

LLANTAS CROMADAS

**UNICAS CON
GARANTIA
ESCRITA**

POR 12 MESES

Rueda para Peugeot 403 - 404 y 504

VICAR S.C.A.

Av. JUAN DE GARAY 2356 - T. E. 26-5347



**CEPILLO
ASPIRADORA
\$ 37.00**

EN 220 V. PARA ROPA
CORTINADOS - SILLONES
- TAPICERIA, etcétera.

EN 12 V. PARA AUTOMOVILES - ALFOMBRADO
TAPIZADO. CON ENCHUFE PARA INSERTAR EN EL ENCENDEDOR.

ENVIAMOS CONTRA CHEQUE O GIRO A

TREVISO S.C.A.

SANTIAGO DE CHILE 6483 - Capital Federal
PIDA FOLLETO ILUSTRATIVO



Battini
tapiceria

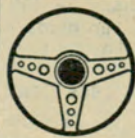
FUNDAS Y TAPIZADOS • TECHOS VINILICOS
FUNDAS TOALLAS

Colocaciones en el acto • Accesorios Deportivos

Av. MAIPU 2164 T. E. 797-8271

OLIVOS

COLOCACION EN EL ACTO



VOLANTES DEPORTIVOS

FABRICA

BORSAN S.C.A.

LADINES 3808 - 50-7572

ALTURA Av. SAN MARTIN AL 7100, BS. AS.

EDDIE

»CAZA, CAMPING Y PESCA



DEPORTE, TURISMO Y BELLEZA

BERMUDA

La clásica regata oceánica culmina en una isla de ensueño, en la que imperan equilibrio y belleza

por ENRIQUE ROJAS VELA

PARA AUTOCLUB



BUNGALOWS EN BARILOCHE LA TRUCHA MOTEL

A 9 km del centro de Bariloche frente al LAGO GUTIERREZ encontrará estos confortables BUNGALOWS baño privado, calefacción, servicio bar comedor, pileta de natación, equitación, minigolf, comodidades para hacer asado, equipado con proveeduría. "LA TRUCHA MOTEL" cubre un área de 5 hectáreas de parque con arboleda con vista panorámica del CERRO CATEDRAL, CERRO VENTANA, LAGO GUTIERREZ.

Haga sus reservas en A.C.A. Viajes & Turismo, sede Central y filiales o J. J. Paso 136 - Bariloche - T. E. 2918



Habíamos presenciado en *Newport (Rhode Island)* el comienzo de la *Bermuda Race*, espectáculo inolvidable, en un día magnífico. Ciento cuarenta y nueve veleros, separados por tamaño en seis grupos, maniobraban para obtener la colocación más favorable para la largada, mientras centenares de otras embarcaciones llenas de espectadores se mecían en las aguas no muy tranquilas. Las banderas y gallardetes eran batidos por el viento. Se filmaba y fotografiaba el menor detalle. A las 13 horas en punto se sintió un cañonazo, el primero de seis, a intervalos de 15 minutos, señalando la partida de cada grupo.

Lógico fue, por consiguiente, tomar un avión para descender en *Hamilton* 90 minutos más tarde, para ser testigos del final de la vigésimoséptima *Bermuda Race*, el clásico reconocido por todos los navegantes y aficionados. Sobre una distancia de 679 millas, la regata de *Newport* a *Bermuda* se disputa cada dos años, patrocinada por el *Royal Bermuda Yacht Club* y el *Cruising Club of America*. Hay carreras oceánicas harto más largas y más nutridas, pero en los cuatro días de la *Bermuda Race* se acumulan emociones a granel, fruto de una combinación de exigencias y vehemente fuego competidor. Es la gran prueba de tecnología, capacidad marinera, fortaleza y cuentas bancarias.

Pero *Bermuda*, isla de ensueño, no es lugar para limitarse a contemplar la terminación de una regata, no importa cuán importante sea. Diremos que después de todos los cálculos y correcciones por handicap y demás elementos que hay que tener en cuenta para la clasificación final, "*Carina*", sloop de 14 metros, de *Richard Nye*, fue proclamado vencedor, con 3 días, 15 horas y 4 minutos. En ceremonia y fiesta colmada de narracio-



¡PREPARESE!

para disfrutar felices y económicas vacaciones

CARPAS:

todas las marcas y modelos. Exhibición permanente.-Visítela- Mochilas - Bolsas de dormir. Cocinas Etc.

NAUTICA:

motores YUMPA - DORADO
TELEVEL
Botes BORDIGA

PESCA - CAZA - ARMAS

todo lo que usted necesita.



CREDITOS

Socios del A.C.A.
10 % de descuento

AGENTES CACIQUE

Av. MAIPU 758

VICENTE LOPEZ

TEL. 795-4335

TODO PLEGABLE Y PORTATIL



MESAUTO: tapa fórmica, 4 banquetas en su interior. Abierta 63 x 80 x 65 cm. Cerrada 63 x 40 x 7,5 cm. Peso 9,500 Kg.
SILLON TIJERA: Asiento y respaldo tela lino o plástica. Abierto 90 x 42 x 60 cm. Cerrado 60 x 42 x 9 cm. Peso 3,600 Kg.
PLAYERA: Asiento y respaldo tela lino o plástica. Abierto 45 x 41 x 22 cm. Cerrado 45 x 41 x 6,5 cm. Peso 2,100 Kg.
REPOSERA EXTENSIBLE 4 POSICIONES: Asiento y respaldo tela lino o plástica. Abierta 1,70 x 63 x 36 cm. Cerrada 88 x 63 x 5 cm. Peso 7,100 Kg.
REPOSERA EXTENSIBLE TIPO CATRE 5 POSICIONES: Asiento y respaldo en tela plástica de sarga, acolchados con fibra de polyester de 30 mm. de espesor. Abierta 1,90 x 67 x 33 cm. Cerrada 74 x 67 x 14 cm. Peso 8 Kg.
Estos artículos se fabrican con caños de acero soldados por alta frecuencia y baño electrolítico cromatizado. Armazones para Piletas, y Parasoles de 1,80 y 2 m.
FABRICA Y DISTRIBUYE: **MESAUTO** Alsina 1524 - T. E. 45-1551 - Cap.
FABRICA: Suipacha 3269 - T. E. 247-4481 - Remedios de Escalada (Bs. As.)



CARPAS ESTRUCTURALES CARPAS CANADIENSES BOLSAS de DORMIR

Fabricante: **MANGRULLO S.R.L.**
JOSE M. MORENO 1973
V. Adelina - Tel. 796-4579

Únicamente ventas por mayor

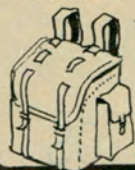
»CAZA, CAMPING Y PESCA



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

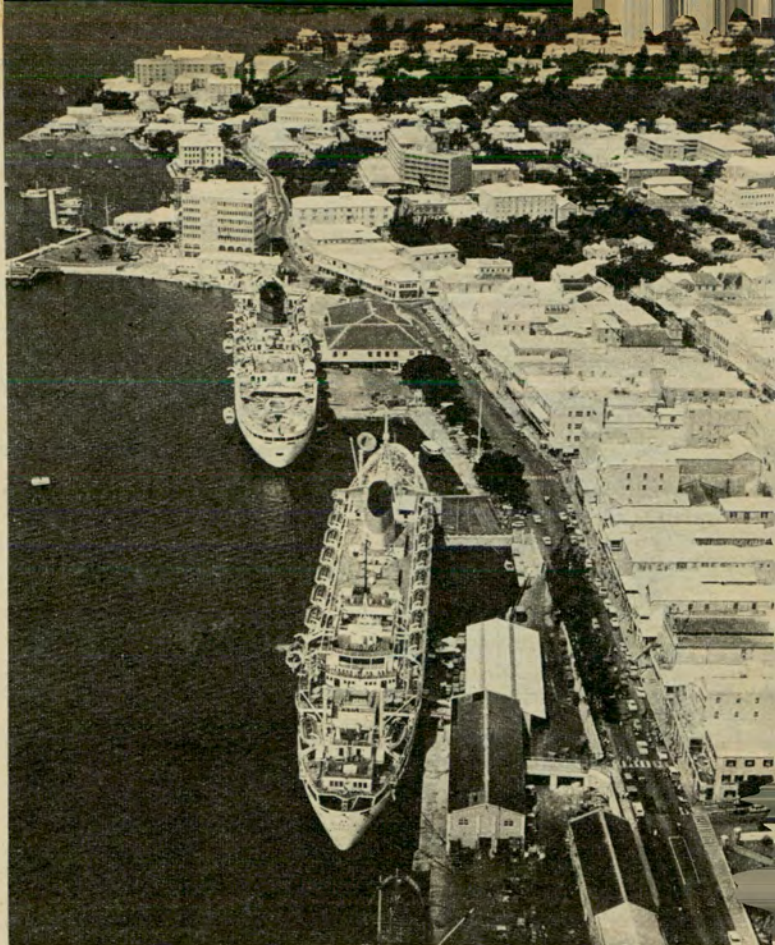
STOCK DE CULATAS DEPORTIVAS PARA MAUSER

TALLER DE REPARACIONES IMPORTACION - VENTA

JEAN JAURES 59 . Cap. . T. E. 89-5392
(PLAZA ONCE)

PROMOCO ARGENTINA S. A. anuncia al comercio importador de artículos de caza, camping y pesca, su designación como Representante Exclusivo de:

KOREA EXPORT PROMOTION LTD.
Para cualquier consulta a la industria Coreana, dirigirse a:
Paraná 425, Piso 11 - Capital Federal
Tel. 40-6580, 46-1367



Vista aérea de Front Street. Amarrados en los muelles, los buques turísticos Franconia, al fondo, y Olimpia, al frente.

res y experiencias de los muchos participantes, Nye, de Greenwich (Connecticut) recibió la *Bermuda Cup* por segunda vez. La había ganado ya en 1952 con otra "Carina", y, por supuesto, sus anécdotas fueron las más valiosas.

En Hamilton

Empezando por *Front Street*, la amplia calle de *Hamilton* que da al mar y sus muelles, y donde se concentran los establecimientos comerciales que venden cualquier clase de artículos del mundo entero, *Bermuda* contiene en sus 54 kilómetros cuadrados todo lo que puede desear el turista más exigente. Por algo acuden a

ella alrededor de 400.000 visitantes anualmente, que gastan arriba de 65 millones de dólares, suma que cubre las tres cuartas partes del presupuesto.

Compuesta originalmente por siete islas de coral, *Bermuda* comprende ahora una sola isla. *Hamilton*, la principal, está unida por puentes o terraplenes con las otras seis: *St. George* y *St. David*, al este, y *Sommerset*, *Watford*, *Boaz* y *Ireland*, al oeste. Para los residentes de Nueva York o de cualquiera de las grandes metrópolis del mundo, *Bermuda* constituye el mejor sedativo. No hay exceso de automóviles, ni trenes subterráneos, ni rascacielos (el edificio más alto es el de siete pisos del *Bank of Bermuda*); los lu-



CUIDADO! USTED PUEDE PERDER MUCHO DINERO

Al adquirir una carpa tenga especial cuidado en la tela con que está confeccionada. Algunas no ofrecen protección contra la lluvia, el granizo o el viento. Otras se resquebrajan, producen moho, se destiñen, etc.

Ud. no necesita ser un técnico textil. Visite CIA. LONERA ARGENTINA y asesórese sin compromiso. Ahí podrá adquirir todo el material necesario para el camping. También puede comprar la tela y confeccionar Ud. mismo SU propia carpa, mediante el asesoramiento sin cargo que ofrece esta compañía.



TAMBIEN PILETAS DE LONA PARA NATACION

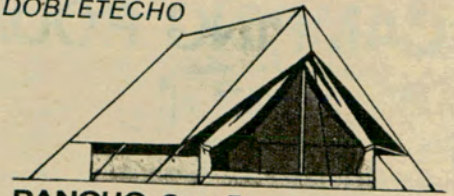
Cia. Lonera Argentina Montevideo 255 - Capital - tel. 35-1900

Cia. Lonera Argentina del Atlántico Rivadavia 3130/40 Mar del Plata

CACIQUE

LO HARA FELIZ
AL AIRE LIBRE !..

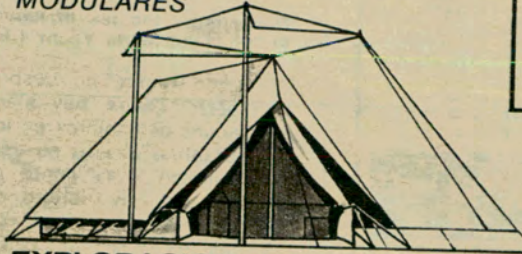
DOBLETECHO



PANCHO 3 y 5

Modelos para 3 y para 5 personas

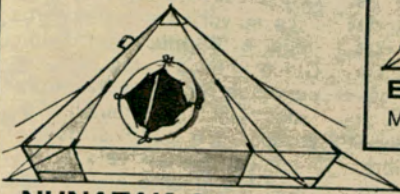
MODULARES



EXPLORACION 2, 3 y 4

Modelos para 2, para 3 y para 4 personas

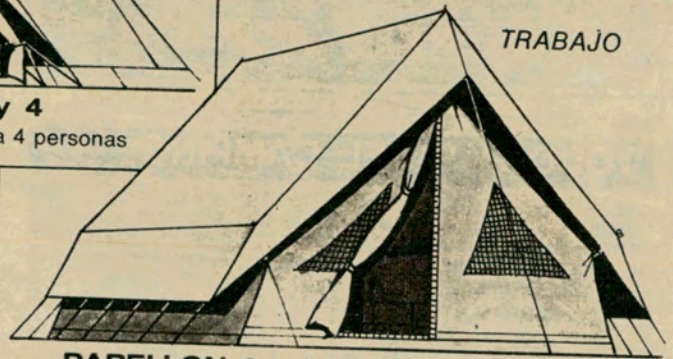
ISOTERMICAS



NUNATAK 2 y 4

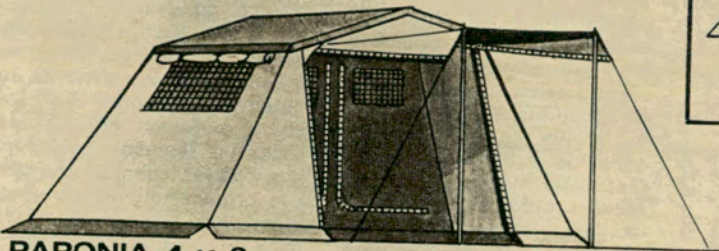
Modelos para 2 y para 4 personas

TRABAJO



PABELLON 6 y 12

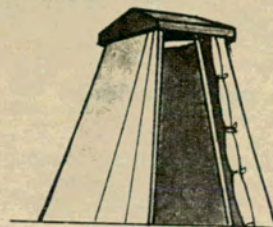
Modelos para 6 y para 12 personas



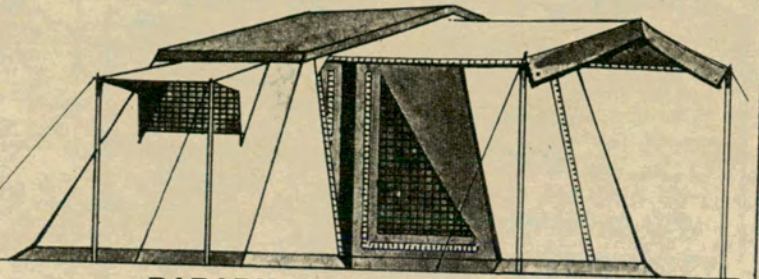
PAPONIA 4 y 6

Modelos para 4 y para 6 personas

ESTRUCTURALES



CABINA

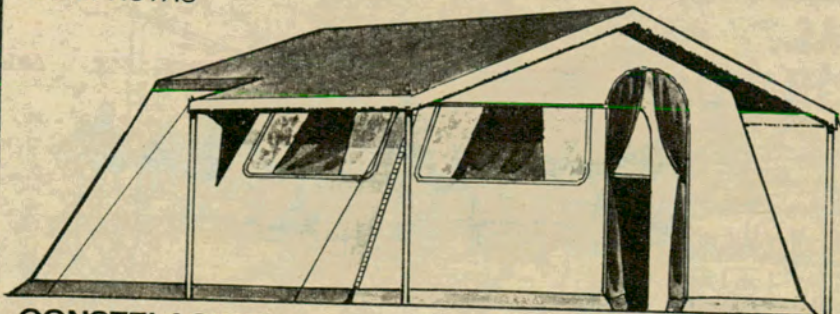


PARADIS 4 y 6

Modelos para 4 y para 6 personas

SOLICITE FOLLETOS
VENDE EL COMERCIO

COMPACTAS



CONSTELACION 6

Modelo para 6 personas

CACIQUE



CACIQUE CAMPING S.A.

San Lorenzo 4220

Munro - (Pcia. Bs. As.)

Tel. 740-3833 2755 2708

LA PRIMERA Y MAS
IMPORTANTE INDUSTRIA
DE CAMPING DEL PAIS

»CAZA, CAMPING Y PESCA



CAMPING-RODADOS



CARPAS TRADICIONALES Y BUNGALOW - TRAILERS - MOCHILAS COLCHONETAS - BOLSAS DE DORMIR - ANORAKS - FAROLES... y todo lo necesario para un CAMPING FELIZ.

Además: EXTENSO SURTIDO EN RODADOS Y MUEBLES INFANTILES.

CREDITOS
5 a 20 meses

J. A. SERPE

FEDERICO LACROZE 3000
Bs. As.

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



APRENDA SKI ACUATICO

Al adquirir su lancha lo beneficiamos con un curso de SKI



LANCHAS "BERMUDAS" con motor EVINRUDE

SIN ANTICIPO
HASTA 40 MESES

Carpa Pionero, 4 pers., \$ 11,40 por mes.
Bungalow Pionero, 3/4 pers., \$ 22,80 p/mes.
Casa Rodante Pionero, \$ 209,00 por mes.

CAMPING NAUTICA SUR

Avda. H. YRIGOYEN 8039 - BANFIELD



Deportistas locales arriando velas en la bahía de Bermuda. El Royal Bermuda Yacht Club tiene más de un siglo de vida.

gares de recreo no desbordan parroquianos, hay siempre mesas disponibles en los restaurantes, el aire no está contaminado y la gente es amable. No hay peligro de "síndrome de la sardina", que algunos médicos empiezan a definir en las ciudades colmadas de habitantes.

Las autoridades se preocupan por mantener el equilibrio entre los turistas y las facilidades, de suerte que jamás haya más visitantes que los que pueden ser debidamente atendidos. Regularmente llegan a *Hamilton* enormes buques de pasajeros que utilizan las naves como hoteles durante los días de su permanencia. Para prevenir que se resientan los servicios insulares, está limitado a un máximo de cuatro el número de navíos de turismo que pueden permanecer al mismo tiempo: dos amarrados en los muelles de *Front Street* y dos anclados en la bahía.

Sin aglomeraciones

Un funcionario explicó que de permitirse la presencia en la isla de más de 3.000 de tales visitantes por vez empezarían los inconvenientes para los alojados en los

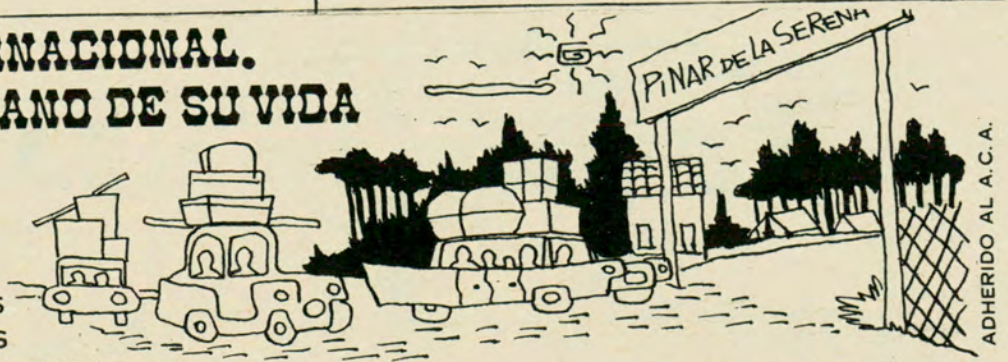
hoteles: escasearían los taxis y las tiendas se verían incómodamente repletas de gente y habría que hacer cola en las canchas de golf.

La mayoría de los viajeros llega a *Bermuda* en avión. Cinco líneas efectúan los servicios regulares desde Estados Unidos y también de Europa, con 107 vuelos semanales en el verano, incluso los gigantescos 747 los días sábado y domingo desde Nueva York. El total anual de pasajeros en avión pasa de los 300.000, que encuentran el alojamiento adecuado a sus gustos y posibilidades económicas. Hay, en efecto, cantidad suficiente de hoteles, desde gran lujo para abajo, y "guest houses" de todos los tamaños. Los grandes hoteles cuentan con playas propias, piletas de natación, clubes nocturnos, canchas de tenis y links de golf. Los pequeños y las casas de pensión están cerca de las 80 playas públicas, todas hermosas, de arena rosada, olas benignas y agua cristalina que permite ver el fondo.

La fauna marina es rica, como que hay unas 300 variedades de peces, algunos de hermosos colores. Desde las embarcaciones con fondo de cristal que pasean a los turistas por los arrecifes, pueden apreciarse en libertad

A NIVEL INTERNACIONAL. EL MEJOR VERANO DE SU VIDA

PROVEEDURIA
RESTAURANTE
BAÑOS AZULEJADOS
JUEGOS INFANTILES
CAMPOS DE DEPORTES
QUINCHOS - PARRILLAS
AGUA CALIENTE LAS 24 HORAS
ILUMINACION A GAS DE MERCURIO
PLAYA EXCLUSIVA PARA ACAMPANTES



AUTOCAMPING PINAR DE LA SERENA
PLAYA SERENA - MAR DEL PLATA

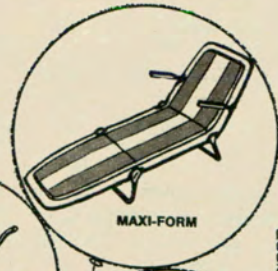
ADHERIDO AL A.C.A.

MULTI FORM*

Lo lleva de Camping...

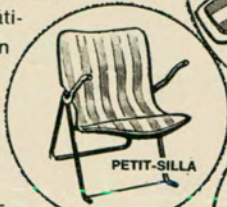
Disfrute AHORA de la MAXI y MINI-FORM, Reposeras Plegables y Portátiles exclusivas con NUEVO CRIQUE AUTOMÁTICO, en alegres telas plásticas.

Además la PETIT-SILLA y MULTI-PLAY, ideales para playa, camping, etc.



MAXI-FORM

Eddie



PETIT-SILLA

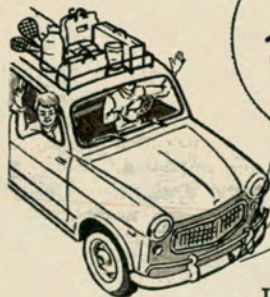


MINI-FORM



MULTI-PLAY

UNICA marca que garantiza toda su línea por 5 años.



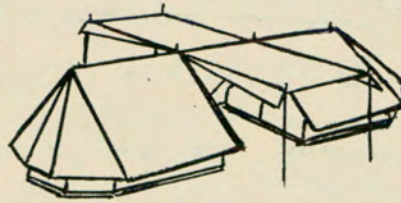
Fabrica y Distribuye:

FA-MET S.R.L.

JEAN JAURES 3759 - Valentin Alsina, Bs. As.
T. E. 208-4658/7772 - 242-4414 - 656-2007 - 67-7313

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

FABRICANTES

Arreglos y Reformas Alquiler y Venta

PRINGLES 1200
esq. ESTADO DE ISRAEL

87-1310 - BS. AIRES

VERANEE EN MIRAMAR

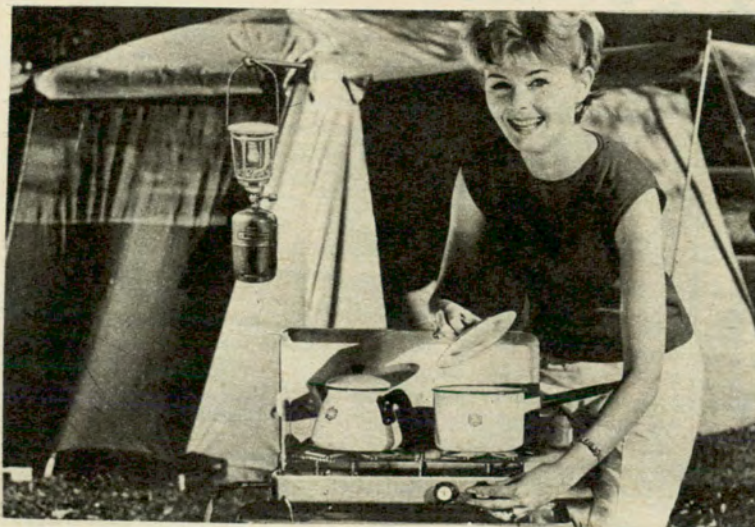
PALACE HOTEL

Av. MITRE 744 - MIRAMAR, Bs. As. - Tel. 61-0258/0420

A cien metros de la playa. Primera categoría. 100 habitaciones con baño privado - Teléfono Cocina internacional - Diciembre y marzo con o sin pensión.

INFORMES Y RESERVAS EN BS. AS.

Av. RIVADAVIA 3494, 8° p. T. E. 87-7459



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

Simplex

Artefactos portátiles a gas con sus propias microgarrafas de 1/3; 1; 2 ó 3 kg. Basta aplicar la llama de un fósforo y ya funciona.

RECARGA DE GAS ASEGURADA EN TODO EL PAIS



FAROL PORTATIL
500 bujias



CALENTADOR PORTATIL



GRILL PORTATIL

Cocinita portátil 2063:
De 2 hornallas. Guardaviento.
Se entrega en una cómoda valijita metálica, con su propia microgarrafa de 1/3 kg. También puede usarse con garrafa de 1, 2 ó 3 kg.

Adquiera los artefactos Simplex con facilidades en:

PROVEEDURIA DEPORTIVA S. A. I. C.
Lima 363 CAPITAL

SUIZA CAMPING
Juramento 2432 CAPITAL

OZORES S. A.
José Bonifacio 2280 y sucursales CAPITAL

FERRETERIA FRANCESA S. A.
C. Pellegrini 47 CAPITAL

BALTAIAN HNOS.
Iriarte 2264 y sucursales CAPITAL

BAZAR MANTEIGA
Lima 1293 CAPITAL

CAZA, CAMPING Y PESCA



SU CAMPING DE PRIMAVERA con:
CARPAS - BUNGALOWS - BOLSAS
DE DORMIR - ANORAKS - MOCHILAS de:

Intercamping

BIDONES - BOTAS DE AGUA - CARAMAÑOLAS
 CUBIERTOS - MARMITAS - MESAS PLEGABLES
 REPOSERAS - SILLAS PLEGABLES.
TRONADOR 2460 - T. E. 51-2419 - Capital

CATEDRAL SKY HOTEL

AHORA ABIERTO EN VERANO

PILETA DE NATACION - MINI
 GOLF - CABALGATAS - SALON
 DE JUEGOS
 SOCIOS A.C.A. 10 % DE DESCUENTO

RESERVAS

Hotel NAHUEL HUAPI - MORENO 252
BARILOCHE - Tel. 2322-2323

EZQUERRA CAMPING

FABRICAMOS CARPAS EN TODOS LOS ESTILOS
Y TAMAÑOS. EN LA MEJOR CALIDAD Y PRECIO
CON GARANTIA ESCRITA.

OFERTAS: CARPA para 4 personas, de TELA AVION,
 piso plastif., 2 ventanas, LISTA PARA ACAMPAR,
 Modelo exclusivo. Total..... \$ 99.
 con DOBLE TECHO, modelo exclusivo. Total \$ 175.

TODO PARA EL CAMPING Y LA PESCA CREDITOS
visite nuestra gran Exposición
¡ al aire libre! Abierta Sábados y Domingos

Av. 12 de OCTUBRE 1025 QUILMES OESTE - PROV. BS. AS.

algunas de las especies en exhibición en el *Acuarium de Flatts Village*, que cuenta con una de las mayores colecciones de peces tropicales.

de la señorita Gray, Sir Reginald, integró uno de los dos binomios que disputaron el set inaugural en Wimbledon, la catedral del tenis.

Náutica y pesca

Para los aficionados a la pesca las posibilidades no tienen límite. Siendo el mar muy acogedor y los bermudianos excelentes marineros, los turistas amigos de la navegación encuentran el velero que les conviene para ejercitar sus habilidades. La natación en el mar es ciertamente muy superior a la de los natatorios. En diciembre y enero, pleno invierno en estas latitudes, la temperatura del agua en *Bermuda* es, gracias a la corriente del *Golfo*, de 18 grados, mientras que la del ambiente oscila entre una máxima de 21 grados y una mínima de 15. En los meses bravos del verano, julio y agosto, el termómetro se mantiene regularmente en los 25 grados.

El golf es un deporte que puede jugarse el año entero, y para sus adictos *Bermuda* es la Isla del Tesoro, con ocho canchas, incluso dos con jerarquía de campeonato: *Mid Ocean* y *Castle Harbour*. El tenis merece mención especial. Según los bermudianos, este deporte llegó al Nuevo Mundo en 1873, cuando Thomas Middleton lo trajo a *Bermuda* desde Inglaterra. Se proponía jugarlo con su esposa, pero le pareció poco digno para damas y cedió el equipo a Sir Brownlow Gray, quien construyó el primer court en su residencia "*Clermont*". Pero Gray no tuvo mucho tiempo para practicarlo, y su hija Mary y una señorita H. M. Wood se entregaron con entusiasmo al *spharistike*, como se llamaba entonces. Un hermano

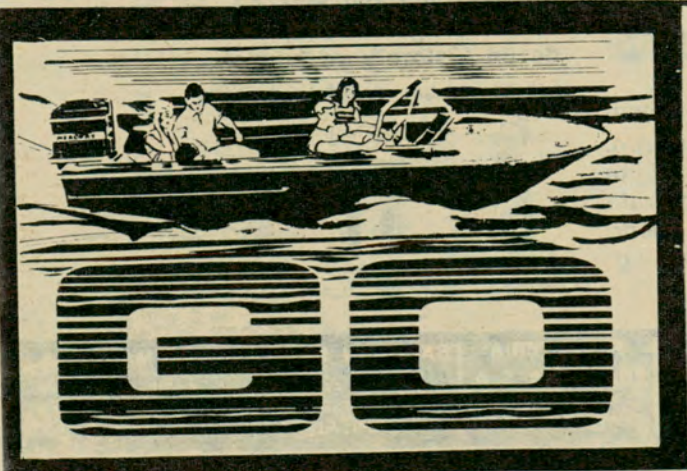
Velocidad máxima:
32 km

Muchos visitantes prefieren desplazarse en bicicleta, pues no hay peligro de que los automovilistas se los lleven por delante. Hasta 1946 estaban prohibidos los automotores, y los que se ven desde entonces son en general los modelos pequeños de Europa. No se tolera velocidad por encima de los 32 kilómetros por hora, y en los cruces de carreteras y de calles los peatones no tienen que correr ni gambetear a los volantes impetuosos, porque no los hay.

Como buena colonia inglesa, en *Bermuda* se juega el rugby, el fútbol y el cricket. No faltan los programas de boxeo, water polo, badminton y tenis de mesa.

Bermuda es tal vez el único lugar del mundo donde no hay desempleo. Los 52.000 integrantes de la población permanente de la isla, de los cuales el 60% o más es gente de color, no se dan abasto para la atención de los turistas, de modo que hay que importar ayuda del Caribe y desde Europa. Existe un movimiento independentista, como en Puerto Rico, pero los bermudianos coinciden en que la isla no podría sostenerse como estado independiente.

Se considera que el navegante español Juan Bermúdez descubrió las islas en 1503. de ahí el nombre; pero fueron los británicos los que la colonizaron en 1600. El idioma es, por supuesto, el inglés, y los bermudianos están empeñados en progresar. ▲



CARPAS - TRAILERS - MUNICIONES - CARTUCHOS - ACCESORIOS
 LINEA COMPLETA DE ARTICULOS DE PESCA



LANCHAS y CRUCEROS

PAGLIETTINI

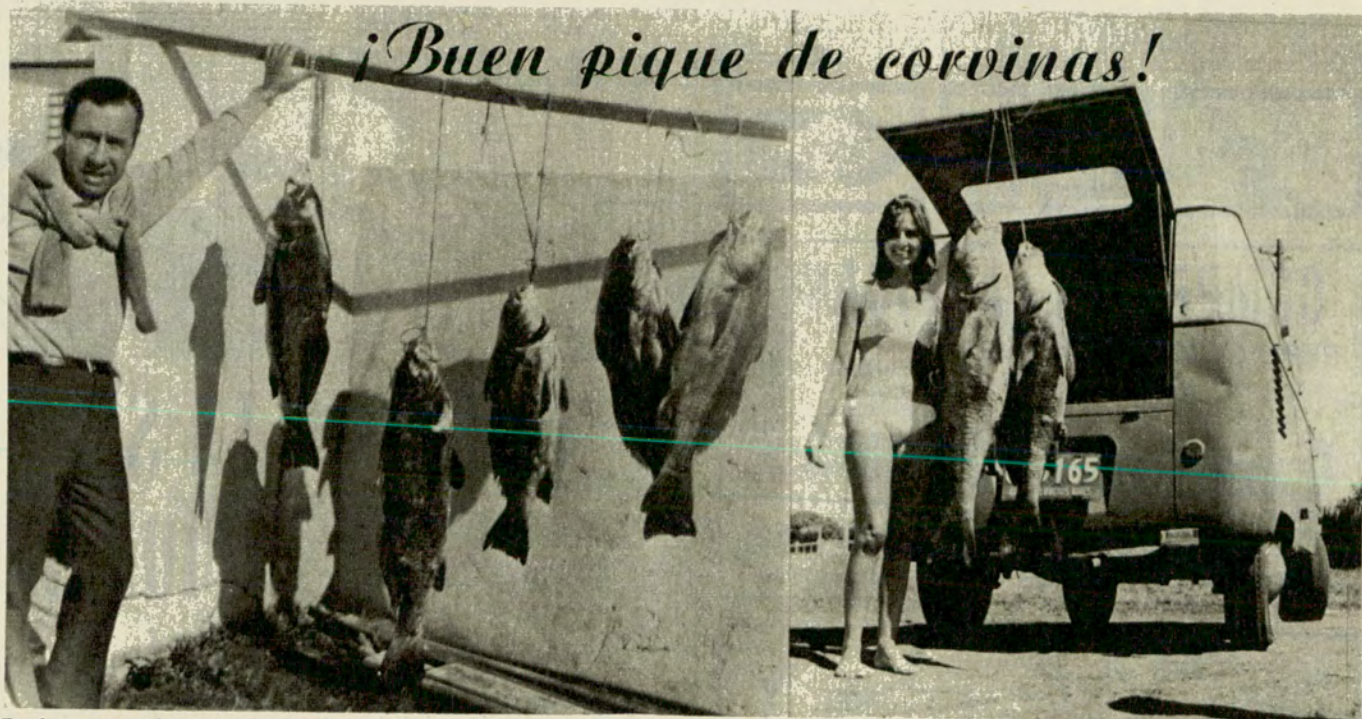
* Equipadas con los mundialmente reconocidos motores

MERCURY
MERCRUIBER

EUROCAMPING

LA EXPOSICION MAS COMPLETA DE AMERICA

PARANA 761/71 - Bs. As. De 9 a 19,30 Hs.



¡Buen pique de corvinas!

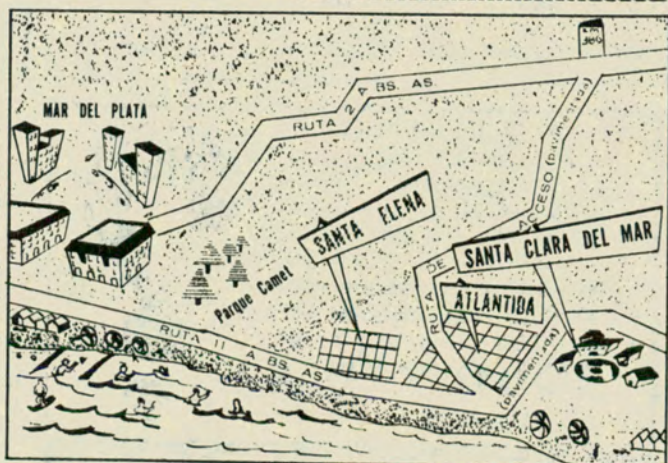
En las reparadas playas de Santa Clara del Mar, también suelen entrar cardúmenes de corvina negra, tal como lo ilustran estas fotografías, donde dos turistas muestran felices

varios ejemplares de gran tamaño, que fueron pescados desde los espigones del referido balneario, que fue muy frecuentado este año por los aficionados a este sedante deporte.

SANTA CLARA DEL MAR

PARTIDO DE MAR CHIQUITA

**A solo 17 kms.
al norte de
MAR DEL PLATA**



Extraordinarios lotes en 132 mensualidades, sin interés. Realice una inversión segura en esta villa veraniega de constante progreso.

Frente al mismo Mar: más de 685 chalets construidos, Hoteles, Hosterias, Restaurantes, Confiterías, Boltes, Moteles "Posta del Angel", Centro Artesanías Americanas, Proveedurías, Almacenes, Sala Primeros Auxilios, Farmacia, Estación Servicio A.C.A., Escuela, Destacamento Policial, Espigón de Pesca, Luz Eléctrica, Central Telefónica Automática, Agua potable a 18 mts., Líneas de Colectivos a MAR DEL PLATA

SRES. CIA. GRAL. DE TIERRAS S.R.L. - Av. de Mayo 962 - Buenos Aires

Sírvanse enviarnos planos e informes sobre SANTA CLARA DEL MAR

NOMBRE y APELLIDO

CALLE

Localidad Tel.

ENVIE ESTE CUPON

EXCURSIONES - SOLICITE INFORMES
por carta, teléfono o personalmente a :

CIA. GRAL. DE TIERRAS S.R.L.

AV. DE MAYO 962 - PISO 1º. - BUENOS AIRES
TEL. 37 - 6292 - 37 - 6271 Y 37 - 9729

CAZA, CAMPING Y PESCA



COMPRE EN FABRICA

PERO COMPRE CALIDAD...

AHORA NUESTRA TRADICIONAL CALIDAD SE IDENTIFICA CON LA MARCA

PIRAGUA

MARCA REGISTRADA POR OMASA S.R.L.

LO ESPERAMOS COMO SIEMPRE EN:

JUAN B. ALBERDI 2482 - dos cuadras de Plaza Flores

CARPAS •
BOLSACAMAS •
EQUIPOS •

CREDITOS

RESTAURANT
PARRILLA

ALMUERZO Y CENA

V
A

Via Anchorena

S.A.

BANQUETES DESPEDIDAS AGASAJOS

ANCHORENA 883

RESERVAS:
T. E. 86 - 2719

ALQUILO TODO
PARA CAMPING Y MOCHILEROS
CARPAS

MOCHILAS - BOLSAS - CATRES
COLCHON INFLABLE - BORCEGUIES
ANORAKS-FAROLES - PALAS - ETC.

- VENTAS - a precios amistosos
- OFERTAS - en material en uso
- CREDITOS - 5 y 10 meses

¿QUO VADIS?

CAMPING AMOEDO

Fdco. Lacroze 3749 - Tel. 54-8444 BUENOS AIRES



38 Z

Las largadas constituyeron un espectáculo aparte. Fue excelente la organización de esta gran fiesta del deporte.

Organizada por la Federación Chaqueña de Pesca y Lanzamiento, se realizó en la Isla del Cerrito (provincia del Chaco) la Séptima Fiesta Nacional del Dorado. Se disputaron varias pruebas, una de ellas reservada para todos los equipos representativos de las distintas federaciones afiliadas a la Confederación Argentina de Pesca y Lanzamiento, un campeonato interclubes, el Primer Campeonato Nacional de Pesca del Dorado reservado para periodistas y, como cierre, el Campeonato Internacional.

Las cuatro pruebas mencionadas se disputaron en la Reserva Nacional de Paso de la Patria, en el Paraná (entre el kilómetro 1232 y 1250 del citado río).

Campeonato por Federaciones

La apertura del campeonato contó con la presencia del gobernador del chaco, coronel (RE) Miguel Angel Basail; el gobernador de Corrientes, don Adolfo Navajas Artaza; altos funcionarios de la gobernación; el intendente de Resistencia, señor Ignacio M. Vargas; el director de Turismo de la Gobernación, don Jorge Palarich; el presidente de la Confederación Argentina de Pesca y Lanzamiento, doctor Antonio Lara, y directivos y representantes de las diez federaciones de pesca participantes en los torneos. A todo esto cabe agregar el marco de un público muy numeroso y entusiasta. Participaron 76 embarca-



LA SEPTIMA NACIONAL DEL



César Giuliano, de la Federación Chaqueña, que obtuvo la mayor pieza (12,300 kg) en el campeonato por federaciones.



CAMPING — **PARASOLES** — PLAYA
COMPRE DIRECTAMENTE EN LA FABRICA

Los mejores materiales, los mejores precios:

LOS MEJORES PARASOLES

HIERRO FORJADO - JUEGOS INFANTILES - SILLONES PLEGABLES

GRAN CONFORT DEL OESTE

RIVADAVIA 13.500 - CIUDAD DE RAMOS MEJIA - 658-3316



FIESTA DORADO

La isla del Cerrito fue escenario de este brillante acontecimiento deportivo



TAGORO

SUS VACACIONES A BAJO COSTO CON *Tramet*



ESCRITORIOS
BDO. IRIGOYEN 126

PARA CARGA

ACOPLADO PARA
TURISMO Y CARGA

IDEAL PARA
CAZA Y PESCA



PARA CAMPING

APROVECHE LOS PLANES DE CREDITO BANCARIOS Y REALIZE LA INVERSION MAS CONVENIENTE CON SOLO \$ 2.900.00 DISPONGA SU UNIDAD RODANTE Y DE CARGA HASTA 500 KG., PROVISTO DE CARPA Y COLCHON, ADAPTADO PARA TRASLADAR EQUIPAJE Y BOTE...SOLICITE PRECIOS PARA TODO TIPO CASAS RODANTES.

INFORMES Y FOLLETOS AL T.E. 37-3469

AVDA. MOSCONI Y LAPRIDA - QUILMES OESTE

PADUA CAMPING

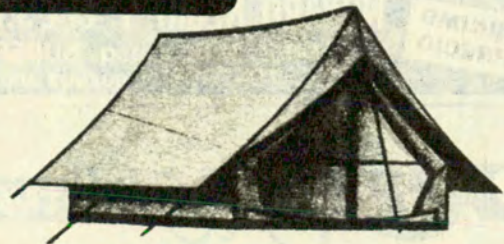


Fibra de vidrio reforzada
Doble fondo estanco
Asientos de cedro barnizado
Tornillos de bronce
Preparado para motor fuera de borda 5 HP
Largo: 2,70 m - Ancho 1,30 m
Alto 0,40 m

\$ 590.-

BOTE PESCADOR AQUALAN

ZONAS DISPONIBLES
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES *



CARPAS AQUALAN

Modelos: JUNIOR - FAMILIAR - BUNGALOW

Fábrica: ECHEVERRIA 202 - SAN A. de PADUA
Escritorios: RIVADAVIA 23652 - SAN A. de PADUA

»CAZA, CAMPING Y PESCA



DUVÉsport
CALIDAD EN CAMPING

Más de una década fabricando toda la línea para campaña y supervivencia.

VENTA AL GREMIO

Fabrica: MENDOZA 1679 Barrancas de Belgrano CAPITAL

Z 374

SEGADORAS GARDEN PRIDE



MAXIMA CALIDAD
PRESENTACION LUJOSA
MINIMO PRECIO
ELECTRICAS
O A NAFTA
20 MODELOS DISTINTOS
CORTE: 33 A 60 cms.

FABRICANTES:

MINIMO
PRECIO

NOVARO, NEGRI Y CIA. S.R.L.

NUÑEZ 3501 - esq. SUPERI
TEL. 70-7998 BUENOS AIRES

Z 416

ciones con 152 pescadores que representaban a las federaciones de Capital Federal, provincia de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Formosa, Santa Fe, Misiones, Tucumán y Entre Ríos. Se impuso la Federación Correntina de Pesca, con 289,1031 puntos. El equipo estuvo constituido por Jorge Vilas, Arturo Méndez Firpo, Guillermo M. Accorquodale y Cirilo Pérez. Segunda se clasificó la Federación Tucumana, con 278,9321; tercera, la Federación Chaqueña, con 152,1628; cuarta, la Misionera, y en quinta posición, la Federación Metropolitana.

En individual, Osvaldo Pérez, del Chaco, se clasificó en primer término, con tres dorados que pesaron en total 19,300 kilogramos de peso.

La pieza mayor fue obtenida por el representante de la Federación Chaqueña, César Giuliano (12,300 kg).



Equipo de la Federación Correntina de Pesca que se adjudicó el campeonato por federaciones. 289.1031 puntos

Periodistas pescadores

En el primer campeonato nacional de pesca del dorado reservado para periodistas, intervinieron 14 equipos, que representaban a los distintos medios de información del país.

Fue ganador el equipo de LT5 Radio Chaco, de Resistencia, formado por José María Noguera y Emilio Miguel Lagranja, que pescó un dorado de 17,250 kilogramos, la pieza mayor que se cobrara al cabo de todo el campeonato.

El Campeonato Internacional

Como broche de oro de esta fiesta se disputó el Quinto Campeonato Internacional abierto de pesca del dorado.

Se impuso nuevamente el equipo del Club Tucumán de Pesca y Regatas, integrado por los hermanos Pedro y Máximo Rusco, que obtuvieron



Campeonato Interclubes

Con la participación de 66 lanchas y 132 pescadores que representaban a los clubes de distintos lugares de nuestro país, se realizó el Campeonato Interclubes.

A la hora del pesaje el equipo del Club Tucumán de Pesca y Regatas, formado por los hermanos Pedro y Máximo Rusco, lograron adjudicarse la mayor cantidad de puntos con tres dorados, que totalizaron 36,525 kilogramos. Segundo se clasificó el Club de Pesca Rosario; tercero, el Club de Caza y Pesca General San Martín, de Buenos Aires; cuarto el Club La Plata, y quinto, APYCAC, de Córdoba. En individual triunfó Pedro Rusco, de Tucumán, con dos piezas y 14,900 kilogramos; segundo, Isabelino González, del Club La Plata, con dos dorados y 14,300 kilogramos; tercero, Bautista Verzzini, de APYCAC, con dos dorados y 7.450 kg.

Z 376

Rio Cisne CAMPING



Venta y alquiler de:
CARPAS - MOCHILAS - BOLSAS
Exclusividad CARPA DOBLE "ABSIDE"

Exposición y ventas:

CORRIENTES 2451 - 2º piso, local 34, Galería Centro LH, Cap.

ASESORAMIENTO
LINEA COMPLETA DE ARTICULOS PARA
CAMPING Y AUTO CAMPING



REPOSERAS
PLEGABLES

DEN-REP

MAR-SOL

FABRICA DE PILETAS DESARMABLES DE LONA

Lista de medidas de las famosas piletas de lona "MAR-SOL":

MANDAMOS AL INTERIOR	1 x 1 x 37	2 x 2 x 65
CONTRA GIRO O CHEQUE	1,40 x 1 x 37	2 x 2,50 x 65
SOBRE BUENOS AIRES	2 x 1,40 x 37	2 x 3 x 65
	2 x 1,40 x 50	2 x 4 x 65
	2,50 x 1,40 x 50	4 x 3 x 1



ESTABLECIMIENTO LONERO
M A R - S O L S . A .

INDUSTRIA ARGENTINA

CAPITAN Gral. RAMON FREIRE 1153 - Buenos Aires - Tel. 73-6444

LOS ALERCES
Todo para el camping



Z 375

NUEVAS SECCIONES camping · deportes · ropa sport · nautica · valijeria fina · playa

OFERTAS DEL MES: Carpa 4 personas impermeabilizada, garantía escrita \$ 99.-
Bolsa de dormir (largo 2,05 m.) \$ 33.-
Carabina automática \$ 99.-
Bote inflable japonés \$ 169.-

Avda San Martin 2807
Esquina Donato Alvarez

ALIMENTOS PARA CAMPING

Nutri Market
S.C.A.

08/02/75

PROVEASE EN NUESTROS SUPERMERCADOS UBICADOS EN QUINTANA 373 Y TUCUMAN 1431

T.E. 45-5512

CARNE DE TERNERA - FRUTAS - VERDURAS - ENLATADOS

42-8533

REPOSERAS PLEGABLES

DEN-REP

SIN CRIQUE, fabricadas en telas plásticas y lona, acolchadas. 5 años de garantía

Presenta ahora su nuevo modelo standard **MINI-REP**



Fabrica y distribuye

DEN-REP S.C.A.
ARREGUI 3115 · Tel. 50-9926
BUENOS AIRES



CARPAS: 6 Modelos, colores INDAN-THREN, impermeabilizada y siliconada.

CAZA, CAMPING Y PESCA



El equipo del Automóvil Club Argentino: Fredy Sadosky, Boris Kupchik y Andrés Rumi (timonel). Gran entusiasmo.

AUTOCAMPING
TISCORNIA 985 SAN ISIDRO "R" T.E. 743-8621

FABRICA DE CARPAS DE ALTA CALIDAD
ESPECIALIDAD EN CARPAS BUNGALOW DE UNO, DOS Y TRES DORMITORIOS

Carpas tradicionales para todos los gustos y presupuestos.
Bolsas para dormir.

Remolque para transportar el equipaje con toda comodidad. Se usa como mueble de cocina. Plegado ocupa menos que una bicicleta.

VENTA DIRECTA - Sábados y domingos abierto.

Fábrica: TISCORNIA 985 - SAN ISIDRO (PUERTO) - T.E. 743-8621
Exposición:
Panamericana esq. H. Yrigoyen (Martínez) al lado de Fanacoa

ron dos dorados que totalizaron 11,560 kilogramos. El segundo puesto se lo adjudicó el equipo formado por Vicente Millone e Isabelino González, del Club de Caza y Pesca General San Martín, de Buenos Aires, con dos dorados que pesaron 10,100 kilogramos. Tercero fue el Club Náutico Barranqueras, con un dorado de 10,200 kilogramos.

Fue excelente la organización de esta gran fiesta del deporte, que corrió por cuenta de la Federación Chaqueña de Pesca y Lanzamiento, la Dirección de Turismo provincial, la Policía del Chaco y el Círculo de Periodistas Chaqueños. La firma Alumita colaboró con la entrega de treinta embarcaciones, lo que hizo posible que todos los participantes pudieran desplazarse cómodamente.

Nuevo Centro Turístico

El proyecto de asfaltar el camino (actualmente de tierra) y la construcción de un puente carretero de doble mano sobre el Río Ancho, como así también la construcción, por parte de la Lotería Chaqueña, de determinada cantidad de bungalows para alojamiento de los pescadores que concurren, sumado a la finalización y habilitación definitiva del camping con grupos sanitarios, luz eléctrica, tomas de agua corriente, harán que en el futuro grandes cantidades de turistas acampen en esas márgenes, como sucedió en los días del campeonato. Creemos estar en la apertura de un nuevo centro de turismo para la República Argentina. ♠

BRUMI

DEPORTES

CAMPING

CAZA - PESCA

FABRICACION PROPIA

Carpas BRUMI 1.35 x 2.00 doble techo \$ 15.900.-	Bolsas de dormir \$ 3.990.-
Carpas BRUMI 2.00 x 2.00 doble techo \$ 28.900.-	Mochilas c/armazón desde pesos 2.990.-
Carpas BRUMI 2.40 x 2.20 doble techo \$ 38.900.-	Bicicletas plegables desde pesos 19.900.-
Bungalow BRUMI 4/6 personas \$ 69.900.-	

BOTES BORDIGA
MOTORES "YUMPA" y "DORADO"

ALQUILER - REPARACIONES

HAMACAS - CALESITAS - TOBOGANES
PILETAS DE LONA, ETC.
SURTIDO COMPLETO EN DEPORTES

CREDITOS

Visite nuestra exposición todos los días, inclusive sábados y domingos en: H. YRIGOYEN 60 - MARTINEZ.

H. YRIGOYEN 84 - MARTINEZ - 792-3444

Z 379

PRUEBA DE SELECCION INTERNA DE PESCA DE PEJERREY LACUSTRE

Organizado por el Automóvil Club Argentino se disputó la cuarta y última prueba de la Selección Interna de Pesca de Pejerrey Lacustre, en aguas de la Laguna de Chascomús. Intervinieron 23 pescadores, con el siguiente resultado:

- | | |
|------------------------------|----------------------|
| 1) Francisco Callipari | 10 piezas (1,800 gr) |
| 2) César Larrosa | 10 piezas (1,560 gr) |
| 3) Juan C. Salazar | 9 piezas (1,300 gr) |
| 4) Bernardo Carbonell | 7 piezas (940 gr) |
| 5) Antonio Spedaletti | 7 piezas (900 gr) |
| 6) Pablo Flescher | 6 piezas (780 gr) |
| 7) Osvaldo Franchi | 6 piezas (690 gr) |
| 8) Boris Kupchik | 5 piezas (650 gr) |
| 9) Oscar Rodríguez | 5 piezas (545 gr) |
| 10) Carlos A. Mazuco | 4 piezas (570 gr) |

Cumplida la última fecha de este torneo, se ha clasificado campeón el señor César Larrosa, con 305 puntos, y subcampeón el señor Antonio Juan Spedaletti, con 280 puntos.

Z 378

trailer MOCHILERO

No hay camino que lo pare. Fabricado para **ANDARLO** sin miedo en sierras, montañas y... fierro a fondo en las rutas. Liviano, fuerte y muy confortable. Comodidad para 4-6 personas. Con colchones, cocina, mesadas, luz, etc. Remolcable desde 500 c.

FINANCIACION

OUAGLIA Y CIA. CANALEJAS 2961 - POLA 1750

SE PAGA SOLO. UD. LO DISFRUTA!!



CERRADO EN RUTA. CON PORTA EQUIPAJE



Se arma en 5 minutos.

BUENOS AIRES

Equipándonos a la manera europea!

GRAN NOVEDAD PARA CAMPING

06 Z



Por primera vez en América y con aprobación de Gas del Estado, se lanza en el país el nuevo sistema de Gas "a cartucho", micro envase sin retorno que, aplicado a los artefactos portátiles SMAR-SIDEMAT, permite disfrutar de la comodidad del gas, en toda circunstancia y cualquier lugar.

LOS PRIMEROS DE LA LINEA

FAROL modelo
Fan-Jet

Aplicándole un CARTUCHO SMAR de 400 gr, rinde 18 horas continuadas de luz blanca y largo alcance con potencia de 100 W.

CALENTADOR modelo
Fan-Fan

Aplicándole un CARTUCHO SMAR de 400 gr, brinda 8 horas continuadas de fuego y hierve 1 litro de agua en 7 minutos.

EL SISTEMA PATENTADO

A CARTUCHO

Económico envase sin retorno. Consumido el gas, se tira como elemento desechable y se repone uno nuevo en cualquier momento. "Service" asegurado en el país. Cada artefacto con "cartucho", en cómoda caja para ser ubicada y transportada a cualquier parte.



Ahora puede disfrutarse de la comodidad del gas en toda actividad campestre: pesca, caza, yachting, week end; tal como se hace en toda la actividad turística europea.



y en preparación una línea de pequeños artefactos: veladores, lámparas de soldar, estufas, etc.



BAJO LICENCIA
SIDEMAT PARIS

Productores de más de 2 millones de garrafas funcionando en el país, han desarrollado una técnica avanzada de precisión, para obtener un envase económico, con toda la seguridad que exige el uso del gas en sus múltiples aplicaciones.

Tanto los Cartuchos como los artefactos pueden adquirirse en las casas de artículos para camping o el hogar, ferreterías, bazares, armerías estaciones de vicio, etc.



Plaza arqueológica en El Mollar, que exhibe sus famosas piedras paradas.



Colalao del Valle, en la provincia de Tucumán, mucho sol y buen clima.

En Fuerte Quemado, Catamarca, son numerosas las tejedoras tradicionales.



(Viene de la pág. 51)

- ruta con 3.043 metros sobre el nivel del mar.
- 118 AMAICHA DEL VALLE (altitud 1.978 m). Nafta. Almacén. Restaurante. Desde este punto se puede viajar a Santa María (Catamarca) por buen camino de veinte kilómetros de extensión.
 - 134 QUILMES O ANTIGUO QUILMES (altitud 1.778 m). Almacén. Empalme con la ruta nacional N° 40, entre Santa María y Cafayate.

Santa María-Cafayate

- 0 SANTA MARIA (Catamarca), altitud 1.900 m. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida) en Esquíu y Sarmiento. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 3 CERRO PINTADO, frente a la escuela.
- 9 FUERTE QUEMADO (altitud 1.967 m). Almacén.
- 25 ANTIGUO QUILMES (altitud 1.778 m). Almacén.
- 44 COLALAO DEL VALLE (altitud 1.815 m). Almacén.
- 65 TOLOMBON (altitud 1.745 m). Almacén.
- 79 CAFAYATE (altitud 1.660 m). Estación de servicio y Hostería del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Salta-Cafayate (Por La Viña)

- 0 SALTA (Alt. 1.187 metros). Salida por la ruta nacional N° 9 a Cerrillos. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Rivadavia y Bartolomé Mitre. Tel. 13586.
- 15,5 CERRILLOS (altitud 1.253 m). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 23,3 LA MERCED (altitud 1.250 m). Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 36,5 EL CARRIL (altitud 1.170 m). Nafta. Almacén.
- 62,5 CORONEL MOLDES (altitud 1.104 m). Nafta. Taller mecánico. Bar.
- 87,5 LA VIÑA (altitud 1.190 m). Nafta. Taller mecánico. Restaurante.

- 95 TALAPAMPA (altitud 1.115 m). Estación ferroviaria.
- 109 ALEMANIA (altitud 1.175 m). Nafta. Almacén. Se inicia el pasaje de la quebrada del río Las Conchas.
- 145 Garganta del diablo. Santa Rosa.
- 155 SANTA BARBARA. Cueva con inscripciones rupestres.
- 170 EL OBELISCO. Por su forma es el más espectacular monumento natural de la quebrada.
- 174 LOS CASTILLOS.
- 194 CAFAYATE (altitud 1.660 m). Puente río Chuscha. Estación de servicio y hostería del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- TOLOMBON (altitud 1.745 m). Almacén.

Cafayate-Salta (Por Cachi)

- 0 CAFAYATE (altitud 1.660 m). Estación de servicio y hostería del Automóvil Club Argentino.
- 14 ANIMANA (altitud 1.695 m).
- 23 SAN CARLOS (altitud 1.710 m). Hostería del Automóvil Club Argentino.
- 46 LA MERCED (altitud 1.850 m).
- 67 Paso La Flecha.
- 74 Acceso a ANGASTACO (altitud 1.920 m). Nafta. Almacén.
- 114 MOLINOS (altitud 1.980 m).
- 130 SECLANTAS (altitud 2.060 m). Almacén. Nafta.
- 159 CACHI (altitud 2.280 m). Nafta. Almacén. Bar.
- 168 PAYOGASTA (altitud 2.400 m). Almacén.
- 196 Recta de Tintín.
- 220 CACHIPAMPA ("llanura de sal") (altitud 3.700 m). Se inicia la cuesta del Obispo de 25 km de longitud.
- 224 Piedra del Molino (altitud 3.720 m). Máxima altura de este itinerario.
- 253 Se inicia la quebrada de Escoipe.
- 271 CHORRO BLANCO.
- 278 LOS LAURELES.
- 291 EL CARRIL (altitud 1.170 m). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 324 SALTA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Rivadavia y Bartolomé Mitre. Tel. 13586. ♠

RECIBIO EL PRESIDENTE LEVINGSTON A LAS AUTORIDADES DE LA ENTIDAD



El primer mandatario de la Nación recibió a una delegación del Automóvil Club Argentino, presidida por su titular, la que en una breve y sencilla ceremonia hizo entrega al general Roberto M. Levingston de la credencial de socio honorario de la Entidad. Acompañaron al doc-

tor Carman, el vicepresidente 1º, señor Federico Lajud; el vicepresidente 2º, doctor Roberto N. Lobos; el tesorero, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli; el prosecretario, escribano Enrique F. Ghezzi; el vocal suplente, escribano Víctor G. Zemborain; el presidente de la Asamblea

de Delegados, ingeniero Eduardo Pous Peña; el gerente general de la Institución, señor Domingo M. Armendáriz; el asesor de la Presidencia a cargo de las Relaciones Públicas del Club, señor Enrique González Vidal, y el jefe de Prensa, señor Enrique F. J. Rossi.

Durante la entrevista el general Levingston se mostró sumamente interesado en los diversos aspectos de la obra realizada por el Automóvil Club Argentino en todo el ámbito del país, como así también en los futuros planes de acción de la Entidad.

AUTORIDADES DEL ACA

Comisión Directiva

Miembros Honorarios:

VICEPRESIDENTE 2º:

Ing. Mario L. Negri

SECRETARIO:

Dr. Walter A. Saborido

Miembros Titulares:

PRESIDENTE:

Dr. César C. Carman

VICEPRESIDENTE 1º:

Sr. Federico Lajud

VICEPRESIDENTE 2º:

Dr. Roberto N. Lobos

SECRETARIO:

Ing. Abel M. Lissarrague

TESORERO:

Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli

PROSECRETARIO:

Esc. Enrique F. Ghezzi

PROTESORERO:

Esc. Roberto V. Vitale

VOCALES TITULARES:

Dr. Ricardo E. Aráoz

Comodoro Ernesto Enrique Baca

Sr. Lucilo del Castillo

Sr. Jorge Eitel Collinet

Dr. Ricardo C. J. Crespo

Sr. Eduardo Del Piano

Dr. Marcelo Gowland Acosta

Dr. Belisario Moreno Hueyo

Dr. Eduardo A. Ortiz

Sr. Ovidio H. Salgueiro

Sr. Mario Solanas Pacheco

Sr. Marcos Victorica

VOCALES SUPLENTE:

Esc. Eduardo Casás

Ing. Emilio E. J. Ferro

Sra. Sara Pradère de Gayán

Sr. Alberto E. Lee

Sr. José A. Nazar Anchorena

Dr. Luis Petraglia

Esc. 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. Luis F. Orcoyen

Sr. Luis J. R. Méndez Calzada

VOCALES SUPLENTE:

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

Con el doctor Horacio C. Rivarola perdió el país una figura de singular relieve

CON la desaparición del doctor Horacio C. Rivarola ha perdido el país a un hombre público eminente a quien debe reconocimiento por la valiosa y fecunda actividad que desarrolló a lo largo de su vida, tanto en su condición de jurista como de investigador, historiador y catedrático universitario.

Heredero de una ilustre tradición de intelectualidad al servicio de las más nobles causas, el hijo de aquel talentoso maestro que fue el doctor Rodolfo Rivarola, puso de relieve una cultura humanística excepcional, una singular versación profesional y un profundo sentimiento de Patria.

De sus actos trascendía la consciente voluntad de servir a los altos intereses de la Nación que los inspiraba. De tal suerte, fue brillante y por ello inolvidable su actuación en la cátedra universitaria, en la función pública y en su labor académica e institucional.

El Automóvil Club Argentino le contó entre sus socios beneméritos, y como institución rindió el homenaje que el ilustre caballero desaparecido merecía.

Estas páginas constituyen un testimonio más de un reconocimiento y a la vez del sentimiento de pesar que embarga a la Entidad ante su irreparable pérdida.

El doctor Horacio C. Rivarola fue, hasta su fallecimiento, Vicepresidente primero Honorario de la Comisión Directiva de la Entidad, y miembro de la Comisión Asesora Especial de Asuntos Internacionales, y habíase desempeñado anteriormente como titular de la Comisión Asesora de Asuntos Jurídicos del Automóvil Club Argentino.

DESTACADA TRAYECTORIA DEL EMINENTE HOMBRE PUBLICO

El doctor Horacio C. Rivarola nació en la ciudad bonaerense de Mercedes, el 15 de agosto de 1885. Obtuvo el diploma de doctor en Derecho y Ciencias Sociales, y dos años más tarde el de doctor en Filosofía y Letras en las Facultades respectivas, dependientes de la Universidad Nacional de Buenos Aires, pues estudió simultáneamente en ambos institutos.

Desde su juventud, el hombre público desaparecido desarrolló una intensa actividad docente. Fue profesor de legislación escolar en la Escuela Normal de Profesores, y de instrucción cívica y psicología en el Colegio Nacional Mariano Moreno.

Ejerció la docencia universitaria en las Facultades de Derecho de La Plata y de Buenos Aires, casa de altos estudios esta última de la que fue consejero, delegado al Consejo Superior, Vicedecano y Decano.

Culminó su actividad universitaria al ser designado Rector de la Universidad de Buenos Aires.

En la función pública, entre otras altas responsabilidades, fue subsecretario de Justicia durante el gobierno del doctor Victorino de la Plaza; presidente de la Nación por fallecimiento del doctor Roque Sáenz Peña; director de Correos y Telégrafos de la Nación, y presidente de la Caja Nacional de Ahorro Postal.

Fue asimismo, dentro de la magis-

tratura, conjuer de la Cámara Federal de Apelaciones de Buenos Aires, y conjuer de la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.

Representó a la Argentina en la Segunda Conferencia Interamericana de Educación efectuada en Santiago de Chile en 1934; en la Octava Conferencia Internacional Americana de Lima (1948); Conferencia Internacional de Bibliotecas Populares, Santiago de Chile, 1938; etcétera.

En el momento de su fallecimiento, el doctor Rivarola era presidente de la Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires; presidente de la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas; miembro de número de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires; conjuer de la Corte Suprema de Justicia de la Nación; presidente del Instituto Popular de Conferencias de "La Prensa"; presidente del Instituto Naval de Conferencias; vicepresidente segundo de la Institución Mitre; vicepresidente primero Honorario de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino; presidente honorario de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de Buenos Aires, y profesor de la Facultad de Derecho y de la Universidad del Museo Social Argentino.

Su actividad como publicista quedó concretada en varios libros, entre los que se destacan: "Legislación escolar argentina", "El gobierno de la instrucción pública", "La enseñanza secundaria", "La educación en la Constitución Argentina", "El nacionalismo, el Estado y la Enseñanza", "Las cuestiones universitarias en las Leyes de Indias".

EN LAS EXEQUIAS SE EXALTO SU PERSONALIDAD

La ceremonia de inhumación de los restos del doctor Horacio C. Rivarola, constituyó una expresiva demostración del hondo sentimiento de pesar causado por su desaparición, y contó con la presencia representativa de círculos académicos, científicos, universitarios, periodísticos y otros centros culturales del país.

Durante el acto hablaron, por el gobierno de su país, el embajador de Chile, doctor Hernán Videla Lira; por la Universidad de Buenos Aires y la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, el doctor Francisco P. Laplaza; por la Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires, los amigos personales y la Institución Alberdi, el doctor Manuel F. Castello; por el Automóvil Club, el doctor César C. Carman; por la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales y el Instituto Naval de Conferencias, el doctor Isidoro Ruiz Moreno; por la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas, la Universidad del Museo Social Argentino y el Instituto Argentino Chileno de Cultura, el doctor Guillermo Garbarini Islas; por el Instituto Popular de Conferencias, el doctor Os-

DE LA FAMILIA

El Dr. Horacio C. Rivarola (h) ha hecho llegar al Presidente de la Entidad la nota que transcribimos a continuación:

"En nombre de mis hermanos y en el mío, cumplo en expresarle nuestro íntimo agradecimiento por la amplia y sentida adhesión del Automóvil Club Argentino y de usted, al pesar que nos causó el fallecimiento de nuestro padre.

"Puedo decir que la Institución a la cual él concurrió con tanto cariño durante más de diez años y en la que siempre contó con tantos amigos estuvo presente en pleno, en tan dolorosas circunstancias, porque a la afectuosa compañía personal del señor Presidente y de los señores miembros de la Comisión Directiva, debo agregar la de muchos jefes y empleados que en una u otra forma nos hicieron llegar su adhesión.

"La sentida oración fúnebre pronunciada por usted y las afectuosas palabras del Dr. Horacio Frías, en la última sesión de la Asamblea, al igual que las diversas honras dispuestas, constituyen un homenaje que no podremos olvidar y que compromete toda nuestra gratitud.

"Al expresarla al señor Presidente, y en la imposibilidad de hacerlo en forma personal con todos los demás, le ruego, de ser posible, la difusión de esta nota, para que nuestro agradecimiento llegue a todos aquellos a quienes lo debemos."

valdo Loudet; por la Comisión Nacional de la Reconquista, el doctor Carlos María Gelly y Obes; por la Institución Mitre, el señor Jorge Mitre, y por el Centro de Ex Alumnos del Colegio Nacional Domingo Faustino Sarmiento, el señor Oscar M. Migliaccio.

Los textos de las palabras pronunciadas durante el sepelio son los que reproducimos a continuación.

Del presidente del A.C.A.



El presidente del Automóvil Club Argentino pronunció la siguiente oración fúnebre:

"Con profunda reverencia y emoción me acerco a esta tribuna del pesar para despedir los restos de Horacio Rivarola en nombre del Automóvil Club Argentino, institución a la que honró ejerciendo la vicepresidencia de su cuerpo directivo durante más de diez años. Y el pesar que siento no es debido solamente a la desaparición de este amigo y hombre ilustre por tantos motivos, sino también porque tengo la sensación concreta de que con esta partida definitiva de Horacio Rivarola, la cultura argentina sufre uno de los más grandes desgarramientos y pierde a un abanderado impar del pensamiento nacional.

"En las últimas etapas de su vida, durante años, Rivarola, el maestro por excelencia, había dejado de pertenecer a una escuela, a una cátedra, a una institución. Era un símbolo vivo del espíritu del país en su más alta y depurada expresión intelectual, hasta el punto de que su nombre, por sí solo tenía una resonancia de ciencia, de estudio, de juicio y equilibrio, de agudeza mental, de pensamiento organizado y constructivo, de intuición profunda. Y en efecto, su vida y su obra fueron una lección constante, que reanudaba su virtud docente y ejemplar con cada aurora, precisamente la hora en que iniciaba su jornada. Y aunque los años con que le agració la Providencia trajeron a su espíritu esa calma que no es quietud y que distingue a los hombres superiores, mantuvo siempre abiertos su mente y su corazón a todas las sugerencias y a todas las ideas que traían una carga de posibilidades, por pequeñas que fuesen, para el progreso, para la ciencia, para la cultura. Y por encima de todo, conservó el amor a las grandes cosas, a su país y a su pueblo, a los que amó entrañablemente y sirvió sin pausa ni

fatiga, continuando la tradición de la línea de altas cumbres que jalonan el itinerario de su apellido.

"Así conocí yo y así conocimos en el Automóvil Club Argentino a Horacio C. Rivarola todos los que tuvimos el privilegio de frecuentar su trato y de escuchar su palabra monitorea. Y fue motivo de nuestro constante asombro y admiración ver a esta gran figura nacional, académico, catedrático, escritor, historiador y estudioso siempre, encontrar en el cortejo de sus horas atareadas el resquicio para cultivar la atención de la compleja tarea que le tocó cumplir en el Automóvil Club Argentino. Y bien sabíamos todos que lo hacía por su gran amor al país, porque percibía, con la claridad habitual de su visión, que esa Institución era un vehículo excelente para canalizar y orientar esfuerzos en favor del progreso de la República, en uno de sus aspectos más interesantes y dinámicos. Y ahí y así estuvo con nosotros, siempre dispuesto a la tarea, a la palabra oportuna, al consejo útil, casi hasta los últimos días de su vida. Me siento orgulloso de haber disfrutado del placer de su compañía en la obra común al servicio del país, y al decir ahora estas palabras, quiero expresar el reconocimiento del Automóvil Club Argentino, de todas sus autoridades y de sus asociados, por la lección y el ejemplo que nos impartió este prócer de la cultura y de la civilización argentinas."

Palabras del embajador de Chile

El embajador de Chile, doctor Hernán Videla Lira expresó:

"En nombre del Gobierno de Chile, cumplo con la honrosa y triste misión de despedir los restos del distinguido ciudadano Dr. Horacio Rivarola.

"No es tarea fácil consignar en una síntesis las obras y la personalidad vigorosa del doctor Rivarola, cuya larga vida fue dedicada íntegramente al servicio de su patria, de la cultura y de la confraternidad de los pueblos americanos.

"Doctor en Filosofía y Letras y Decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, Rector de dicha Universidad, Subsecretario de Justicia e Instrucción Pública de la Nación, Conjuez de la Suprema Corte de Justicia, Director General de Correos y Telégrafos y Presidente de la Academia Nacional de Ciencia de Buenos Aires, cargos todos estos de singular importancia y que dan testimonio de la vocación del doctor Rivarola por las ciencias jurídicas y de su éxito en el desempeño de las altas tareas públicas que le fueron confiadas.

"En lo que a mi Patria se refiere, fue uno de los fundadores del Instituto Chileno-Argentino de Cultura, viajando a Chile el 1º de setiembre de 1934 para concurrir a la ceremonia de constitución, quedando su firma estampada en el acta inicial junto a la de personalidades tan destacadas como la del Presidente de la República don Arturo Alessandri.

"Posteriormente, el 1º de diciembre de 1934, el doctor Rivarola participa asimismo en la fundación del equivalente Instituto Argentino-Chileno de Cultura en la ciudad de Buenos Aires y del que fuera Presidente en diversas ocasiones.

"Con legítimo derecho, pues, Chile comparte la tristeza de despedir hoy los restos mortales de tan destacado valor humano, cuya actuación de toda una vida honra a todos los argentinos. Pero además, como lo pensaron y enseñaron nuestros próceres, los hombres de esta dimensión son patrimonio espiritual de América, y muy singularmente en su caso que por su vocación de confraternidad, tendrá siempre un lugar de privilegio en el recuerdo de todas las generaciones argentinas y chilenas que en el futuro busquen el origen de los lazos que a través del tiempo han venido uniéndolas en el propósito de la gran hermandad y el destino común.

"En el aspecto personal, desde mi llegada a este país tuve el privilegio de ganar su amistad y contar con ella de manera invariable, por lo cual me fue dada asimismo, la oportunidad de apreciar y disfrutar de todas aquellas condiciones íntimas que son fundamento de la grandeza pública de un hombre. Me refiero a las virtudes personales sumadas a una clara inteligencia.

"Por todo ello, mi palabra se impreg-



na de una verdadera emoción ante el recuerdo del amigo perdido, condición que en este caso se confunde con la imagen y destacada personalidad argentina, cuyo afecto y devoción por Chile tampoco podremos nunca olvidar.

"A los familiares de mi querido amigo les expreso los sentimientos del Gobierno y del Embajador de Chile, que los acompañan en estas horas de dolor."

Habla el doctor Isidoro Ruiz Moreno

Entre otros conceptos, el orador expresó:

"Con la devoción del alumno para el profesor sabio, vengo en nombre de la Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales, y del Instituto Naval de Conferencias a expresar nuestra congoja por la partida del Dr. Horacio Rivarola.

"Cuando se pasa por la vida, como él, con erudición y talento, con fineza de tacto y de prudencia, el solo nombre eleva a los mortales. No hace falta, traer a la memoria la larga lista de sus cargos, de los títulos obtenidos o de los honores recibidos. Su apellido ilustre es síntesis de todo lo más excelso que tiene la vida humana. Horacio



Rivarola respondió con largueza al compromiso de acrecentar el patrimonio paterno y le infundió el sello de su personalidad ejemplar, insustituible.

"Profesor de la adolescencia en institutos y colegios, guió a los jóvenes en las sendas del Derecho en las facultades de la Capital y de La Plata, y culminó su carrera universitaria en el máximo cargo de rector. Sobrados antecedentes tenía, pues, para su ingreso en la Academia, que en 1944, lo llamó a su seno para darle, como el mejor homenaje a su persona, el mismo sitio de su padre, Rodolfo Rivarola de memoria inolvidable.

"Cuando se pertenece a tres Academias, el solo hecho de ocupar dos de sus presidencias basta para la consagración definitiva. Y si a esto se agrega la dirección de dos institutos de conferencias, la sociedad que cuenta en su seno con ese ciudadano, sabe que está en presencia de un alma extraordinaria. Es que así era Horacio Rivarola. Poseía el patriarcado en su persona y en su intelecto. Su formación clásica afluía en la serenidad de sus ojos azules, bien abiertos a la vida para transmitir su bondad y la rectitud de su carácter. Por algo, en las horas tenebrosas de la dictadura, de rector de la Universidad pasó a la cárcel, que no empañó sino a los delincuentes pero que realza la virilidad de las conductas.

"Maestro de maestros, actuó siempre con la sencillez del trato de quien no necesita la exteriorización del carácter para imponerse. Se dio a la ciencia, con generosidad sin par y su mayor bien fue su biblioteca que transformó en templo del saber y refugio para el estudio. Buscó la concordia entre los hombres y en esa acción no se detuvo en las fronteras. Brasileños y chilenos saben de su amistad y de su aprecio.

"No hace mucho el destino lo eligió para llevarlo. Vio venir su fin con la entereza de un estoico de la Antigüedad clásica que él conocía bien por su cultura. Siguió la actividad de sus academias; se interesó por la marcha de sus institutos; mantuvo el diálogo con sus amigos.

"Quienes lo visitaban con la tristeza de una separación impostergable, quedaban admirados de la lucidez de aquella existencia que se agotaba, sin un solo desfallecimiento físico, como si quisiera superar lo imposible, con la misma vivacidad intelectual y con el mismo ánimo vital con que deambuló en su tránsito terreno.

"Hoy su muerte enluta a la ciencia jurídica argentina. Se entornan las puertas de las academias por su ausen-

cia; enmudecen las tribunas de conferencias. Hoy para siempre, el dolor embarga el afecto de sus amigos y discípulos."

Por la Academia Nacional de Ciencias



"Difícil es entresacar —dijo el doctor Manuel Castello, quien habló en nombre de la Academia Nacional de Ciencias— del cúmulo de pensamientos y recuerdos que provoca la muerte de Horacio C. Rivarola, lo indispensable para decir en este instante, en que nos congrega el doloroso deber de acompañar sus restos a la última morada. Su vida, extendida a través de ocho largas décadas, se enraza con lo más intenso y elevado de la actividad cultural argentina; enseñanza pública, escuela, universidad y docencia; la academia, el libro; las asociaciones y todo el quehacer literario y jurídico del país.

"Ha terminado su existencia como un gran patriarca, luchando denodadamente contra el fin, que le ha legado de una manera que jamás podremos olvidar; pleno de optimismo, con una entereza y lucidez mental extraordinarias, con la anécdota oportuna en sus labios como fue siempre una característica de su personalidad. Durante seis largos meses ha sufrido las alternativas de su dolencia, sin quejas, sin amargura, con un deseo de vivir y continuar en la labor diaria.

"La Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires, cuya presidencia ejerció durante muchos años y en cuya representación ocupó esta penosa tribuna, lo contó entre sus fundadores en el año 1935; éramos ahora los dos últimos sobrevivientes de aquel grupo de soñadores que la concibiera. Fuimos amigos sinceramente unidos por un inalterable y recíproco sentimiento de afecto y de solidaridad, que es el más preciado título que tengo para darle este postrer adiós, motivo por el cual invisto también en este acto la representación de la incontable masa de todos quienes fueron sus amigos.

"Rivarola gozó del inapreciable don de nacer en un hogar ilustre, al que su inolvidable padre llevó a nivel y señorío conocidos; en él tuvo la posibilidad de crecer y formarse en ambiente propicio para el estudio y la realización de una obra fecunda como la que hizo. Mas, es necesario tener presente que esta ventaja de cuna implica a su vez una pesada

carga y la consiguiente responsabilidad ulteriores; es la obligación de vivir manteniéndose en el plano en que se nació, haciendo honor a aquella cuna y a los progenitores. Y así lo supo hacer nuestro gran amigo, con su labor intelectual, su línea de conducta y su rectitud; con ellos conservó intacta la tradición familiar y agigantó el nombre que recibiera, para transmitirlo a sus hijos como la más preciada herencia familiar.

"La trayectoria universitaria y profesional de Rivarola ha sido excepcional; alumno brillante que se doctora en jurisprudencia y que, en breve término después, se doctora en filosofía y letras, carreras ambas que explican su profunda versación jurídica, histórica y filosófica, así como su calidad de sociólogo y humanista. Escala de inmediato las más altas posiciones en la cátedra y en el gobierno universitario, en términos tales que no es posible analizar en este instante. Profesor titular en las universidades de Buenos Aires y La Plata, en las que ahonda su dedicación por el derecho romano y por la ciencia de la educación; Consejero, miembro del Consejo Superior, vicedecano y Decano de la Facultad de Derecho, es elegido Rector de la Universidad de Buenos Aires en 1945, en aquel instante grave y delicado por el que pasaba el país, al comienzo de la dictadura que habría de durar diez años.

"Con la entereza y modestia que caracterizaron su personalidad, siempre suave en la forma, preciso y enérgico en sus decisiones, afrontó con valentía la delicada situación universitaria frente al despotismo creciente que avasalló universidades, academias e instituciones; se produjo la intervención de aquéllas y Rivarola fue destituido del Rectorado en horas memorables, con el gran dolor de verse enfrentado con manos que habían sido amigas y a las que supo perdonar.

"Por ello es que, cuando se le tribute con calma y con tiempo el homenaje que le debemos y se le haga justicia, se lo recordará también como a un ciudadano ilustre, que defendió las instituciones republicanas con amor y con fe y que se entregó de lleno hasta el instante mismo de su muerte a bregar por la libertad, atributo básico de la persona humana. Así se explica que fuera el alma que inspiró durante un cuarto de siglo la labor silenciosa del homenaje popular y nacional a Juan Bautista Alberdi, cuya Comisión presidió y en cuyo nombre y del Instituto Nacional que fue su consecuencia le doy también el último adiós.

"Señores, la familia, los amigos y las instituciones a las que Horacio Rivarola prestó su apoyo y colaboración, necesitarán mucho tiempo para habituarse a su ausencia material. La sustituirán con el recuerdo y con cristiana resignación para tenerlo por siempre como ejemplo de su conducta futura. Horacio, que Dios dé paz eterna a tu alma."

Por la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas

A continuación el doctor Garbarini Islas, presidente de la Academia Na-

cional de Ciencias Morales y Políticas, manifestó:

"El país está de duelo porque ha perdido una de sus instituciones. Con Horacio C. Rivarola no ha muerto un hombre, ha desaparecido una de las instituciones republicanas que aún nos quedaban.

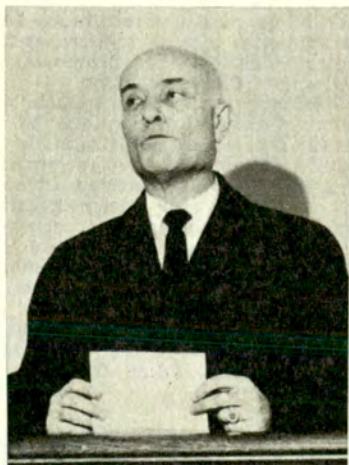
"La Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas, en cuyo nombre hablo, ha perdido a su gran presidente, el gran presidente de tantas asociaciones y el Museo Social Argentino a quien también representó, a uno de sus socios fundadores, pero la pérdida es mayor aún para la Nación, que de hoy en más se verá privada de uno de los firmes guardianes de su magnífica Constitución.

"Porque Rivarola, gran Rector de la Universidad en su momento, aunque sin cargo público alguno en los últimos años, era el vigia celoso siempre atento a la conservación de los ideales republicanos y liberales que hicieron la grandeza del país. Por eso la Patria está de duelo, como lo están todos los hombres de bien.

"Rivarola, como su padre, era un filósofo y un sabio, un sabio moderno y dinámico, pero era sobre todo el prototipo del hombre bueno, de esos pocos hombres que honran a la humanidad.

"Y porque era así, vivió dándose todo y aún después de muerto sigue dando con el ejemplo de su vida una lección de decencia, de idealismo y de modestia. Que el Señor acoga su alma que por grande ya no cabía en su cuerpo."

Discurso del doctor Francisco P. Laplaza



El doctor Francisco P. Laplaza, ex decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Buenos Aires dijo en su discurso: "Como su ilustre padre, Horacio Rivarola ejerció la alta docencia, dirigió establecimientos de enseñanza superior, fue letrado en derecho y doctor en letras humanas.

"No se satisfizo con el puro saber. Le urgía comunicar los conocimientos según resultaba de su innata apatencia docente y de su verdadero fuste de maestro: de quien tiene siempre algo que enseñar y sabe cómo participar a los demás las enseñanzas dentro o fuera del recinto escolar, en la función pública o en la actividad privada.

"Horacio Rivarola vivirá en el re-

cuerdo de innumerables promociones de estudiantes por haber sabido ejercer una autoridad sin desplantes autoritarios y brindarles la luz imperecedera de su ejemplo."

Del doctor Jorge Carlos Mitre

En su discurso el doctor Jorge C. Mitre hizo especial referencia al "elevado espíritu cívico" del doctor Rivarola.

Dijo también, que el ilustre hombre público desaparecido estaba constanciado con el espíritu de la Institución Mitre, a la que perteneció durante más de dos lustros.

"La personalidad del incansable doctor Rivarola, dijo finalmente, revélase como subsecretario del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, como conjuer de la Suprema Corte de la provincia de Buenos Aires y como director general de Correos y Telégrafos de la Nación."

Por último, rindió homenaje a quien llevó —expresó el orador— "una vida universitaria de insobornable rectitud".

Palabras del Dr. Osvaldo Loudet

En representación del Instituto Popular de Conferencias de "La Pren-

PUBL. A. C. A.



CON LOS DESCUENTOS QUE LE OTORGAN LAS
3.000 CASAS ADHERIDAS
AL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

UTILICE SUS SERVICIOS O EFECTUE SUS COMPRAS EN LAS MISMAS



PRESENTE SU CARNET DE SOCIO

SOLICITE EN LAS DEPENDENCIAS DEL A.C.A. LAS NOMINAS ACTUALIZADAS

sa" pronunció un discurso el doctor Osvaldo Loudet.

El orador, entre otros conceptos, expresó: "Era el doctor Horacio Rivarola un hombre de bien, formado dentro de las normas severas del derecho y la justicia que inspiraron a su señor padre, figura consular en la historia del derecho argentino. No solamente heredó el nombre ilustre sino que practicó los principios morales que guilaron y dieron relieve al eminente jurista. Sabía que cuando se recibe una herencia moral e intelectual tan valiosa, la responsabilidad es muy grande.

"Hay que conservarla sin disminuirla. Hay que darle nuevo lustre si es posible. Y así lo hizo en las diversas funciones públicas que ejerció y especialmente en la docencia universitaria. Tenía un culto fervoroso por su antepasado y en ningún lugar se sentía más feliz que en su inmensa biblioteca, conversando con los mismos libros que habían nutrido e iluminado al espíritu paterno. Frente a la seriedad imperturbable de los códigos sabía tener una sonrisa de tolerancia para los errores humanos y una chispa de humor que aventaba la solemnidad."

"El doctor Rivarola cumplió sus tareas con inteligencia y patriotismo, con austeridad y con prudencia. Por eso lo despedimos con tristeza."

Conceptos del profesor Carlos María Gelly y Obes

El profesor Carlos María Gelly y Obes, en la oración fúnebre que pronunció, puso de relieve el entusiasmo con que el doctor Horacio C. Rivarola exaltaba los valores tradicionales argentinos. "Quedará imborrable su recuerdo —expresó— a través del comunicativo entusiasmo por las iniciativas que contribuyen a exaltar el legado moral de nuestro pasado histórico.

"Horacio Rivarola era un arquetipo de hombre culto, no sólo por solidez de su formación intelectual sino por el telón con que se imponía la tarea de difundir la cultura en la cátedra, en la tribuna de las academias, en el periódico, en el libro, en la función pública."

Del doctor Oscar M. Migliaccio

En nombre del Centro de Exalumnos del Colegio Nacional Domingo Faustino Sarmiento, habló finalmente el doctor Oscar M. Migliaccio, quien entre otras cosas, dijo: "Generosidad, bonhomía, modestia, sencillez, jocosidad, erudición, ilustración, fueron algunas de las condiciones del doctor Horacio C. Rivarola. Pocos hombres conocí como él, que contuviera en su espíritu las virtudes de un repúblico romano que se alejaba pudorosamente de la alharaca estrepitosa de la vida pública.

"El Centro despidió acongojado sus despojos carnales en la certeza de que su espíritu tutelar a la generación sobreviviente y venideras.

"Como ciudadano argentino, en virtud de su trayectoria inmaculada, creo que este santo varón que se nos fue deberá ocupar un lugar de privilegio en los honores del altar de nuestra patria."



Aspecto de la recepción al gobernador, señor Adolfo Navajas Artaza.

Visitaron la Entidad los gobernadores de Corrientes, Neuquén y Tierra del Fuego

VISITARON la sede central del Automóvil Club Argentino tres gobernadores de provincias, los cuales fueron recibidos en sesiones especiales por la Comisión Directiva de la Entidad, presidida en todos los casos por su titular y a las cuales asistieron altos funcionarios del Club.

Los distinguidos visitantes fueron los gobernadores de Corrientes, señor Adolfo Navajas Artaza; el de Neuquén, señor Felipe Sapag, y el de Tierra del Fuego, capitán de navío (R) Gregorio Lloret. Las respectivas reuniones que se realizaron, se caracterizaron por el ambiente de gran cordialidad que reinó en las mismas. Estuvieron relacionadas con distintos aspectos de las posibilidades turísticas de las zonas de sus respectivas jurisdicciones, convenios existentes en materia de hotelería y estaciones de servicio. Se trataron también proyectos futuros en procura de fomentar aún más el tu-

rismo nacional, considerando, según se afirmó, como fuente de progreso y acercamiento entre los pueblos.

Se puso de relieve en todos los casos el éxito de estas reuniones con proyección hacia el futuro inmediato, esperándose positivos resultados del entendimiento que se registra entre las autoridades de esas provincias y el Automóvil Club Argentino.

Por otra parte, cabe señalar que el señor Sapag manifestó que su visita tenía también el significado de retribución de la que efectuó recientemente una comitiva de la Entidad a Neuquén, encabezada por el vicepresidente 1º, señor Federico Lajud, e integrada por el secretario, ingeniero Abel M. Lissarrague; el gerente general, señor Domingo M. Armendáriz; el gerente de Turismo, señor Carlos J. von Breuning; el subgerente de Estaciones, señor Carlos A. Yappert, y el inspector general, señor Rafael Crelier.



El gobernador, capitán de navío Gregorio Lloret, durante la reunión.



Fue designado socio honorario el primer mandatario bonaerense

UNA delegación del Automóvil Club Argentino, presidida por su titular, fue recibida en audiencia por el gobernador de la provincia de Buenos Aires, brigadier (R) Horacio Carlos Rivara, durante cuyo desarrollo se le hizo entrega de los atributos y credenciales

de socio honorario de la Entidad. Durante la breve reunión que se originó con este motivo, se conversó sobre la obra que desarrolla el Automóvil Club Argentino en todo el país y, con especial atención, en el primer estado argentino.

La Comisión Directiva recibió en sesión especial al coronel Manuel Reimundes

LA Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino recibió en sesión especial la visita del administrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, coronel (R) Manuel Reimundes, quien concurrió acompañado por el gerente comercial, señor Roberto Argüelles, y por el gerente de Relaciones Públicas, señor Juan José Arias Uriburu.

Durante la reunión se consideraron temas afines a ambas instituciones, relacionados con la distribución de productos fabricados por la empresa estatal y con la obra en común que aquellas realizan en todo el país.

Conceptos del titular del A.C.A.

El presidente de la Entidad, luego que una comisión de recepción aguardó la llegada del coronel Reimundes, y finalizando la sesión en su agasajo, pronunció las siguientes palabras: "Señores directores, señores asesores. Es para todos un gran placer la presencia en este recinto del señor administrador general de Y.P.F., coronel Manuel Reimundes. Su personalidad es vastamente conocida, por su acción y por su patriotismo. Lo acompaña en este acto el gerente comercial, señor

El administrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, coronel (R) Manuel Reimundes, agradece a la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino la demostración de que fue objeto. De izquierda a derecha, el capitán de navío ingeniero Luis M. Gianelli, el ingeniero Abel M. Lissarrague, el coronel Reimundes, el doctor César C. Carman, el señor Roberto Argüelles, y el señor Federico Lajud.

Roberto Argüelles, cuya personalidad también es por todos nosotros conocida, porque sabemos que su acción y su misión está en el engrandecimiento de la Empresa. Pienso entonces que ante este honor debo manifestar a ustedes que nos sentimos muy unidos, porque defendemos el mismo



ideal, la misma preocupación por el engrandecimiento de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, convencidos de que estamos contribuyendo con ello al engrandecimiento de la Patria y al servicio de todos los habitantes del país. Señor administrador, señor gerente, están ustedes en nuestra casa, que es la vuestra".

Palabras del Coronel Reimundes

A continuación el distinguido visitante expresó: "Señor presidente del Automóvil Club Argentino, señores. En primer lugar agradezco profundamente las generosas palabras que el doctor Carman ha tenido para con el administrador de Y.P.F. Sé que estas palabras están inspiradas no sólo en su generosidad sino en la representación que invisto. Ha dicho que «estamos en nuestra casa». Como presidente de Y.P.F. siento realmente que estoy en mi propia casa, porque en este acto se conjuga de una manera armónica, y yo diría casi perfecta, la unión de una empresa estatal de gran dimensión y los más altos fines de bien común que puedan inspirar a una asociación civil. El Automóvil Club Argentino es la más grande asociación civil de la República Argentina. Es bien conocida la armonía con que siempre se han desarrollado las relaciones entre ambas entidades, y a esta altura de la vida nacional yo presiento que esta vieja asociación se va a reforzar aún más porque el esfuerzo más importante de Yacimientos Petrolíferos Fiscales se ha centralizado en lo comercial, y en este afán las relaciones entre ambas entidades tendrán oportunidad de acrecentarse notoriamente".

Visita a Yacimientos Petrolíferos Fiscales

La Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, presidida por su titular, realizó por su parte una visita al coronel Reimundes en el edificio General Mosconi, de esta Capital, a los efectos de hacerle entrega de los atributos de socio honorario de la Institución, en virtud de la alta representación que ejerce en ese organismo.

El coronel Reimundes recibe de manos del presidente de la Entidad los atributos y credenciales de socio honorario del Automóvil Club Argentino, en presencia de la señora Sara Pradere de Gayán, durante la visita especial realizada a Y.P.F. por la Comisión Directiva de la Institución.

Nota del secretario de Difusión y Turismo sobre las excursiones "Conozca la Argentina"

LA amplia repercusión que han tenido las excursiones programadas por la Comisión Asesora de Turismo del Automóvil Club Argentino, por intermedio de su Oficina de Viajes y Turismo, dio motivo al envío de una nota al presidente de la Institución por parte del secretario de Difusión y Turismo de la Nación, señor Rodolfo Baltiérrez.

La nota de referencia dice así: "Buenos Aires, 10 de agosto de 1970. Señor Presidente: Me valgo de estas no muy extensas líneas para expresar el re-

conocimiento de la Secretaría de Estado a mi cargo, por la tarea de difusión del turismo en nuestro país, a través de la muy bien promovida campaña "Conozca la Argentina".

"Bien sé que una entidad nuestra, del alto prestigio como la que usted preside, se preocupa por este tipo de integración nacional, y no quiero dejar pasar este día lunes 10, siguiente al de ayer, en que vi en profundidad los avisos que ustedes promueven, para ratificarle lo que señalo en el párrafo anterior. Cordialmente suyo, Rodolfo Baltiérrez."

Reunióse la Asamblea de Delegados

CON la presidencia del doctor Luis Magnanini se reunió la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino, actuando de secretario su titular, señor Guillermo O. Mirás.

Antes que se iniciara la Asamblea, el señor Adolfo Lanús y el doctor Horacio Frías Pasman rindieron homenaje al teniente general Pedro Eugenio Aramburu y al doctor Horacio C. Rivarola, respectivamente.

Primeramente habló el señor Adolfo Lanús, quien expresó: "A nadie ha de extrañar que al pronunciar estas palabras en nombre de los miembros de la Asamblea de Delegados del Automóvil Club, que me han honrado con su representación, que en esta circunstancia mi voz sea alterada por la angustia. Podría pensarse que es la angustia de la Patria; pero no quiero ni pretender jamás atribuir personalmente tal significado a esta breve oración. Afirmando, sí, que me embarga el dolor común a todos los hombres amantes de la libertad, fieles a la tradición histórica del país, consustanciados con sus instituciones, dispuestos, conforme lo han demostrado a través de los años, a servirlos honradamente siguiendo la noble inspiración de los principios eternos de la Constitución Nacional.

"La vida del general Aramburu, a quien rendimos este homenaje, fue símbolo de la lealtad, de rectitud probada por la coincidencia de su palabra con sus actos; de hondo y permanente anhelo de asegurar la justicia para que no resalte otro valor que el de los derechos esenciales, amparados por la propia dignidad como lección insustituible para todos los hombres del mundo que quieran habitar en el suelo argentino.

"El crimen inalficible de que ha sido víctima tiene su origen y tiene instigadores y ejecutores que son exponentes de la corrupción moral provocada al conjunto de siniestros designios que será inútil intentar cubrirlos con un manto de olvido, para amparar de ese modo la prédica de armonía y unión.

"Forzoso es reconocer que de un lado estarán siempre la decencia, la honradez, la probidad en la conducta privada y pública; del otro lado los

delincuentes comunes, los que roban y matan.

"La prueba está en que unos llamamos la muerte de Aramburu y otros con su miserable instinto y repudiable actitud, la consuman y la celebran.

"La suerte, el destino de la República, la honra de sus glorias están ensombrecidas. Nos alienta y reconforta, sin embargo, la decisión anunciada con claridad y firmeza demostrativa de noble convicción por el gobierno de la Nación, para saber que los cómplices emboscados y los culpables materiales no han de lograr la impunidad.

"No abandonemos la esperanza entonces; que el dolor se ampare en esa esperanza para que la honra de la República no quede empañada por la impunidad del crimen."

Palabras del Dr. Frías Passman

"Una intensa y fecunda vida dedicada a la justicia, a la educación y al servicio de las más nobles causas del país, fue la del doctor Horacio Rivarola. Su proverbial sencillez ocultaba un verdadero tesoro de sabiduría, de privilegiada inteligencia encarnada en una constante pasión de bien público. Porque detrás del académico, del estudioso, del publicista, del magistrado y del catedrático se advertía la presencia de un hombre cabal, entrañablemente preocupado por el devenir de la comunidad. Detrás del hombre de gabinete afloraba, en todo momento, un sentido cívico inalterable y trascendente.

"El país todo ha rendido justiciero homenaje a ese «maestro de maestros» —como se lo ha llamado con acierto—. Se han elevado voces desde los más diversos sectores de nuestra sociedad, para poner de manifiesto la actividad múltiple y eficaz del doctor Rivarola, como subsecretario del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, conjuer de la Suprema corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires, director general de Correos y Telégrafos de la Nación, decano de la Facultad de Derecho y

Ciencias Sociales, rector universitario de tan digna trayectoria.

"Verdadero maestro de la juventud, aportó su siempre renovada vitalidad, su inagotable energía, a tareas de acendrado sentido espiritual. Porque quien fuera, en sus últimos años, titular de la Academia Nacional de Ciencias y de la Academia de Ciencias Morales y Políticas, había acumulado a través del tiempo méritos más que suficientes para convertirse en una presencia rectora del acontecer nacional.

"Su pasión por contribuir al engrandecimiento del país lo vinculó estrechamente a nuestra Institución. Sus altos ideales y su espíritu práctico, su clara visión de la Argentina del futuro, encontraron en el Automóvil Club Argentino cauce fértil para su fructífero desarrollo. Hombre de consulta, pero, sobre todo, de mente ágil y siempre joven, admitió con meridiana claridad que el progreso de la patria tiene mucho que ver, por cierto, con el empeñoso crecimiento de sus redes de comunicación, con el desplazamiento turístico, con el comercio intenso, con el movimiento de sus gentes, con el impulso de amplias regiones hasta ayer desérticas y postergadas.

"Horacio Rivarola, que pertenecía a una estirpe de creadores, volcó sus caudalosas energías en nuestra entidad. Durante doce años su familiar figura prestó y dinamizó este ámbito. Vicepresidente 1º de la Comisión Directiva, durante ocho años, pasó a ser —el año pasado— Vicepresidente 1º Honorario. Era éste el reconocimiento implícito a la labor inteligente y tesonera de este hombre que con el despuntar de cada jornada reafirmaba sus profundas inquietudes cívicas, su indeclinable vocación de servicio.

"Su patriarcal figura quedará para siempre con nosotros, como ejemplo y símbolo. Se ha ido un patriota, un pensador y un constructor. Su imagen imborrable permanece en el Club, asociada a múltiples recuerdos para quienes supimos de su hombría de bien, de su espíritu generoso, de su cabal sentido de la amistad. Por todo esto invito a la Honorable Asamblea a guardar unos instantes de silencio como respetuoso homenaje a su memoria."

Los temas considerados

A continuación se consideró el orden del día de la Asamblea de Delegados, en cuyo curso fueron aprobados por unanimidad los puntos que se referían a la compra de inmuebles en Venado Tuerto, provincia de Santa Fe, y en Curuzú Cuatiá, provincia de Corrientes.

Señor Asociado

Utilice el servicio de reserva de hoteles que le ofrece la Entidad; envíe ya su pedido solicitando comodidades para sus vacaciones en San Carlos de Bariloche, Puerto Madryn, Ushuaia y Río Grande (Tierra del Fuego), Calafate, Lago Argentino y Punta del Este (Uruguay).

Las plazas en los lugares indicados se cubren con mucha antelación. No demore su pedido.



El presidente de la CADAD Sr. Chessel firma un pergamino.



El titular del A.C.A. habla durante la ceremonia realizada.

Fue entregado a la CADAD el edificio de Medrano 162

EN una ceremonia que tuvo destacables contornos y que se desarrolló en un clima de gran cordialidad, se formalizó la entrega del edificio que el Automóvil Club Argentino adquirió en la calle Medrano 162, de esta Capital, para la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo (CADAD), a las autoridades de este organismo.

Previa bendición del edificio por monseñor Emilio Graselli, la numerosa concurrencia presente —entre la que se encontraban además de las autoridades de ambas instituciones, personas representativas de círculos relacionados con el automovilismo deportivo y conocidos volantes de nuestro medio— efectuó una recorrida por el local inaugurado, y luego se descubrió una placa donada por el A.C.A.

En la ocasión pronunciaron discursos el presidente del Automóvil Club y el titular de la CADAD, señor Alesio R. Chessel.

Discurso del Dr. Carman

Habló en primer término el presidente del A.C.A., quien entre otros conceptos expuso: "Ciertamente, los hombres de la CADAD conocen muy bien el ámbito en que les toca vivir. Pero quizás podemos agregar una palabra útil, fundada en nuestras propias observaciones. En nuestro país contamos con una empresa pública nacional que se halla estrechamente vinculada al nacimiento mismo del deporte automotor, y que no ha escatimado esfuerzos ni sacrificios para estimularlo y apoyarlo a lo largo de toda su evolución. Me refiero a Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Gracias a ese Ente, que como argentinos nos llena de justificado orgullo, se ha podido formar —con la responsabilidad del Automóvil Club Argentino y el concurso de la Secretaría de Promoción y Asistencia a la Comunidad— el equipo de competición que actualmente defiende los colores nacionales en pistas europeas. Gracias a Y.P.F. también podremos contar próximamente en nuestro país con carreras internacionales, computables para el campeonato mundial. Es un gran éxito y una gran satisfacción también para la Entidad que presido, porque en alguna medida ha contribuido a que pueda corporizarse ese resultado.

"Pero todo eso es sólo el comienzo —dijo posteriormente— de la ardua tarea de promoción y organización que le tocará cumplir y supervisar en el futuro a la CADAD. Esa tarea exige sacrificios, entusiasmo y fe, y

la disposición de poderosos medios económicos. Así lo han comprendido y comprobado todos los organismos responsables en el extranjero. Debido a ello es que en los países donde el automovilismo deportivo marca rumbos, se ha estructurado, para su promoción, el concurso efectivo de las grandes empresas productoras de automóviles, de petróleo, de publicidad comercial —inclusive de vastas organizaciones específicamente periodísticas—, que han advertido la directa relación existente entre el desarrollo del automovilismo y la mayor amplitud de posibilidades y perspectivas para sus propios y legítimos beneficios. Esas empresas son hoy factores poderosos, y casi diría fundamentales, en el progreso de dicho deporte. Queda en manos de la CADAD y sus Federaciones la tarea de extraer conclusiones de ese hecho de proyección universal.

"Señores —expresó finalmente—, todo cuanto he dicho quedaría incompleto y sería injusto, si no agregara que, personalmente y como presidente del Automóvil Club Argentino, hago llegar mis sinceras y cálidas felicitaciones a las autoridades de la CADAD: a los directivos salientes, por la amplia y profícua labor cumplida; a los que ahora se incorporan, porque estoy seguro que su aporte será intenso y provechoso. A quienes continúan al frente de la Confederación, como así también a quienes conducen las Federaciones regionales y las entidades primarias que son su haber fundamental, por la vasta e inteligente tarea que están realizando en favor del prestigio del automovilismo argentino."

Palabras del señor Chessel

A continuación habló el señor Chessel, quien expresó entre otros conceptos:

"La Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo nació a la vida institucional en las difíciles circunstancias por todos conocidas; seguramente, el acierto y los errores propios de toda tarea humana habrán signado nuestra labor, pero en lo fundamental, a menos de dos años de existencia, son muchos los objetivos propuestos que han sido alcanzados.

"Al margen de los importantes intereses económicos —manifestó luego— que acechan la conducción del deporte, y que a veces parecieran interesados en deformar el proceso de recuperación integral en que nos hallamos empeñados, se ha logrado ex-

tirpar, y Dios quiera que sea para siempre, la dañosa política de la tolerancia mal entendida y peor aplicada, para entrar a regir las decisiones en la vida deportiva, con la única fórmula que nosotros conocemos: la estricta aplicación de los reglamentos y normas nacionales e internacionales en vigor.

"No debo dejar de expresar públicamente —dijo en otra parte de su discurso— nuestro agradecimiento al Automóvil Club Argentino, tan dignamente representado en este acto.

Finalizados los discursos se efectuó la entrega de una medalla de oro al comodoro Ernesto Baca, secretario saliente del Comité Ejecutivo de la CADAD, por los valiosos servicios prestados al automovilismo argentino, y los premios correspondientes al año 1969, a los campeones y subcampeones de los certámenes efectuados en el país, en las diversas especialidades mecánicas.

Reunión inaugural

EN su nuevo local de la calle Medrano 162, realizó su reunión inaugural el Comité Ejecutivo de la Confederación Argentina del Automovilismo Deportivo (CADAD), con la presidencia de su titular, señor Alesio R. Chessel.

En la ocasión el señor Chessel pronunció un discurso, en el que, entre otros conceptos, expresó: "No cabía mejor manera de darle la solemnidad debida a este acto, que marca el inicio de un nuevo derrotero en el funcionamiento de la CADAD, que declarar huésped de honor y realizarlo en homenaje al Automóvil Club Argentino, porque de allí partieron las directivas iniciales que dieron fundamento a este nuevo proceso del automovilismo deportivo. Yo creo que hacer el elogio del Automóvil Club Argentino y de las personalidades que nos honran con su presencia, y que constituyen su mesa directiva, será redundancia. Yo dije algunas veces y lo repito ahora, que el A.C.A. —y en esto sintetizo mi homenaje— es una Institución argentina que exporta prestigio por el mundo. Donde se conoce esta Institución —la más importante de Latinoamérica—, se nos conoce por capaces, por progresistas y por organizados".

Luego el vicepresidente del Automóvil Club Argentino, señor Federico Lajud, respondió a las palabras del señor Chessel con un breve discurso.

Colaboración con la Junta de Defensa Civil de la Capital Federal



LA Junta de Defensa Civil de la Capital Federal, con la colaboración del Instituto Bernasconi, programó la realización de un curso de capacitación para cincuenta docentes de escuelas primarias, con el propósito de incorporarlos posteriormente al Cuerpo de Voluntarios de dicha Junta.

Entre las materias que componen este programa, se previó la Seguridad en el Tránsito, razón por la cual se solicitó la colaboración y participación del Automóvil Club Argentino.

En virtud de que el grupo de docentes se halla en actividad, y considerando que los conocimientos adquiridos en esa disciplina serían de aplicación para el dictado de clases de educación vial escolar, se accedió al pedido formulado por la Junta, designando al señor Héctor A. Nine, jefe de la Oficina Estudios de Tránsito, para que tome a su cargo el desarrollo de las clases sobre Seguridad en el Tránsito.

Educación Vial en Escuelas

CON el propósito de lograr nuevos medios de comunicación que faciliten y aclaren conceptos básicos sobre seguridad en el tránsito entre los niños, el Automóvil Club Argentino ha incorporado, a la ya múltiple labor que realiza en tal sentido, el dictado de clases en escuelas por personal especializado.

El grabado que ilustra esta nota muestra a la señora Marta Ortiz de Bevilacqua, en momentos en que dicta una clase sobre Educación Vial en el Centro Comunitario Educativo, Escuela y Colonia de Vacaciones General Manuel Belgrano, instituto dependiente de la Municipalidad de esta ciudad.



Seguro de vida: Creciente volumen de las operaciones

"LA actividad servicial del Automóvil Club Argentino, referida a sus múltiples facetas en la atención del público en su condición de automovilista, resulta complementada eficientemente por un servicio de índole social que es el seguro de vida colectivo, sin examen médico, implantado por la Entidad, y del cual se ofrecen las condiciones y los formularios de inscripción en el presente número de AUTOCLUB. En idéntica forma se publicaron también en la edición anterior en un folleto desplegable en cuatro páginas y a todo color", expresó el señor Antonio Argüello, jefe de la División Póliza 1 y Seguro del Automóvil Club Argentino, a requerimiento de AUTOCLUB. Nuestro entrevistado señaló que ese servicio "constituye un amparo irremplazable del núcleo familiar", y que "es a la vez una de las formas aseguradoras más modernas, la cual, sin embargo, ostenta antecedentes que se remontan a mayor distancia en el tiempo: ya en el siglo XVII comienzan a manifestarse los atisbos de un seguro, cuya relevancia se aprecia cada vez en mayor grado".

"Como antecedente de interés —manifestó a continuación— merece mencionarse que en dicha época apareció en Londres una empresa que aseguraba a marinos y pasajeros contra el secuestro por los piratas, y que respondía por el rescate que estos delinquentes exigían. Otra referencia histórica que se puede citar es el seguro de «dote», desarrollado en Italia en esa misma época, a favor de jóvenes casaderas, liquidando una suma sobre su enlace, siempre que éste se produjera dentro de un lapso determinado".

recordar las palabras de Sarmiento: *No creo lejano el día en que se tenga como infractor de sus deberes al que sea negligente en el seguro de vida. El seguro de vida fomenta la felicidad doméstica; proporciona a precio muy bajo una herencia al pobre, y ampara de un modo eficaz al rico, contra los caprichos de la fortuna y la inestabilidad de las riquezas. Fue Sarmiento quien, como ministro de Mitre, autorizó el funcionamiento de la primera compañía de seguros en 1860.*"

Alcances del Seguro

"Debe tenerse en cuenta —manifestó también el señor Argüello— que el amparo que proporciona este seguro no se limita a cubrir la muerte del asegurado, sino que aún en vida del mismo se extiende sobre los factores que en un momento dado pueden suprimir la percepción de sus recursos normales, como consecuencia de estados de incapacidad; es decir, que en todos los casos se halla contemplado el amparo de su familia."

Para referirse a la difusión de este tipo de seguro, expresó luego que "se inició librando pólizas para personal en situación de dependencia, para posteriormente extenderse a asociados de entidades, pues para que el sistema funcione, necesariamente tiene que existir el nexo que crea un vínculo societario, como única forma de resolver los problemas socioeconómicos, al permitir el logro de beneficios imposibles de obtener en la acción individual."

Por último, agregó que "a juicio de las autoridades del Automóvil Club Argentino, el seguro de vida debe ser considerado como el basamento de los seguros sociales, cuya expansión futura puede vislumbrarse en función de la legítima aspiración del hombre moderno, que al tener que enfrentarse con un mundo cada vez más complejo, quiere experimentar la tranquilidad de que se encuentra, juntamente con sus familiares, a cubierto de aquellas circunstancias que escapan a las previsiones que individualmente pueden adoptarse".

Conciencia del beneficio

"En la actualidad —afirmó— se está desarrollando en nuestro país una verdadera conciencia aseguradora, que nos va aproximando a la ubicación que tiene en la economía social de otras naciones de evolución más adelantada. El Automóvil Club Argentino, en la inquietud de participar de su expresión, contrató oportunamente con la Caja Nacional de Ahorro Postal pólizas para sus asociados y personal, cuyo perfeccionamiento paulatino se ajusta constantemente a los más modernos procedimientos en vigencia."

Fondo Común

"Las pólizas contratadas por la Entidad —dijo posteriormente el señor Argüello— tienen el carácter de colectivas, lo que reduce sensiblemente su costo, debiendo ser considerados los socios incorporados a las mismas, como una comunidad cuyos integrantes aportan periódicamente para formar un fondo común, que proporciona recursos para salvar o mitigar al menos, las dificultades económicas en una familia acosada por las consecuencias de la desaparición de su titular. En tal sentido se deben

EL SEGURO EN CIFRAS

Durante los dos últimos años en el rubro seguro de vida se registraron guarismos que señalan el volumen creciente de las operaciones.

La información estadística en cifras expresadas en pesos Ley 18.188, es la siguiente:

Monto de capitales asegurados al 31/12/68	\$ 55.431.500
Monto de capitales asegurados al 31/12/69	„ 74.487.250
Sumas abonadas año 1968	„ 734.500
Sumas abonadas año 1969	„ 1.028.500



El gerente general del ACA exaltó en su discurso las encomiables condiciones del funcionario que se aleja.



El señor José D. C. Rucci pronunció un discurso para agradecer el agasajo ofrecido con motivo de su retiro.

Con Motivo de su Jubilación fue Agasajado el Señor José D. C. Rucci

CON motivo de haberse acogido a los beneficios de la jubilación, después de haber prestado 43 años de servicio consecutivos en la Institución, el señor José D. C. Rucci, que se desempeñó hasta el presente como gerente de Relaciones Internacionales, fue objeto de un agasajo durante el cual la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino le hizo entrega de un diploma y de un objeto de arte.

Con el alejamiento del señor Rucci, la Entidad pierde a un funcionario que puso de relieve durante su actuación valiosos conocimientos y dominio de las delicadas funciones que le fueron confiadas, a la vez que condiciones de dinamismo y probada lealtad a los fines que rigen la acción del Automóvil Club Argentino, tanto en el plano local como en el orden internacional.

Durante la reunión pronunciaron discursos alusivos el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor Cé-



El gerente general del ACA entregó al Sr. Rucci un obsequio recordativo.

sar C. Carman; el gerente general de la Institución, señor Domingo M. Armendáriz, y el subgerente de Turismo, señor Guillermo Zanotti, quienes se refirieron con encomio a las dotes personales y de funcionario del agasajado.

Finalmente el señor Rucci pronunció un discurso en el que con emocionadas palabras agradeció la demostración.

En mérito a los amplios conocimientos que sobre los temas relacionados con las funciones que desempeñaba en esta Entidad puso en evidencia el señor Rucci, intervino en muchos congresos nacionales e internacionales de Automovilismo, Vialidad, Tránsito y Turismo, en Congresos Panamericanos de Carreteras y en la tramitación de asuntos en los que eran parte interesada las instituciones internacionales a las cuales está afiliado el Automóvil Club Argentino.

Durante la reunión, que transcurrió en un clima de cordial camaradería, el señor José D. C. Rucci recibió un obsequio que le fue entregado por el gerente general de la Institución, en nombre del personal del Automóvil Club Argentino. Asimismo, el Círculo de Ejecutivos del A.C.A. le hizo entrega de un objeto de arte recordativo.

Actuó en la Entidad una Prestigiosa Orquesta



Gran lucimiento alcanzó un acto artístico realizado en el Automóvil Club Argentino, con el auspicio de la Subsecretaría de Cultura de la Nación, durante el cual ofreció un concierto la Orquesta Juan de Dios Filiberto, dirigida por el maestro José Rosa.

Contó con la asistencia de numeroso público, entre el que se encontraba el presidente de la Entidad, varios miembros activos y honorarios de la Comisión Directiva del A.C.A. e invitados especiales.

Pronunció las palabras iniciales de la reunión el titular de la Comisión Asesora Permanente de Turismo, doctor Luis Petraglia, y luego el conjunto orquestal mencionado interpretó obras de Williams, Esnaola, el popular compositor de la Boca, Juan de Dios Filiberto, Boero, Alcorta, Gómez Carrillo y otros.

La labor de los músicos y de su director fue premiada con entusiastas aplausos.

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

Designóse socio honorario al Ing. Daniel A. Brunella



EN el curso de una reunión especial realizada en la sede central del Automóvil Club Argentino, el titular de la Entidad hizo entrega de las credenciales de socio honorario al ingeniero Daniel A. Brunella, quien estuvo vin-

culado estrechamente a nuestra Institución mientras se desempeñó como administrador general de Y.P.F. Aparecen también en la foto la señora Sara Pradere de Gayán y el escribano Roberto V. Vitale.

VIII Reunión del Consejo de Dirección de la F.I.T.A.C.

EL Consejo de Dirección de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.), llevó a cabo del 22 al 24 de setiembre ppdos. su VIII Reunión, en la ciudad de La Paz (Bolivia), siendo en la oportunidad entidad anfitriona el Automóvil Club Boliviano. Integran el referido Consejo, que es presidido por el doctor César C. Carman, los representantes de la American Automobile Association, el Touring y Automóvil Club del Perú, el Touring y Automóvil Club Paraguayo, el Automóvil Club do Brasil, el Touring Club Argentino, la American Automobile Touring Alliance, el Automóvil Club del Uruguay y el Touring y Automóvil Club de Venezuela.

Además de cuestiones institucionales de la Federación, en dicha reunión se debatieron temas de real interés para el desarrollo del turismo, del tránsito y del automovilismo en el continente.

Como la asamblea se realizaba en momentos de estar en máquina la presente edición de AUTOCLUB, en nuestro próximo número ofreceremos una información detallada acerca de todas las resoluciones adoptadas, como asimismo el plan de labor a desarrollar durante el período que culminará el 30 de junio de 1971.

Obras en la Zona Patagónica



Miembros directivos del Automóvil Club Argentino y de los distintos cuerpos que rigen a la Institución, asistieron a la reunión especial en la cual se dieron a conocer las obras realizadas y a realizar en la Patagonia.



El presidente del Automóvil Club Argentino expone el detalle de las obras realizadas, de las que se encuentran en ejecución y de los proyectos para el futuro en la zona patagónica.



El ingeniero Emilio E. J. Ferro, presidente de la Comisión Asesora Especial de la Patagonia, se refiere a las obras que proyecta el Automóvil Club Argentino en ese sector de nuestro país.



El vicepresidente primero de la comisión directiva de la Entidad, señor Federico Lajud en momentos en que saluda al orador del día, señor Carlos Furbatto.



De izquierda a derecha el señor Federico Lajud, el secretario del A.C.A. ing. Abel M. Lisarrague, el doctor Luis Petraglia y el general de brigada (RE) ingeniero Manuel José Olascoaga.

Prosiguió el ciclo "Jueves Turísticos A.C.A."

PROSIGUIERON realizándose con muy buen éxito las reuniones del ciclo "Jueves Turísticos A.C.A.", organizado por la Institución con el propósito de fomentar el turismo nacional en todas sus formas y posibilidades.

En la primera reunión de la serie que comentamos, el director de Turismo de la provincia de Salta, señor Juan Carlos Abdala Ibáñez, disertó sobre "Salta, vánica".

La disertación fue ilustrada con proyección de diapositivas.

En el acto siguiente, el señor Carlos Furbatto habló sobre "Este Buenos

Aires que todos ven... y pocos conocen" (segunda serie).

En este caso la conferencia fue ilustrada con diapositivas del señor Moisés Kalisar y música de fondo. Previamente se exhibieron películas turísticas de México.

En otra reunión ocupó el estrado del Automóvil Club Argentino el general de brigada (RE) ingeniero militar Manuel José Olascoaga, presidente de Hidronor S.A., quien dedicó su conferencia al tema: "Las obras del complejo Chocón-Cerros Colorados".

Previamente se proyectó una película sobre diversos aspectos del turismo en la Argentina.

Asistió al acto una numerosa concurrencia, entre la que se encontraba el vicepresidente primero de la Entidad, señor Federico Lajud; el secretario de la Comisión Directiva del A.C.A., ingeniero Abel M. Lisarrague, y personas representativas de círculos industriales, profesionales, del turismo y otros.

En el acto siguiente se exhibieron filmes turísticos de diversas regiones de nuestro país, y a continuación el señor Osvaldo Sosa Cordero desarrolló el tema: "Corrientes, poesía y color", la que fue ilustrada con proyección de diapositivas.

En todos los casos los disertantes fueron presentados por el presidente de la Comisión Asesora Permanente de Turismo, doctor Luis Petraglia.

Nota del jefe del Cuerpo de Policía Montada sobre la Escuela de Conducción

EL jefe del Cuerpo de Policía Montada, comisario Guillermo César Orgiles, dirigió una nota al presidente del Automóvil Club Argentino, en la que se refiere a la labor que desarrolla la Entidad, en el Parque 3 de Febrero, donde posee las instalaciones de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito y la Pista de Aprendizaje de la misma.

El texto de la nota del comisario Orgiles es el siguiente: "Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de hacerle llegar por intermedio de la presente las expresiones de mis más sinceras felicitaciones por la maravillosa obra realizada por la benemérita institución que usted dignamente preside, en el Parque 3 de Febrero.

"Me refiero a la Pista de Aprendizaje que se encuentra junto a este Cuerpo de Policía Montada, y cuyo desarrollo observo casi a diario por razón de vecindad.

"Además del fin que cumple —justificando con ello en alto grado su creación, dado el incremento que tiene diariamente el parque automotor del país, y con ello aparejada la necesidad evidente de perfeccionar a sus conductores—, se logró también adornar un sector del bosque palermitano con una obra ejemplar en su género.

"Es necesario también mencionar las comodidades que en dicho lugar se brindan a los alumnos, la cordialidad del personal afectado a la enseñanza y mantenimiento, la sorprendente variedad de vehículos dispues-

tos para el aprendizaje y el moderno y funcional edificio que en ese predio se levanta.

"Por reconocer que en una obra de esa índole se da únicamente con el esfuerzo de un equipo, hago llegar mi calurosa enhorabuena a usted y a todos los que han intervenido e intervienen en ella.

"Su preocupación, esmero y notorio empeño en la obra que se está realizando, no hace más que certificar en hechos, cualidades innatas que avalan el concepto personal de usted formado, y que exterioriza una conducta laborativa profesional que honra a esa institución."

Obligatoriedad del permiso internacional para conducir en el Uruguay

EL Automóvil Club del Uruguay y el Centro Automovilista del Uruguay informan que las disposiciones legales vigentes en ese país obligan a todo turista que conduzca automotores a estar munito del Permiso Internacional para conducir, documento éste que en la Argentina emiten el Automóvil Club Argentino y el Touring Club Argentino.

Conferencia de la escritora costarricense Lilia Ramos



LA Embajada de Costa Rica realizó en el salón de actos del Automóvil Club Argentino una interesante reunión cultural.

En su transcurso la escritora de ese país, señora Lilia Ramos, pronunció una conferencia en la que desarrolló el tema: "Letras costarricenses: Yolanda Oreamuno. Tragedia de su vida e influencia de su obra".

Con palabra galana y gran dominio del tema, la señora Ramos hizo una exposición brillante que fue premiada con nutridos aplausos por el selecto auditorio que la escuchó, entre los que se encontraban el embajador de Costa Rica, señor Alvaro Monje Umaña, y autoridades de la Institución.

El problema de la transferencia de automotores en la Capital Federal

EL Automóvil Club Argentino, con la firma de su titular y del prosecretario, escribano Enrique F. Ghezzi, dirigió una nota al intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, general Manuel Iricibar, sobre los inconvenientes que trae aparejados el no cumplimiento por muchos usuarios de la transferencia de los automotores vendidos en el ámbito de la Capital Federal.

Luego de hacer fundadas consideraciones al respecto, y tras otros conceptos, en la nota de referencia se

sugiere que se considere la posibilidad de que "el vendedor, una vez transcurrido el término previsto por las reglamentaciones vigentes, sin que el adquirente se presente a efectuar la transferencia, pueda denunciar, mediante declaración jurada —en un formulario que a tal efecto confeccionaría la Municipalidad—, el cambio de dominio del automotor; consignaría, además, en el mismo, los datos que resulten necesarios para la posterior individualización del rodado y su nuevo titular".

Disertación sobre la Isla de Pascua y Tahití



LA empresa Lan-Chile, con el patrocinio de la Embajada de Chile en nuestro país, realizó en el Automóvil Club Argentino un acto con fines de promoción y fomento del turismo. En la ocasión ocupó la tribuna la

señora Alicia Monez Ruiz de Masó, quien disertó sobre "La isla de Pascua y Tahití".

La conferencia fue ilustrada con un espectáculo audiovisual sobre el tema de la disertación.

Destácase la obra vial de la Provincia de Formosa

CON la firma de su presidente y del secretario, ingeniero Abel M. Lissarrague, el Automóvil Club Argentino dirigió una nota al gobernador de Formosa, coronel (R) Augusto G. Sosa Laprida, en la que se destaca la obra vial que realiza en el ámbito de esa provincia, y expresa que como una contribución al conocimiento turístico y caminero de Formosa, el Automóvil Club Argentino dispuso que una de las etapas del Gran Permiso Internacional de Turismo Y.P.F. 1970 recorra de un extremo a otro el territorio de esa provincia.

Entre otros conceptos señala la mencionada nota: "Con motivo de los planes de obras y servicios que el Automóvil Club Argentino tiene en

ejecución o en planeamiento y estudio adelantados, tanto respecto a esa provincia que V. E. gobierna con tan alta preocupación por los intereses públicos, como con referencia al resto del país, hemos tenido oportunidad de recoger una información detallada y completa de las obras proyectadas, licitadas o en vías de realización, que el Gobierno de V. E. ha incorporado a sus objetivos inmediatos o próximos, relacionados especialmente con diversas construcciones viales en las Rutas Provinciales números 1, 2, 6, 9, 14, 16, 20, 21, 23, 24, 26, 37 y 39, sin contar con algunas complementarias y, desde luego, su empeño en conseguir la aceleración de los trabajos en las Rutas Nacionales 86, 81, 90 y 95.

"La observación de conjunto permite afirmar que el Gobierno de V. E. está realizando uno de los más grandes esfuerzos que pueden ser exigidos y cumplidos, para dotar a la Provincia de una infraestructura vial, es decir, de un sistema caminero adecuado, coherente y bien concebido, para canalizar el progreso de ese Estado que tan brillante y sólido porvenir puede esperar en el futuro inmediato, sobre todo si las referidas obras se llevan a cabo. En realidad es justo decir que gracias a la empeñosa tarea que está llevando a cabo ese Gobierno, la Provincia de Formosa ha abandonado la penumbra a que le había relegado su breve historia y el escaso interés de que fuera objeto hasta hace pocos años, para incorporarse ahora activamente al proceso del desarrollo orgánico y conjunto de toda la Nación.

"Sentimos como un deber de argentinos hacerle llegar, señor Gobernador, las sinceras felicitaciones de esta institución y de todos los hombres que la dirigen, y le manifestamos al mismo tiempo que nos sentimos realmente muy halagados y satisfechos, ofreciendo esto como una colaboración al impulso progresista de Formosa, de poder realizar la próxima carrera internacional que recorrerá el norte de nuestro país, incluyendo a esa provincia en el itinerario proyectado, lo que confiamos ha de contribuir a destacarla vitalmente en la geografía turística argentina."

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; varones hasta los veintiuno (21), y las mujeres sin límite 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, fondo blanco, de 4 x 4 cm, tipo carnet.

AL INICIAR EL TRAMITE el asociado deberá abonar la suma de pesos Ley 18.188 5 (m\$N. 500), 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 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 10.30 horas.

EL GRAN PREMIO

EN momentos de estar en máquina esta edición de AUTO-CLUB, se desarrollaba el Gran Premio Internacional de Turismo Y.P.F. 1970. En el próximo número brindaremos amplia información sobre esta importante prueba, que se disputa sobre caminos argentinos, bolivianos y paraguayos en un recorrido total de 3.776 km.

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 julio y agosto:

JULIO

Con demora de:	Cant. de auxilios
15 m.	36.346
30 m.	9.253
45 m.	5.957
1 hora	3.323
1 h. 30 m.	479
1 h. 45 m.	269
2 horas	95
2 h. 15 m.	47
2 h. 30 m.	6
2 h. 45 m.	3
3 horas	—
Más de 3 horas	—

Resumen

En concepto de:	
Mecánica	31.382

Remolques	20.834
Gomas	3.561
Total de auxilios	55.777

AGOSTO

Con demora de:	Cant. de auxilios
15 m.	40.565
30 m.	6.229
45 m.	3.599
1 hora	1.791
1 h. 15 m.	461
1 h. 30 m.	240
1 h. 45 m.	142
2 horas	117
2 h. 15 m.	44
2 h. 30 m.	23
2 h. 45 m.	4
3 horas	1
Más de 3 horas	—

Resumen

En concepto de:	
Mecánica	28.912
Remolques	20.674
Gomas	3.630
Total de auxilios	53.216

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.

Academia Española. Diccionario de la Lengua Española. 1970.
Acuña Peña, Manuel. Ciencias Sociales. 1970.
Amado, Jorge. Gabriela, clavo y canela. 1969.
American Medical Association. Alcohol and the impaired driver. 1968.
Anuario Deportivo Automovilístico 1970. Federación Española de Automovilismo.
Bianchi, Lucien. Mis rallyes. 1970.
Blasi, Antonio. El gran viraje. 1969.
Carreño, Virginia. Estancias y estancieros. 1968.
Catulo. Poemas. 1970.
César, Julio. Guerra de las Galias. 1970.
Cómo funcionan. Enciclopedia técnica ilustrada. 1969.
Cremin, Lawrence H. La transformación de la escuela. 1961.
Delfino, Pedro. Administración y desarrollo. 1970.
Domínguez, Lorenzo. Las esculturas de la Isla de Pascua. 1968 (donación Fondo Nacional de las Artes).
Durremmatt, F. El juez y su verdugo. 1962.

Señor Asociado

Utilice el servicio de reserva de hoteles que le ofrece la Entidad, envíe ya su pedido solicitando comodidades para sus vacaciones en San Carlos de Bariloche, Puerto Madryn, Ushuaia y Río Grande (Tierra del Fuego), Calafate, Lago Argentino y Punta del Este (U.). Las plazas en los lugares indicados se cubren con mucha antelación. No demore su pedido.

Nuevas hosterías en Salta



Confortable hostería de la importante localidad turística de Cafayate, en la provincia de Salta, que recientemente ha sido puesta en funcionamiento por las autoridades del Automóvil Club Argentino.



Hostería de San Carlos, cercana a la anterior en la provincia de Salta, complementa la difusión del turismo en esa importante zona de los Valles Calchaquies. También ha entrado en funcionamiento en fecha reciente.



Vista parcial de una reunión de camaradería organizada por el Círculo.

Actividades del Círculo de Ejecutivos de la Entidad

EL Círculo de Ejecutivos del Automóvil Club Argentino dio a conocer el plan de acción a desarrollar próximamente.

Según se informó, el ciclo cultural abarcará cursos y seminarios sobre Relaciones Humanas y Planificación de Relaciones Públicas, Psicología general y Estadística para Ejecutivos.

Se cumplirá asimismo un plan de visitas a empresas y medios de comunicación.

Se anunció también la pronta aparición de una revista bimestral y la organización de una carrera de regularidad a Mar del Plata.

Los anuncios fueron formulados en oportunidad de una comida en la que participaron miembros de la Comisión

Directiva y también funcionarios de la Institución, durante cuyo transcurso hicieron uso de la palabra el titular del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman y el vicepresidente del Círculo, señor Rubén Riveros.

El Círculo de Ejecutivos del Automóvil Club Argentino renovó recientemente su Directorio por un nuevo período de dos años.

Lo integran el señor José María Díaz, como presidente, y Rubén E. Riveros, como vicepresidente; Oscar A. Príncipe, secretario; Osvaldo Platati, secretario adjunto; Oscar Gentile, tesorero; Rodolfo Castro Feijóo, pro-tesorero; Oscar J. Bonfiglio, director de relaciones públicas; Antonio W. Argüello, director de administración, y Jorge Platania, revisor de cuentas.

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:

- 1) Únicamente el asociado podrá reservar su parcela, mediante la presentación, en forma personal, de su carnet social, con las cuotas al día.
- 2) 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.
- 3) Los asociados residentes en el Gran Buenos Aires deberán gestionar su reserva en la Oficina de Recreos, Campamentos y Bal-

nearios —Sede Central—, en el horario de 8 a 19, de lunes a viernes.

- 4) Aquellos asociados que residen en el interior podrán efectuar dicha tramitación dirigiéndose a las filiales locales del Automóvil Club Argentino.
- 5) 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:
 - 1er. Período: 1º al 15 de enero de 1971.
 - 2do. Período: 17 al 31 de enero de 1971.
 - 3er. Período: 2 al 16 de febrero de 1971.
 - 4to. Período: 18 de febrero al 4 de marzo de 1971.
 - 5to. Período: 6 al 20 de marzo de 1971.

Nuevas tarifas para los moteles de Lihuel Calel y Gobernador Duval

A partir del 1º de setiembre último comenzó a regir en el Motel Lihuel Calel y Gobernador Duval la siguiente tarifa:

LIHUEL CALEL

ALTA TEMPORADA (1º de diciembre al 31 de marzo):

1 persona: \$ 10. 2 personas: \$ 16. 3 personas: \$ 20.

BAJA TEMPORADA (1º de abril al 30 de noviembre):

1 persona: \$ 9,50. 2 personas: \$ 13. 3 personas: \$ 17,30.

GOBERNADOR DUVAL

ALTA TEMPORADA (1º de diciembre al 31 de marzo):

1 persona: \$ 11. 2 personas: \$ 13. 3 personas: \$ 21.

Alojamiento en Punta del Este

EL Automóvil Club Argentino ofrece a sus asociados alojamiento en el moderno HOTEL CHIBERTA, de ese renombrado balneario uruguayo.

Se trata de departamentos exteriores con capacidad para dos, tres y cuatro personas, con baño privado, teléfono, heladera eléctrica y agua caliente. Además, servicio de mucamas y reposición periódica de ropa de cama y de baño, guardacoches cubiertos sin cargo, servicio de cafetería y restaurante.

Se indican a continuación las tarifas a regir:

ALOJAMIENTO CON DESAYUNO INCLUIDO

Octubre y noviembre

Dos personas (mínimo) ..	u\$s 10,—
Tres personas	" 12,—
Cuatro personas	" 14,—

Diciembre 1970 y marzo 1971

Dos personas (mínimo) ..	u\$s 13,20
Tres personas	" 15,20
Cuatro personas	" 17,20

Enero y febrero 1971

Dos personas (mínimo) ..	u\$s 19,20
Tres personas	" 21,20
Cuatro personas	" 23,20

TARIFA DE PROMOCION: Hasta el 1/12/70 y del 1/3 al 31/4/71, alojamiento sobre la base de 7 días de estada, se bonifica el importe de 1 día, con excepción de la Semana de Carnaval y de Turismo.

SERVICIO DE CAFETERIA Y RESTAURANTE

Almuerzo y cena: precios del menú "a la carte":

Pensión completa (almuerzo y cena)	u\$s 4,50
Media pensión (almuerzo o cena)	" 2,50

El alojamiento individual abonará la tarifa establecida para dos personas.

Sobre las tarifas precedentes no se cobrará porcentaje ni laudo, y pueden modificarse sin previo aviso.

Los pedidos de reservaciones podrán efectuarlos los señores socios en las oficinas de Viajes y Turismo de la Casa Central, La Plata, Mar del Plata, Bahía Blanca, Tucumán, Salta, Santa Fe, Rosario, Paraná, Córdoba y Mendoza, con la mayor antelación posible, pues las comodidades que se ofrecen son limitadas.

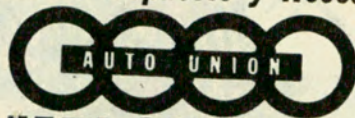
Los precios estipulados se abonarán en pesos argentinos al cambio del día.

«GUIA» PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

DKW AUTO UNION

**SERVICE
GARANTIZADO**

La casa más completa de Repuesto y Accesorio para su D. K. W.



*Legítimos y Nacionales
Adquiéralos en*

MELONI Hnos.
S. A. C. I. F. I. y A.
IMPORTADORES

Anexo: Planta integral de reconstrucción de motores D. K. W. Laboratorio Modelo para reacondicionamiento del cigüeñal. Trabajos Garantidos.

ENVIOS RAPIDOS AL INTERIOR - TALLER AUTORIZADO I.A.S.F.S.A. SOCIOS DEL A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

Av. Las Heras 3449 - 3451/53 - Tel. 71-7376 y 72-6747 - Sucursal: D. Alvarez 90 - Tel. 66-3237
Sucursal Norte: Av. Maipú 3302 - Tel. 797-9538

AUTO UNION

CUELLO Hnos

SERVICE AUTO UNION

- MECANICA • CHAPA
- PINTURA • TAPICERIA

SOCIOS A. C. A. DESCUENTO ESPECIAL

Gral. URQUIZA 630
frente HOSPITAL RAMOS MEJIA

DKW - AUTO UNION

REPUESTOS Y ACCESORIOS

D.K. TODO

NACIONALES e IMPORTADOS

ENVIOS AL INTERIOR

MONROE 2691 - T.E. 73-9275

IGNACIO GIRÓ

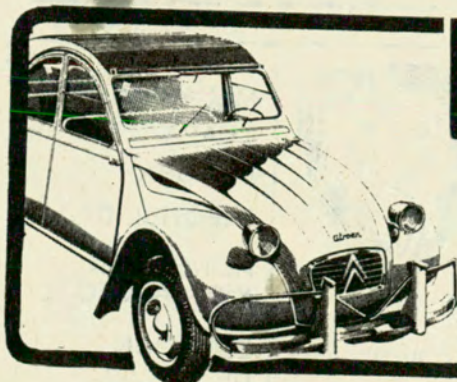
SERVICIO AUTORIZADO DE I.A.S.F.S.A.

AL SERVICIO DEL DKW DESDE 1938

MECANICA INTEGRAL
CHAPA • PINTURA
REPUESTOS LEGITIMOS

SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

UGARTECHE 3282 - T.E. 71-4865
(altura Avda. Libertador 2900)



citroën

CONCESIONARIA OFICIAL

AMPLIOS PLANES DE FINANCIACION
SERVICIO MECANICO
EN AMPLIOS Y MODERNOS TALLERES
A CARGO DE WILLI RIEDL

REPUESTOS LEGITIMOS
CHAPA Y PINTURA



Av. SAN MARTIN 2606 • CASEROS • SOLICITE VENDEDOR 750-5789

AUTO UNION

D.K. PEÑA

S. R. L.

Socios ACA descuento especial
**MECANICA INTEGRAL
CHAPA - PINTURA**

- EL PROBLEMA DE LOS FRENOS, LUCES Y BOBINAS, SOLUCIONANDO CON NUESTRO MODERNO SISTEMA CONSULTENOS SIN COMPROMISO

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS
PEÑA 3047/49 - Tel. 82-0665

REPUESTOS **AUTO UNION**

GRACIELA - GW - INSTITEC

**RECAMBIO DE CIGÜEÑALES
RECTIFICACION DE MOTORES**

UGARTECHE 3019 - T. E. 72 - 6859

CITROËN

SERVICE GARANTIZADO

FIAT

SERVICE GARANTIZADO

AUTO UNION **TALLERES
SPORT S.R.L.**

Service autorizado - Engrase especializado - Chapa - Pintura.

Repuestos legítimos y nacionales aprobados por I.A.S.F.S.A.

Descuentos a socios del A.C.A.
HONDURAS 5857 T. E. 77 - 0146
(Altura Juan B. Justo 1500) 773 - 1325

CITROEN 2-CV
MECANICA INTEGRAL ESPECIALIZADA

AUTO FRAN

NEUQUEN 1020 / 24
T. E. 90 2548 - Bs. As.

LAPRIDA S.A.

CONCESIONARIO

FIAT

LAPRIDA 2150/60
a una cuadra de Avdas. Las Heras y Pueyrredón con Taller de Service en el centro de la ciudad.

T. E. 84-0212 y 83-3862

CADILLAC

SERVICE GARANTIZADO

FIAT DEVOTO

MECANICA INTEGRAL
Atendido por su dueño
Técnicos especialistas
REPUESTOS LEGITIMOS

ACEVEDO 748
772-5397

SOCIOS A.C.A.
D.T.O. ESPECIAL



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

FIAT

EN REPUESTOS Y CARROCERIAS

FIAT
LINEA COMPLETA
VENTA POR MAYOR Y MENOR

LOS TIENE!
SARMIENTO 3899 - Tel. 87-1852/1992

NO TENEMOS SUCURSALES
ESTACIONAMIENTO PROPIO




BOZZI AUTOMOTORES

SOC. DE RESP. LTDA.

SUB-AGENTE **PEUGEOT**

MECANICA
CHAPA
PINTURA
ELECTRICIDAD
ALINEACION Y BALANCEO
ESTACION DE SERVICIO

ADM. Y TALLERES
CAVIA 3297 (alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600) **Tel. 72-4207** BUENOS AIRES
VENTAS
Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533 Tel. 72-2067 BUENOS AIRES




SERVICE MECANICO INTEGRAL
FIAT
 REPARACIONES GARANTIDAS
 REPUESTOS LEGITIMOS
PELLIZA
Automotores
 M. PELLIZA 1635 - 791-2036
 OLIVOS (alt. Av. Maipú 3000)

PEUGEOT
 SERVICE GARANTIZADO

HELLER Hnos.
 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

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
 EL SURTIDO MAS COMPLETO EN
 REPUESTOS Y ACCESORIOS

 PEUGEOT Y CITROËN

 IMPORTACION - FABRICACION
 Socios del A. C. A. descuentos especiales.
 CABELLO 3363-65
 (Alt. Avda. del Libertador 2500)
 T. E. 71-3952-71-8959-72-3957

EL PROBLEMA DE
 AMORTIGUACION
 DE SU PEUGEOT
 403 - 404
 LO SOLUCIONA...

 SERVICE PEUGEOT ESPECIALIZADO
 TALLERES MECANICOS
SAN EDUARDO
 J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

CACHO
 REPUESTOS PARA
PEUGEOT
 NACIONALES LEGITIMOS
 Y LEGITIMOS IMPORTADOS
APROBADOS ENVIOS AL INTERIOR
 CRAMER 2607 T. E. 76-5543

RENAULT
 SERVICE GARANTIZADO

SERVICE ESPECIALIZADO
 LINEA
 A CARGO DEL TECNICO
HORACIO ULIBARRIE


PORTNOI y Cía.
 S.R.L.
 MECANICA INTEGRAL
 COCHRANE 2446 - T. E. 51-4024
 CHAPA y PINTURA
 CONGRESO 4906 - T. E. 52-5580


RENAULT
 SERVICE
 REPARACIONES
 EN HORAS
SALTA 1325
 23-8913 y 23-5673

MERCEDES BENZ


 talleres
BELGRANO
 EX JEFES Y TECNICOS DE
 MÜLLER S.A.C.I.
 SERVICIO AUTORIZADO
MERCEDES BENZ
 PAMPA 1441 - T. E. 78-7971

VOLKSWAGEN

VOLKSWAGEN
 REPUESTOS LEGITIMOS
 REPUESTOS Y PIEZAS LEGITIMAS IMPORTADAS Y NACIONALES

NOR TECNICA S.R.L.
 MONROE 2574 • Tel. 76-2790

LANZANI & GHIOTTI
 La Casa del Amortiguador
 ESPECIALISTAS SUSPENSION PEUGEOT
 • EMBRAGUE • FRENOS
 • SUSPENSION
 • DIFERENCIAL
 • TREN DELANTERO
 • CAJA DE DIRECCION
 • BALANCEO 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

Peugral

S.A.C.I.F.I.A.



LINEA ORIGINAL COMPLETA

EN REPUESTOS Y ACCESORIOS

PEUGEOT

VENTAS POR MAYOR Y MENOR - ENVIOS AL INTERIOR

JUAN B. JUSTO 3295 esq. H. PUEYRREDON

Tel.: 54-6091 y 54-5489

REPUESTOS Y ACCESORIOS

PARA SU AUTOMOTOR
COMPRE LO MEJOR



OPEL y PEUGEOT REPUESTOS

La casa más surtida del mundo,
en la tradicional esquina de

VIAMONTE y PARANA ORIENTACION MECANICA S. A.

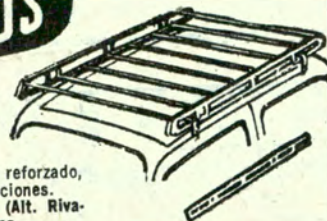
VIAMONTE 1505
T. E. 42 - 1596

viaje feliz con...



AUGUSTUS

LINEA PATENTADA
BAJO LICENCIA ORIGINAL



LUXOMBRA Persianita que protege del sol, aplicable a toda ventanilla de auto (abierta o cerrada). Se presenta en 3 modelos: 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. Rivadavia 13.100). T. E. 653-4562 y en las buenas casas del ramo.

CRISTALES DE SEGURIDAD

CRISTALES PARA AUTOMOTORES



SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL

PROTECTORES DE PARABRISAS
COLISAS - PERFILES DE GOMA

COLOCACION INMEDIATA
CORRIENTES 6421 - Tel. 55-3118

ADM. Y VENTAS CORRIENTES 6499
Tel. 54-1036/9753

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

AREVALO!... AREVALO!... AREVALO!... SIEMPRE LOS MEJORES RADIADORES

Fabricación y service especializado

- Coches
- Camiones
- Máquinas agrícolas
- Torres de enfriamiento
- Motores industriales
- Grupos eléctricos

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



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

VARIOS



CRISGAMAR BOXERS

Pensionado canino

- Retiramos a domicilio
- 20 Caniles individuales

Ruta 8 Km. 48, Pilar - Buenos Aires
 RESERVAS: 795-1957

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. Envios al interior - Solicite catálogo
 Av. CABILDO 4460, Bs. As. - T. E. 70-0803

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



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

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



GRAN HOTEL SAN CARLOS

100 habitaciones con baño privado - Calefacción - Teléfono - Aire acondicionado - Radio - Televisión

SUIPACHA 39
 Tel. 40-7021 al 26 - 49-8610 al 17
 BUENOS AIRES

SERVICIO DE COCHERAS

AUTO RADIO CENTRAL

ESTEREOS - TAPICERIA

INSTRUMENTAL DEPORTIVO
 INSTALACION Y REPARACION

VENEZUELA 1118 EXP. Y VENTAS
 1124 ESTACIONAMIENTO

Tel. 37-4847



Teléfono
45 PASCO
0101 al 09

96 departamentos
todo confort



HOTEL
Lyon

RIOBAMBA
251 (R 18)
BUENOS AIRES
Cables Lyotel

1, 2 y 3
ambientes
con heladera



MOTONAUTICA: ENTREGA DE PREMIOS

EN la sede central de la Entidad se realizó el acto de entrega de los premios a los corredores clasificados en la competencia de motonáutica, organizada por la entidad (Premio Centro Turístico del Delta 1970), en aguas del río Luján, en el Tigre.

Con asistencia del presidente de la Entidad, doctor César C. Carman; del vicepresidente, señor Federico Lajud, y del titular de la Comisión Asesora Especial de Motonáutica, señor Oscar F. Marvaso, recibieron los premios los siguientes pilotos:

Categoría Anexo P. hasta 45 HP: Alex Rodríguez Lubary, Carlos A. Mazza y Enrique Sanjorge.

Hasta 60 HP: José Apini, Gustavo A. Maffi y Néstor N. Carigliano.

Hasta 85 HP: Carlos R. Egozcue y Marcelino García.

Hasta 105 HP: Francisco Orden, Víctor Garrido y Miguel A. Gómez.

Más de 105 HP: Francisco Cogul Omella.

Clase "OD": Felipe Uris y Héctor J. Bonifaci.

Clase BT: Rafael H. Tozzoli, Atilio J. Seggioli y Hugo R. López.

Clase CT: Ernesto J. Piercamilli.

Clase DT: Miguel A. Giorgio, Daniel Caristrari y Lucio R. Pensa.

Clase ET: Enrique Jornet Rojo, Carlos Daniel Zucatti y Raúl García.

Clase GT: Raúl Vagnoni.

Clase HT: Fernando Salcedo.

Clase IT: Oscar N. Guembe, Germán M. Barbot y Miguel Angel Godino.

Clase JT: Mario Chique y Aldo Pedro Ferri.

Clase Mojarra: Alfredo Matthesius, Jorge Ortelli y Rodolfo Hombre.

Fuerza Libre: Pedro Soriano, Alberto Reverdito y Alfredo Berghela.

Savoy
HOTEL

SU CASA EN BUENOS AIRES
Km 0 de las rutas argentinas

Grill Restaurante Refrigeración

250 habitaciones - baños privados - teléfonos - calefacción - peluquería damas y caballeros - confitería - suntuosos salones de fiestas

CALLAO Y CANGALLO 40-0151/59

Ayacucho Palace Hotel

70 HABITACIONES,
A TODO CONFORT,
CON CALEFACCION,
TELEFONO Y BAÑO
PRIVADO



AYACUCHO 1408 - BUENOS AIRES
Tel. 85-0943/0815/0611/0694

HR

HOTEL REGIDOR
UNICO EN SU CLASE
Tucumán 451 Tel.: 32-9415/6/7
Buenos Aires

ESTACIONAMIENTO PARA EL
AUTOMOVILISTA GARAJE -
SISTEMA PIGEON HOLE

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
GRILY

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

ROSARIO

EN ROSARIO

**GRAN HOTEL
CENTRAL**

COCHERAS EN EL MISMO EDIFICIO
100 MODERNAS HABITACIONES
AIRE ACONDICIONADO

URQUIZA 1264 - Tel. 60091

**HOTEL
EL MOLINO
A UNA CUADRA
DEL CONGRESO**

EL MÁXIMO CONFORT
REFRIGERACION Y CALEFACCION
70 HABITACIONES Y DEPARTAMENTOS
CON TELEFONO Y BAÑO PRIVADO
BAR, RECEPCION, TELEVISION

PARA 1 PERSONA \$ 16.-
PARA 2 PERSONAS \$ 24.-

AV. CALLAO 164 BS. AS.
Tel. 46-8961 - 8941-9152 - 9112



RESPUESTAS CORRECTAS

Test de páginas 100/101

1 (b)	10 (a)	18 (c)
2 (a)	11 (c)	19 (c)
3 (c)	12 (a)	20 (b)
4 (b)	13 (b)	21 (b)
5 (c)	14 (c)	22 (c)
6 (c)	15 (a)	23 (c)
7 (a)	16 (b)	24 (b)
8 (c)	17 (c)	25 (a)
9 (a)		



NOMINA DE CASAS ADHERIDAS EN TODO EL PAIS.

(Continuación)

INTERIOR

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

ACCESORIOS Y REPUESTOS

ARRECIFES

J. Fiorial Salgado. Dardo Rocha 492. Repuestos para automotores 10 %

BAHIA BLANCA

Juan Carlos Antonelli. Donado 252/4. Acumuladores Willard y Osbo 10 %
Régoli S.A.C.I.F. San Martín 299. Repuestos y accesorios 20 %
Baterías 25 %

BONIFACIO

Rodríguez y González. España esq. H. Yrigoyen. Repuestos y accesorios 10 %

CHIVILCOY

Agromotor Villafañe. Avda. Soárez y Alvear. Repuestos y accesorios para automotores y máquinas agrícolas 10 %
Carlos Mario Ottino. Bolívar y Pueyrredón. Carrocerías metálicas y derivados 10 %

ESCOBAR

Pronzato Baleriano S.A. Sarmiento 657. Acumuladores y baterías para automóviles 10 %

LOBOS

Barría y Spencer. Buenos Aires 513. Accesorios 10 %

LUJAN

Gil Nuño, Roldán y Serra. Las Heras 757. Repuestos de automóviles Peugeot 10 %

MAR DEL PLATA

Casa Romeo S.R.L. Avda. Colón 3321. Accesorios para automóviles 10 %

MERCEDES

Luis A. Marchetti e Hijos S.A. Calle 27 N° 262. Repuestos y accesorios para automóviles 20 %

PERGAMINO

Adolfo J. Gari y Cía. S.R.L. Avenida Julio A. Roca 199. Engranajes de cajas de velocidades y repuestos de Rastrojero Diesel 20 %
Bourda y Pedrini S.R.L. Avda. Julio A. Roca 233. Repuestos 10 %

Godachevich Repuestos. H. Yrigoyen 155. Repuestos para automotores 30 %

La Casa de los Rulemanes y Retenes. Azcuénaga 475. Rulemanes y retenes 20 %

Lorenzo R. Parodi. Avda. Julio A. Roca 155. Venta de repuestos para automotores (Especialidad Ford) 30 %

Troncaro y Persogila. Avda. Julio A. Roca 151. Electricidad del automotor 10 %

PUAN

Díaz Sánchez Hnos. S.A. H. Yrigoyen 578. Repuestos y accesorios IKA 10 %

ROJAS

Edgardo A. Ventrucci S.A.C.I.F.I. Bmé. Mitre y John Kennedy. Repuestos 10 %

Teres Automotores. Bmé. Mitre y John Kennedy. Repuestos y accesorios para automotores .. 20 %

SALTO

Repuestos Alvear. Alvear 129. Filtros, correas y repuestos en general 10 %
Aros de pistón y encendido .. 15 %

VERONICA

Bertoldo Venzmer. Repuestos, encendido, repuestos Citroën 2CV y armado de baterías 10 %

ZARATE

Julio Baigros. L. N. Alem 241. Cintas de frenos 30 %
Repuestos para automotores .. 20 %
Unidades selladas importadas . 10 %

PROVINCIA DE CATAMARCA

CIUDAD

Coll y Cía. S.C. República 698. Repuestos Fiat y Auto Unión DKW 10 %

PROVINCIA DE CORDOBA

CIUDAD

Marozzi Hnos. Avda. Bulnes (n) 458. Acumuladores 15 %

LA FALDA

Rectificaciones Buján. Avenida Edén 9. Repuestos y accesorios 10 %

LA FRANCIA

Bertone Hnos. S.R.L. Repuestos 20 %

MONTE MAIZ

Santino Catelli e Hijos. Jujuy y Entre Ríos. Repuestos 20 %

PORTEÑA

Casa Argentina. San Martín esq. Belgrano. Repuestos automotores y maquinarias 20 %
Poggio Hnos. S.R.L. Rivadavia 519/37. Repuestos automotores 20 %

RIO CUARTO

Pedro Chiappa. Ruta Nac. N° 8 - Km. 613. Repuestos 10 %
B. Tonelli e Hijo S.A.C.I. Rivadavia 233. Repuestos y accesorios de automotores 20 %

VILLA MARIA

Baudino S.A.C. Accesorios para automóviles 10 %
Grasso S.R.L. Avda. M. T. de Alvear 131. Repuestos automotores 15 %

PROVINCIA DE CORRIENTES

CIUDAD

Casa Ortega. Junín 1084. Parabrisas y puertas de autos ... 10 %
El Arca de Noé. Mendoza 854. Repuestos para automotores en general 20 %
Maisuls Neumáticos. Junín 2168. Amortiguadores, baterías, autorradios, alfombras y fundas para asientos 10 %
Repuestos El Mago. Mendoza 636. Repuestos para automotores en general 30 %

CURUZU CUATIA

Comercial Lizarazu S.A. Castillo 581. Repuestos automotores .. 10 %
Repuestos Curuzú. Rivadavia 555. Repuestos automotores 20 %
Sebastián Trujillo. Castillo 1077. Acumuladores 15 %

MERCEDES

Indianápolis. Sarmiento 716. Repuestos y accesorios 20 %

PROVINCIA DE CHACO

PRESIDENCIA ROQUE

SAENZ PEÑA

Baterías Pampero. 25 de Mayo 227. Acumuladores y reparación 10 %
Casa Andino. Moreno 29. Repuestos y accesorios 20 %
Casa Roque A. Marecos. Güemes 937. Silenciadores y caños de escape 10 %
Lázaro Atanase. Avda. Sarmiento 349. Autorradios, accesorios para radios, etc. 8 al 15 %
Autoestéreos 7 %

RESISTENCIA

Campanella Hnos. Avda. Alvear 370. Reparación y limpieza de radiadores 20 %

VILLA ANGELA

Casa González. San Martín 492. Repuestos para automotores ... 20 %
La Casa del Encendido. Avda. España 125. Repuestos generales del encendido automotor 20 %

PROVINCIA DE CHUBUT

COMODORO RIVADAVIA

C.A.R.P. S.R.L. Avda. Rivadavia 1425. Repuestos y accesorios, líneas Ika-Renault y Fiat 20 %

(Sigue al dorso)

SOLICITE NOMINA COMPLETA EN CASA CENTRAL, AV. DEL LIBERTADOR 1850 - 5° PISO - OFICINA SERVICIOS ESPECIALES A SOCIOS O EN LAS DEPENDENCIAS DEL A.C.A. EN TODO EL PAIS.

ESQUEL

Casa Williams. San Martín 927. Repuestos y accesorios para automotores	10 %
Gervasini y Menoyo S. A. Bmé. Mitre y Rivadavia. Repuestos automotores	10 %
Narqui. 9 de Julio 1126. Repuestos y accesorios para el automotor	5 %

PUERTO MADRYN

Angel Mistrángelo. 28 de Julio 129. Repuestos automotores ..	10 %
Casa Milano. Marcos A. Zar 209. Repuestos para automotores ..	10 %
Joaquín Esteban e Hijos. San Martín 476. Repuestos para automotores	10 %

PROVINCIA DE ENTRE RIOS

GALEGUAY

Apolo. San Antonio y 9 de Julio. Electricidad del automóvil y baterías	10 %
Telenta y Demelchiori S.A.I.C.A. 25 de Mayo 779. Repuestos legítimos Ika	10 %

GALEGUAYCHU

Gavagnin S.A.C.I.F.I.A. 25 de Mayo 1273. Repuestos en general	30 %
---	------

PARANA

Marozzi Hnos. Yrigoyen 180. Acumuladores	15 %
--	------

PROVINCIA DE FORMOSA

CIUDAD

José Luis Moncalvo. Pringles 389. Repuestos y accesorios para automotores	15 %
Milanese Hnos. S.R.L. Avda. 25 de Mayo y Belgrano. Accesorios de automotores e indumentaria ..	10 %

PROVINCIA DE JUJUY

LA QUIACA

Casa Meñique. Belgrano 43. Repuestos y accesorios para automotores	12 %
--	------

SAN SALVADOR DE JUJUY

García Rubio S.A.C.I.F. Necochea 237/51. Repuestos	20 %
Accesorios	10 %
M. Sánchez. Lamadrid 484. Repuestos y accesorios para automotores industria Argentina ...	20 %
Importados y baterías Willard ..	10 %
Play Boy. Belgrano 1001. Accesorios para automotores	10 %

TILCARA

Celestino Blasco E hijo S.R.L. Belgrano y Bolívar. Repuestos para automotores	10 %
---	------

PROVINCIA DE LA PAMPA

GENERAL PICO

Belfiori, Charette y Cía. S. A. Calle 19 esq. 20. Repuestos Chevrolet	15 %
Juan Ferraris e Hijos S. A. Avda. San Martín y 19. Repuestos y accesorios para automotores (Contado)	10 %

Marcheggiano Hnos. Avda. San Martín 313. Accesorios para automotores	20 %
--	------

GENERAL SAN MARTIN

La Casa de los Repuestos. Repuestos y accesorios para automotores	10 %
---	------

SANTA ROSA

Alvarez Beramendi Hnos. Gil 490. Baterías Varta	15 %
Repuestos y accesorios en general línea Ford	20 %
Casa Decristófano. Avda. Roca 125. Repuestos, maquinarias y herramientas	20 %

PROVINCIA DE LA RIOJA

CIUDAD

Sucesión Luis Pierángeli Vera. Rivadavia 306. Repuestos líneas Ford e Ika	10 %
Correas para automotores e industria	10 %

PROVINCIA DE MENDOZA

CIUDAD

Chinak Automotor. Avda. J. V. Zapata 398. Radiadores, tanques de nafta, llantas, etc.	20 %
--	------

SAN RAFAEL

Casa Lozano S.C.A. Pellegrini 65. Repuestos en general para automotores	20 %
Accesorios, herramientas y bulonería	10 %
Pace y Lorenzo S.R.L. Pellegrini 174. Repuestos para automotores	20 %

PROVINCIA DE MISIONES

ELDORADO

Eriksen y Cía. S.A.C.I.F.I. Avenida San Martín 4103. Repuestos y accesorios	10 %
Francisco A. Brandstetter. Avenida San Martín 4212. - Km. 9½. Rodamientos, retenes, anillos de goma y guarniciones	20 %
Juntas para motores, palieres y crucetas	10 %
Trümpler S.A.C.I.F. Avda. San Martín 4421. Accesorios y repuestos, líneas Ika-Renault y Mercedes Benz	10 %

OBERA

Casa Lindstrom. Entre Ríos 198. Repuestos de automotores en general	20 %
Encendido de automotores en general	10 %
Warencia y Andrujovich S.A.C.I. e I. Avda. Sarmiento 926. Repuestos y accesorios	20 %

PROVINCIA DE NEUQUEN

CIUDAD

Boyano Repuestos. H. Yrigoyen 107. Repuestos líneas Fiat	10 %
--	------

PROVINCIA DE RIO NEGRO

CIPOLLETTI

El Diamante. Sarmiento 25. Parabrisas curvos y planos, cristales, colizas, unidades selladas, etc.	10 %
---	------

PROVINCIA DE SALTA

CIUDAD

Moto Sport S.R.L. Caseros 760. Repuestos para motocicletas ...	15 %
Motocicletas	10 %

GENERAL GÜEMES

Martín Orte e Hijos. Ruta 34. Repuestos, playa de estacionamiento	10 %
---	------

TARTAGAL

Fernando Bonillo. Rivadavia 537. Repuestos y accesorios para automotores	10 %
--	------

PROVINCIA DE SAN JUAN

CIUDAD

Luis Fernández y Cía. Laprida 218/222 (0). Repuestos y accesorios para automotores	30 %
--	------

PROVINCIA DE SAN LUIS

CIUDAD

Ferrieres y Cía. S.C.C. Pringles 812. Parabrisas, planos y curvos, vidrios para automotores, etc. ...	10 %
Casa Camiletti S.A.C.I.F. Avda. Quintana 327. Repuestos para automotores	20 %
Casa Ro-Jo. Rivadavia 550. Repuestos, electricidad y encendido, accesorios	10 %
Juan Alberto Grillo. Chacabuco 1240. Repuestos para automotores	10 %
La Cueva del Repuesto Automotor. Colón 1226. Repuestos para automotores	20 %
Roberto Ernesto Broky. Avda. España 720. Repuestos y accesorios	20 %

CONCARAN

Amleto Sergiani (Agencia YPF) Avda. Mitre s/n. Repuestos ...	20 %
--	------

PROVINCIA DE SANTA CRUZ

CALETA OLIVIA

Otamendi y Ossa S.R.L. San Martín y Ruta 3. Accesorios	10 %
--	------

PERITO MORENO

La Electrónica. San Martín s/n. Repuestos y accesorios para automotores	20 %
---	------

PROVINCIA DE SANTA FE

CIUDAD

"Autocar" Rivadavia 3193. Repuestos y accesorios para automotores	20 %
Casa Galleano S.E.C.P.A. Rivadavia esq. Crespo Baterías, filtros, bujías	(Precios de revendedor)
La Goma Argentina S.R.L. Rivadavia 3100. Repuestos de goma para automotores	20 %

ARROYO SECO

Angel Cattani. Libertad 229/35. Bobinajes en general	15 %
--	------

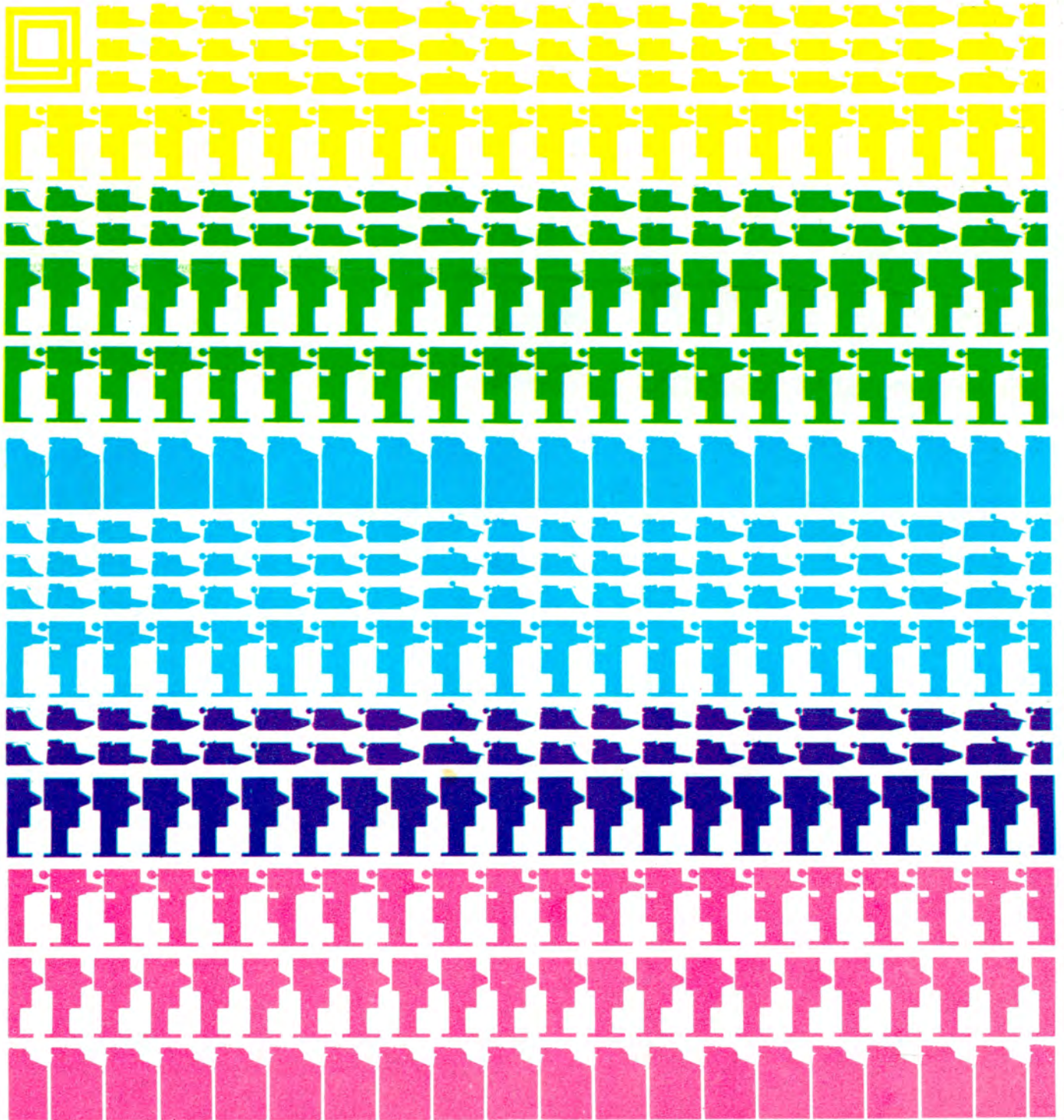
BERABEVU

Comesaña-Ulbrich-Tani y Cía. S.R.L. Repuestos para automotores	15 %
--	------

(Continuará)

olivetti

Olivetti proyecta produce distribuye las máquinas de la información



Cynthia Perkins de Busso y su

FIAT
1600
SPORT

